

Fundacja Otwartego Muzeum Techniki

Morskie skrzydła Polski

pod red.

Stanisława Januszewskiego i Andrzeja Olejko



Dofinansowano ze środków Narodowego Centrum Kultury
w ramach programu „Kultura - Interwencje 2020”



Urząd Miasta Puck



Miasto Puck

Dofinansowano ze środków Wydziału Promocji Urzędu miasta Puck



Fundacja Otwartego
Muzeum Techniki

Wrocław 2020

Redakcja:
Stanisław JANUSZEWSKI
Andrzej OLEJKO

Redakcja techniczna:
Michał STAWICKI

Recenzje:
Prof. dr hab. inż. Jan BILISZCZUK
dr inż. Waław HEPNER

Projekt Okładki:
Michał STAWICKI

Tłumaczenia na język angielski
dr Jakub MARSZAŁKIEWICZ

Korekta
Gabryela JANUSZEWSKA

Na okładce:
Obraz Jarosława Wróbla z czerwca 2015 –
wodnosamolot „Lublin” R XIII bis/hydro, nr 703, Hel 1939

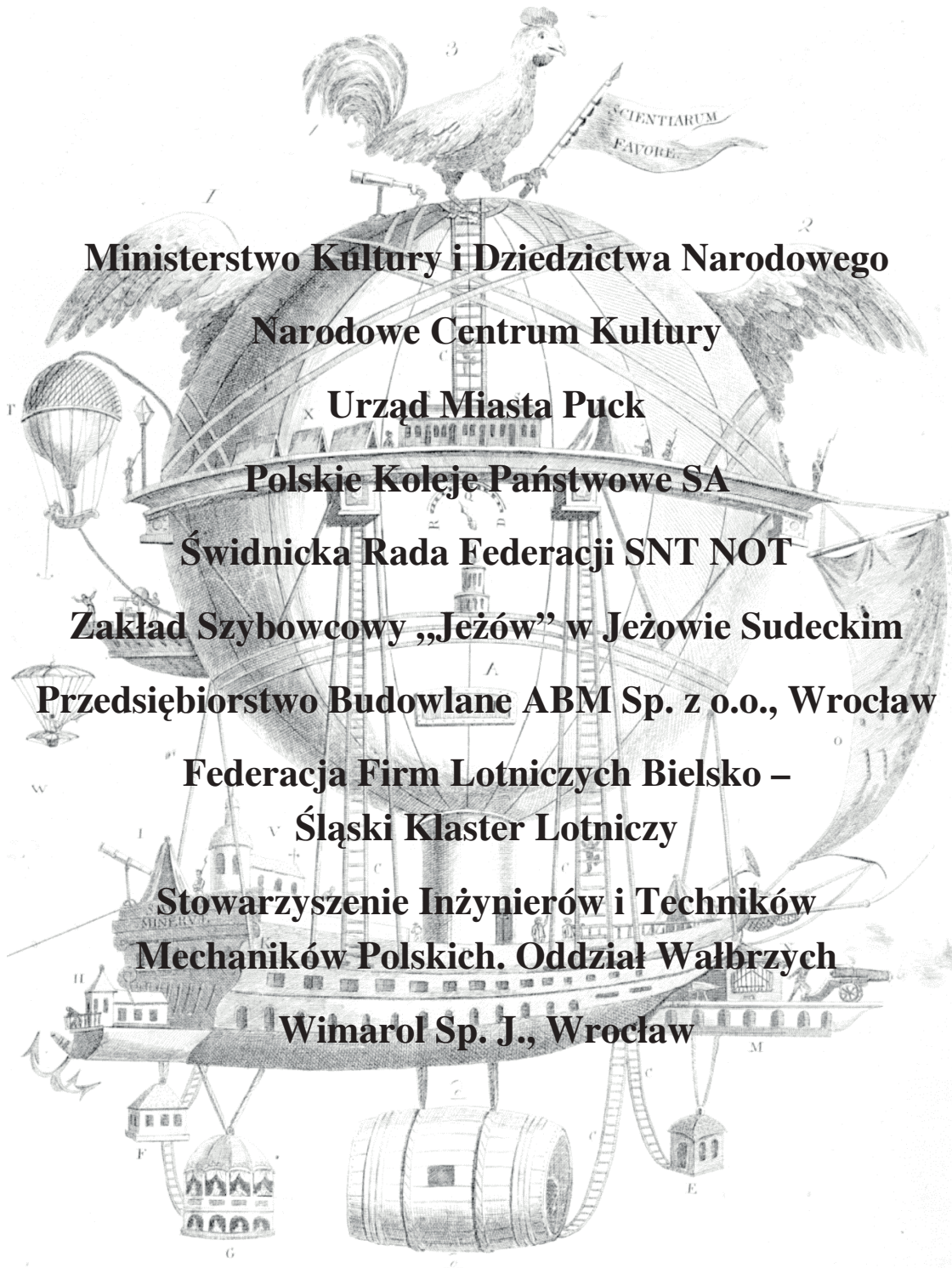
© Copyright by Stanisław Januszewski
Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część niniejszej książki, zarówno w całości,
jak i we fragmentach, nie może być reprodukowana w sposób elektroniczny,
fotograficzny i inny bez zgody wydawcy i właścicieli praw autorskich.

ISBN 978-83-64688-30-0

Druk:



Dzierżoniów, ul. Strefowa 15
tel. 74 645-69-70 www.edytor-studio.pl



Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego

Narodowe Centrum Kultury

Urząd Miasta Puck

Polskie Koleje Państwowe SA

Świdnicka Rada Federacji SNT NOT

Zakład Szybowcowy „Jeżów” w Jeżowie Sudeckim

Przedsiębiorstwo Budowlane ABM Sp. z o.o., Wrocław

Federacja Firm Lotniczych Bielsko –

Śląski Klaster Lotniczy

Stowarzyszenie Inżynierów i Techników

Mechaników Polskich. Oddział Wałbrzych

Wimarol Sp. J., Wrocław

*LA MINERVE, vaisseau aérien destiné aux écouverts par le professeur Rebertsen
Die Minerva, ein Luftschiff welches durch Professor Rebertsen zu einer Entdeckung bestimmt ist.*

23121

511

Celem Fundacji Otwartego Muzeum Techniki
jest praca na rzecz:



- rozwijania świadomości uniwersalnych walorów dziedzictwa przemysłowego i technicznego, a poprzez ochronę dzieł cywilizacji technicznej, wspólnych europejskiemu kręgowi kulturowemu, budowanie więzi między ludźmi i narodami,
- ochrony spuścizny techników polskich działających w kraju i na obczyźnie,
- aktywnej ochrony dziedzictwa przemysłowego i technicznego w Polsce, przede wszystkim na obszarze Wrocławia i regionów nadodrzańskich oraz włączanie go w obieg współczesnej kultury,
- organizacji Otwartego Muzeum Techniki.

Hanna Pruchniewska
Burmistrz Miasta Puck



Słowo z miasta znad Zatoki Puckiej płynące

Wszystko ma swój czas i miejsce, tak jak i wszystko ma swój początek i koniec. 100 lat polskiego lotnictwa morskiego to szacowna rocznica, którą obchodzimy w 2020 r. Ma kaszubski Puck szczególnie powód do dumy nie tylko dlatego, że obchodzimy ją tu właśnie gdzie wszystko się zaczęło w lipcu 1920 r. ale dlatego, że to właśnie tu zarówno o zaślubinach z morzem „Błękitnego Generała” oraz początkach lotnictwa morskiego w Polsce najbardziej pamiętamy.

W okresie II Rzeczypospolitej Puck był pierwszym portem polskiej Marynarki Wojennej oraz jedynym garnizonem lotnictwa morskiego na jej mapie. Stąd wychodziły w morze pierwsze okręty z białoczerwoną banderą, stąd wylatywały i tu wracały jak ptaki do gniazda hydroplany, będące symbolem polskiej obecności nad Bałtykiem, jak i ambasadorami polskich skrzydeł w całym bałtyckim regionie. Tu przeżywano i radości i tragedie związane z lotniczą służbą, tutaj też 1 września 1939 r. spadły pierwsze niemieckie bomby na Wybrzeżu zaczynając II wojnę światową.

Mam powód do szczególnej dumy, że jako Burmistrz Pucka, oddaję w Państwa ręce publikację poświęconą morskim skrzydłom Rzeczypospolitej, która powstała jako naukowe pokłosie badań dobranego grona historyków lotnictwa, którym tak ono jak i Puck są szczególnie bliskie. Wyrażam podziękowania i słowa uznania dla jej redaktorów, autorów poszczególnych tekstów oraz Muzeum Morskiego Dywizjonu Lotniczego za to, że słowa o tym, że publikacja powstanie nie zostały rzucone na wiatr, a przekute w to znaczne dzieło. Państwa zaś, odbiorców tego opracowania, zapraszam do jego lektury w rocznicowym 2020 roku – ustanowionym przez Sejm i Senat RP – Roku Zaślubin Polski z Morzem w Pucku. Czytając je spoglądajcie Państwo w stronę Zatoki Puckiej, gdzie przy odrobinie wyobraźni, ujrzenie i lotników i hydroplany Morskiego Dywizjonu Lotniczego, onegdaj pełniących tu lotniczą straż na morskich kresach Rzeczypospolitej.

Hanna Pruchniewska

Burmistrz Miasta Puck

Wstęp

Lotnictwo morskie to „młodszy brat” lotnictwa lądowego. Oba te rodzaje sił powietrznych narodziły się na początku XX wieku, kiedy to obok samolotów z podwoziem kołowym pojawiły się wodnosamoloty – hydroplany – pływakowe i łodziowe. W służbie lotnictwa morskiego nad morzami i oceanami, operując z baz lądowych jak i z pokładów okrętów, dominowały one do lat 50. tych, kiedy to do ich grona dołączyły śmigłowce.

W 2020 r. przypada jubileusz 100. lecia polskiego lotnictwa morskiego nierozzerwalnie związanego z nadbałtyckim Puckiem, gdzie się ono narodziło. W bogatej historii Pucka rokrocznie ważną rolę odgrywają dwie daty: 15 VII – święto lotnictwa morskiego oraz 16 XI – rocznica lokacji miasta w 1348 r. W 2020 r. obchodzony jest także jubileusz 60. lecia służby w lotnictwie polskiej Marynarki Wojennej śmigłowców. Te dwa jubileusze stały się powodem powstania oddawanej w czytelnice ręce monografii poświęconej morskim skrzydłom Rzeczypospolitej, których kolebką jest właśnie Puck.

W historii polskiego lotnictwa morskiego występują cztery okresy jego działalności: 1920-1939, 1942-1946, 1948-1994 i od 1994 r. do chwili obecnej. Pierwszy z nich obejmuje powstanie i rozwój polskiego lotnictwa morskiego w okresie II Rzeczypospolitej. Wówczas to, od 1923 r. podstawową jednostką morskich skrzydeł Rzeczypospolitej był Morski Dywizjon Lotniczy w Pucku, przez który do 1939 r. przewinęły się samoloty i wodnosamoloty pływakowe i łodziowe produkcji niemieckiej, włoskiej, francuskiej, a także polskiej. Jednostka ta przestała istnieć w 1939 r. wraz z próbą likwidacji polskiej państwowości na początku II wojny światowej. Drugi okres historii polskich morskich skrzydeł związany jest z działalnością podczas II wojny światowej przy boku brytyjskiego Royal Air Force, 304. Dywizjonu Bombowego Ziemi Śląskiej im. księcia Józefa Poniatowskiego Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie, skierowanego wiosną 1942 r. do lotnictwa obrony wybrzeża - Coastal Command - po wyjątkowo wysokich stratach poniesionych podczas służby w Bomber Command. Jednostka ta przez cały okres swego istnienia używała brytyj-

skiego sprzętu latającego, choć nie były to wodnosamoloty, lecz samoloty bombowe z podwoziem kołowym, z biegiem czasu wyposażone w aparaturę radarową do wykrywania okrętów podwodnych – U-bootów – niemieckiej Kriegsmarine. Dywizjon ten rozwiązany w końcu 1946 r., wbrew nadziejom jego personelu na powrót do wolnego kraju, a zgodnie z sojuszniczymi, antypolskimi porozumieniami jałtańsko-poczdamskimi, podzielił los Polskich Sił Powietrznych, rozwiązanych na Wyspach Brytyjskich w 1947 r. Trzeci okres dziejów polskiego lotnictwa morskiego obejmuje okres powojenny, ludowej Rzeczypospolitej Polskiej związanej sojuszem polityczno-militarnym (Układ Warszawski) z Związkiem Socjalistycznych Republik Radzieckich (ZSRR). W 1948 r. powstała Samodzielna Eskadra Lotnictwa Marynarki Wojennej, wyposażona w sprzęt latający z podwoziem kołowym produkcji przemysłu zbrojeniowego ZSRR, która dała początek sporej liczbie jednostek lotniczych polskiej Marynarki Wojennej. W tym gronie znajdowały się do 1994 r. głównie: 30. Pułk Lotnictwa Marynarki Wojennej (30. Pułk Lotnictwa Szturmowego Marynarki Wojennej, 30. Pułk Lotnictwa Myśliwsko-Szturmowego Marynarki Wojennej), 7. Pułk Lotnictwa Szturmowego Marynarki Wojennej (7. Pułk Myśliwsko-Szturmowy [Myśliwsko-Bombowy] Marynarki Wojennej, 7. Pułk Lotnictwa Specjalnego Marynarki Wojennej), 34. Pułk Lotnictwa Myśliwskiego Wojsk Obrony Powietrznej Kraju i Marynarki Wojennej, 18. Mieszana Eskadra Lotnictwa Marynarki Wojennej (18. Eskadra Lotnictwa Łącznikowego Marynarki Wojennej, 18. Eskadra Lotnictwa Ratowniczo-Łącznikowego Marynarki Wojennej), 15. Samodzielna Eskadra Lotnictwa Rozpoznawczego Marynarki Wojennej, 28. Eskadra Lotnictwa Ratowniczego, 16. Pułk Lotnictwa Specjalnego Marynarki Wojennej, 40. Eskadra Śmigłowców Zwalczania Okrętów Podwodnych i Ratownictwa, 29. Eskadra Lotnicza Marynarki Wojennej. Jednostki te do czasu polskiej transformacji politycznej w 1989 r. jak i później do 1994 r., używały samolotów o napędzie tłokowym i odrzutowym oraz śmigłowców produkcji ZSRR oraz krajowej, pochodzą-

cych z Państwowych Zakładów Lotniczych (PZL) w Mielcu (Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego - WSK) oraz w WSK-PZL w Świdniku. Nieliczną grupę wodnosamolotów używano natomiast w Samodzielnej Eskadrze Lotnictwa Rozpoznawczego Wojsk Ochrony Pogranicza. Ostatni, współczesny okres istnienia polskiego lotnictwa morskiego, związany jest z wspomnianymi zmianami polityczno-wojskowymi w Rzeczypospolitej – powstanie w 1989 r. III Rzeczypospolitej - oraz jej wejście w 1999 r. do struktur Paktu Północno-Atlantyckiego (NATO). W tym okresie rozpoczął się powolny proces wycofywania ze służby nad Bałtykiem sprzętu latającego produkcji ZSRR jak i jego licencyjnych pochodnych i zastępowania go zarówno konstrukcjami krajowymi jak i produkcji amerykańskiej, które stworzyły załazek lotnictwa pokładowego (śmigłowce) na okrętach polskiej Marynarki Wojennej. Pierwszym krokiem do stworzenia współczesnego polskiego lotnictwa morskiego było utworzenie w 1994 r. Brygady Lotnictwa Morskiego, powołanej do życia na skutek przeformowania istniejących dotąd pułków i eskadr zamienionych na dywizjony lotnicze z zabezpieczeniem lądowym w postaci batalionów zabezpieczenia. Do 1996 r. w Brygadzie Lotnictwa Marynarki Wojennej istniało siedem jednostek, które na przełomie lat 2002/2003 przeszły kolejną fazę restrukturyzacji na mocy której powstały trzy samodzielne Eskadry Lotnicze i dwie Bazy Lotnicze Marynarki Wojennej. Ostatnią fazę restrukturyzacji lotnictwa Marynarki Wojennej przeprowadzono na przełomie 2010/2011 r., od kiedy w lotniczej służbie nad Bałtykiem znalazły się w ramach Gdyńskiej Brygady Lotnictwa Morskiego 43. w Gdyni-Babich Dołach i 44. Bazy Lotnictwa Morskiego w Siemirowicach i Darłowie.

W gronie „ojców” lotnictwa morskiego II Rzeczypospolitej znaleźli się w XX wieku kmdr por. pil. obs. Karol Edward Trzasko-Durski, który został patronem Gdyńskiej Brygady Lotnictwa Morskiego III Rzeczypospolitej i kmdr por. pil. Edward Szystowski, który stał się patronem 43. Oksywskiej Bazy Lotnictwa Morskiego III Rzeczypospolitej (jednej z dwu baz Gdyńskiej Brygady Lotnictwa Morskiego). Za „ojca” lotnictwa morskiego III Rzeczypospolitej należy uznać kontradmirała pil. Zbigniewa Smolarka, który od 1995 r. przez okres 10 lat swego nim dowodzenia tchnął

„nowego ducha” w polskie lotnictwo morskie. Obecny dowódcą Brygady Lotnictwa Marynarki Wojennej jest od 2018 r. kmdr pil. Jarosław Czerwonko.

W okresie 20. lecia międzywojennego w Pucku obchodzono dzień 15 VIII nie tylko jako Święto Żołnierza, (od połowy lat 30. XX w. przeniesiono je na 10 II), ale przede wszystkim dzień 15 VII jako dzień Święta Lotnictwa Morskiego. Tradycję tę przerwał okres II wojny światowej jak i nowe zwyczaje jakie zapanowały w okresie ludowej Rzeczypospolitej, odcinającej się od tradycji swej poprzedniczki, choć tradycję świąt poszczególnych jednostek lotnictwa morskiego do 1989 r. utrzymano. Po raz pierwszy w okresie po transformacji politycznej w 1989 r. w lotnictwie Marynarki Wojennej do tradycji 15 VII jako dnia Święta Lotnictwa Morskiego nawiązano w roku 1995 r., hucznie organizując w Pucku obchody 75. lecia powstania tej formacji oraz nadając Brygadzie Lotnictwa Morskiego nazwę „Gdyńskiej” wraz z ww zaszczytnym patronatem. Odtąd tradycja ta, w mniej bądź bardziej okazały sposób jest kontynuowana. Odżyły również pokazy lotnicze, organizowane, podobnie jak w czasie II Rzeczypospolitej z okazji Święta Morza, od niedawna znajdując dopełnienie wielkim lotniczym Lotos Gdynia Aerobaltic Airshow.

W gronie baz polskiego lotnictwa morskiego w okresie II Rzeczypospolitej znajdowała się jego kolebka – Puck oraz nowotworzona baza na Helu. W okresie II wojny światowej bazami 304. Dywizjonu Bombowego Ziemi Śląskiej im. księcia Józefa Poniatowskiego Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie były w służbie Coastal Command Stacje RAF w Tiree, Dale, Talbenny, Docking, Davidstow Moor, Predannack, Chivenor, Benbecula, St. Eval, North Weald i Chedburgh. Od 1946 r. bazą klucza lotniczego odtwarzanego lotnictwa morskiego stał się Puck, zaś od 1948 r. główną bazą polskiego lotnictwa morskiego stało się (wraz z jego reaktywacją) Wicko Morskie. Do 1994 r. bazy polskiego lotnictwa morskiego znajdowały się głównie w Gdańsku-Wrzeszczu, Gdyni-Babich Dołach, Darłowie i Siemirowicach, gdzie do dziś stacjonują samoloty z napędem tłokowym i odrzutowym jak i śmigłowce prowadzące nad Bałtykiem stałe loty w ramach akcji lotniczego ratownictwa morskiego (SAR).

W 2018 roku minęła setna rocznica pierwszego lotu bojowego samolotu polskiego lotnictwa wojskowego. Okazja ta była jedyną w swoim rodzaju do rozpropagowania początków polskich skrzydeł, lecz została ona zmarnowana. Rocznicą ta została w dużej mierze przeoczona nie tyle przez historyków lotnictwa, co przez jego popularyzatorów, jak i przez dowództwo lotnictwa polskiego. O lotnictwie w roku 2018 jako roku 100. lecia jego jubileuszu mówiono zdecydowanie za mało! Filmy dokumentalne, audycje radiowe czy zainscenizowana na Polu Mokotowskim w Warszawie w grudniu 1918 roku pierwsza przysięga lotników na wierność Rzeczypospolitej pokazały zapał społeczeństwa polskiego w budowie sił zbrojnych odrodzonej Rzeczypospolitej. Niestety nie zorganizowano historycznej wyprawy do Lwowa na Cmentarz Orłąt, gdzie leżą „ojcowie polskich skrzydeł” z 1918 r. co powinno było zrobić dowództwo lotnictwa bądź władze „Szkoly Orłąt” w ramach szerzenia „etosu polskich skrzydeł”, zwłaszcza wśród najmłodszych roczników noszących stalowe mundury. Lotnictwo wojskowe nie poszło tą drogą! Owszem zorganizowano wielkie Air Show w Radomiu, ale w strugach deszczu, tak jakby „niebo nad tym zapłakało” nie spełniło ono pokładanych w nim oczekiwań. W kwestiach naukowych nadzieje pokładano w organizacji konferencji naukowych bądź popularno-naukowych, które odbyły się, jednak w bardzo ograniczonym zakresie. Zorganizowane w Wrocławiu przez Fundację Otwartego Muzeum Techniki, w Krakowie przez Klub Seniorów Lotnictwa, w Gorlicach przez tamtejsze muzeum i Państwową Wyższą Szkołę Techniczno - Ekonomiczną w Jarosławiu, w Koszalinie przez Fundację Historii Lotnictwa Polskiego oraz w Warszawie, konferencje przyniosły docenione przez odbiorców wydawnicze pokłosie¹. Nie powstała niestety żadna wielka monografia – nie licząc małopolskiego tomu - tak potrzebna na 100. lecie polskich skrzydeł, podobna udanemu rocznicowemu al-

bumowi wydanemu nakładem Narodowego Muzeum Techniki². „Rękawicę wydawniczą” podjęło tu w kwestii albumowo popularyzatorskiej tylko Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie³. Dla badaczy lotniczej tematyki jak i zwykłych obiorców „skrzydlatego pióra” wielkim rozczarowaniem była zorganizowana w Wyższej Szkole Oficerskiej Sił Powietrznych (WSOSP) - obecna Lotnicza Akademia Wojskowa - w Dęblinie konferencja naukowa *100 lat polskiego lotnictwa wojskowego*, na której sierpniową datę Święta Lotnictwa Polskiego w mało taktowany jak i nieelegancki sposób pomyłono z datą Święta Ludowego Lotnictwa. Podczas tej konferencji jak i w publikacji pokonferencyjnej początki polskiego lotnictwa, a przecież je miano upamiętniać, zostały całkowicie zmarginalizowane⁴. Program konferencyjny pokazał „groch z kapustą” wg tezy byleby zaistnieć w gronie prelegentów zaś redaktorami pokonferencyjnego tomu stali się pracownicy WSOSP... nie zajmujący się „o tempora o mores” historią lotnictwa! Podobnie sytuacja wyglądała na konferencji *Lotnictwo polskie w walce o granice niepodległej 1918-1921* zorganizowanej przez wrocławski oddział Instytutu Pamięci Narodowej gdzie tak jak i w Dęblinie wśród prelegentów zabrakło uznanych autorytetów, historyków zajmujących się historią polskich skrzydeł, co pokazało „signum temporis współczesności”.

„Rocznicowa nieudolność” budząca frustrację w 2018 r. nie towarzyszyła Nam w chwili rzucania pomysłu zorganizowania właśnie w Pucku, kolebce polskiego lotnictwa morskiego, konferencji naukowej poświęconej 100. rocznicy powstania polskiego lotnictwa morskiego. Gdy w 1995 r. podczas obchodów 75. rocznicy powstania morskich skrzydeł Rzeczypospolitej „ochrzczono” pierwszą profesjonalną publikacją książkową dotyczącą jego dziejów, nikt nie przypuszczał, że tematyka ta zostanie tak silnie rozbudowana przez następne tylko, a może aż 25 lat⁵. Kolejne jubileusze świętowano „raczej w ciszy” w środo-

1 Przykładowo – J. Kuck, *100 lat lotnictwa wojskowego w Małopolsce 1918-2018*, Krosno 2018; *Ludzie lotnictwa i miejsca pamięci. People of aviation and places of remembrance*, red. A. Olejko, J. Kuck, Krosno 2018; S. Januszewski, *Skrzydłacy rycerze Rzeczypospolitej*, Wrocław 2017, tenże, *Awiacja I Korpusu Polskiego na Wschodzie*, Wrocław 2018; *Skrzydła zwycięzców, skrzydła pokonanych, skrzydła niepodległości 1918*, red. A. Olejko, P. Mrozowski, D. Mechin, B. Ciglić, Zabrze 2019.

2 T. Szczerbicki, *Jak odzyskaliśmy technikę*, Warszawa 2018.

3 *Siła nośna*, Dęblin 2018.

4 *100 lat polskiego lotnictwa wojskowego*, red. M. Kruszyński, M. Paluch, A. Radomyski, Dęblin 2018.

5 M. Konarski, A. Olejko, *Tradycje polskiego lotnictwa morskiego. Kalendarium wydarzeń*, Gdynia 1995.

wisku wojskowym choć historiografia dotycząca dziejów morskich skrzydeł Rzeczypospolitej, tworzona głównie przez cywilnych pracowników naukowych, rosła z roku na rok, wypełniając onegdajszą „białą plamę” w dziejach polskiej wojskowości lotniczej. W 2019 r. Gdyńska Brygada Lotnictwa Morskiego podczas jubileuszu swego 25 lecia, otrzymała sztandar ufundowany przez społeczeństwo i środowisko lotnicze, którego matką chrzestną została Hanna Trzaska-Durska zaś ojcem chrzestnym Ireneusz Makowski z Muzeum Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku. Ważny w dziejach polskiego lotnictwa morskiego był rok 2016, kiedy to swe 55 urodziny obchodził Morski Klub Gdyńskiego Oddziału Stowarzyszenia Seniorów Lotnictwa Wojskowego RP, lecz świętowano 3 VI nie zaś 15 VII.

Wszystko było „po staremu” czyli środowisko cywilne – historycy lotnictwa – pisze bądź maluje, zaś środowisko wojskowe – „pisze w sztabowym stylu” i świętuje tak nieco na osobności, gdyby nie postawiona została przysłowiowa „kropka nad i”. Było nią powstanie w Pucku Stowarzyszenia Morskiego Dywizjonu Lotniczego oraz realizacja pomysłu stworzenia otwartego we wrześniu 2014 r. Muzeum Morskiego Dywizjonu Lotniczego. Mieści się ono obecnie w jednym z historycznych budynków dawnej bazy Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku i dzięki jego gospodarzom w postaciach Ireneusza Makowskiego i Krzysztofa Krężela, rozwija się dynamicz-

nie. Kolejnym krokiem była organizacja pikniku historycznego *Lotniczy Puck* organizowanego od 2015 r. latem na puckiej „zielonej plaży” oraz ukazanie się na rynku wydawniczym popularnonaukowego pisma *Historie Puckie*, którego pierwsze numery były pod względem tematycznym o wiele lepsze od ostatnich, co pokazuje niestety redakcyjną rutynę wśród redaktorów dobierających nie zawsze związaną z lotnictwem morskim tematykę. I tym sposobem od kilku lat w Pucku i o Pucku stało się głośno, zaś malarskie dzieła Jarosława Wróbla, pierwszego pędzla polskiego lotnictwa morskiego, zaczęły nawet największych sceptyków przekonywać do wyjątkowego kolorytu tradycji polskiego lotnictwa morskiego.

Nie popełniając błędów popełnionych przez organizatorów obchodów 100. rocznicy powstania lotnictwa polskiego, przygotowaliśmy profesjonalne opracowanie książkowe. Oddajemy je w Państwa ręce w dniach 100. rocznicy powstania polskiego lotnictwa morskiego. Powstało ono dzięki mecenatowi burmistrz Pucka Hanny Pruchniewskiej. Ten zbiór kilkunastu artykułów naukowych autorstwa dobranego grona badaczy dziejów marynarki wojennej i lotnictwa nie jest kompilacją dotychczasowych publikacji poświęconych tej tematyce. Na pewno jej nie wyczerpuje, ale może stanowić źródło radości, nie zaś wstydu z okazji świętowania okrągłej rocznicy morskich skrzydeł Rzeczypospolitej właśnie w Pucku, gdzie wszystko się zaczęło.

Prof. nadzw. dr hab. Stanisław Januszewski
Prof. nadzw. dr hab. Andrzej Olejko

Z dziejów Lotnictwa Morskiego Polski

Narodziny lotnictwa morskiego

The birth of naval aviation

Lotnictwo morskie narodziło się na „drugi dzień” po tym jak człowiek nauczył się konstruować samolot. W efekcie tego otrzymał on zamiast kół i płóz, pływaki i zaczął opanowywać akweny. Gdy wybuchła I wojna światowa nadal było ono w fazie eksperymentów. Pomimo tego stało się bardzo groźną bronią, korzystającą z coraz to nowszych konstrukcji wodnosamolotów i samolotów, startujących i lądujących nie tylko na lądzie, ale także na okrętach wojennych. W latach 1914-1918 stworzono podstawy taktyki lotnictwa morskiego, określono jego zadania, wskazano możliwości. Powstała nowa broń, która z czasem miała okazać się największym zagrożeniem dla panujących dotąd nad falami okrętów wojennych.

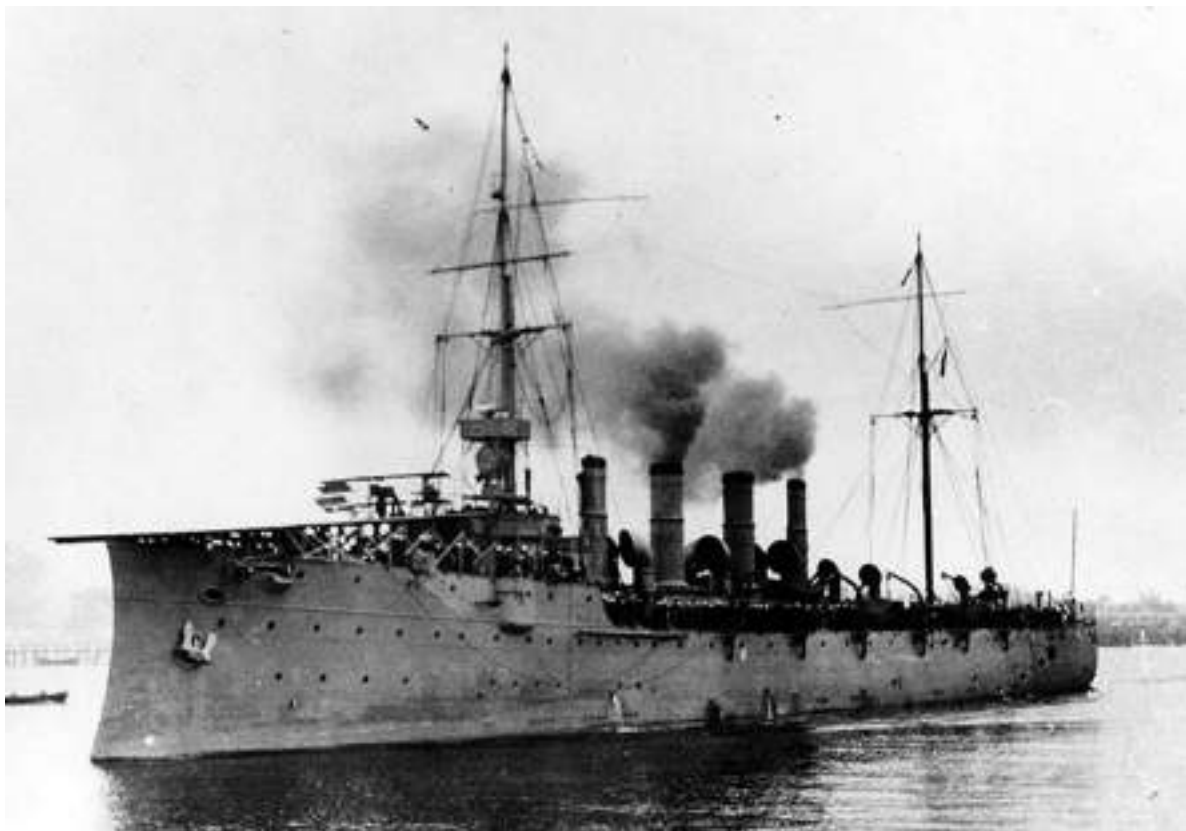
Naval aviation was born on the „second day” after man learned to build an airplane. As a result, instead of wheels and skids, he received floats and began to master the waters. When World War I broke out, it was still in the experimental phase. Despite this, it has become a very dangerous weapon, using more and more new constructions of aircraft, taking off and landing not only on land, but also on warships. In the years 1914-1918 the foundations of the tactics of sea aviation were created, its tasks were defined, its possibilities were indicated. A new weapon was created, which was to prove to be the greatest threat to the current warships over the years.

W listopadzie 1783 roku Pilatre de Rozier i markiz d'Arlandes dokonali pierwszego w historii przelotu powietrznego balonem wolnym konstrukcji braci Mongolfier. Był to balon wykonany z papieru i wypełniony powietrzem. W 120 lat później bracia Oliwier i Wilbur Wright, 17 grudnia 1903 roku, wykonali pierwszy udany sterowany przelot płatowcem wyposażonym w silnik spalinowy. Trzydzieści lat wcześniej Francuz Clement Adler, w 1890 roku, wykonał pierwszy udany wzlot na płatowcu. Przebył nim koło 200-300 metrów. Płatowiec ten był wyposażony jeszcze w dwa silniki parowe. Clement Adler nazwał swoją konstrukcję „Avion”, od tego momentu rozpoczęła się burzliwa historia awiacji czyli lotnictwa.

Powstanie lotnictwa morskiego było naturalnym wynikiem rozwoju lotnictwa lądowego. Od jego narodzin konstruktorzy lotniczy myśleli i pracowali nad zagadnieniami startu i lądowania samolotu na morzu, następnie zaś startu i lądowania na pokładzie okrętu. Gdy w 1909 roku Louis Bleriot, jako pierwszy człowiek w dziejach, przeleciał nad kanałem La Manche, trudno było przewidzieć, że samolot już za chwilę stanie się nową bronią i w bardzo krótkim czasie zacznie stanowić ważny element walk nie tylko nad lądem, ale również nad morzem¹.

Lotnictwo morskie rozwijało się jako samodzielny element lotnictwa wojskowego, choć w oczywisty sposób w łączności z całością sił lot-

¹ Przelot ten miał miejsce 25 lipca 1909 r., w kilka dni po nieudanej, a w efekcie tego sporo mniej znanej próbie podjętej przez innego Francuza Huberta Lathama, który 19 lipca próbował pokonać kanał La Manche drogą powietrzną.



Start Eugene B. Ely 14.11.1910 r. z platformy zabudowanej na dziobie krążownika USS „Birmingham”

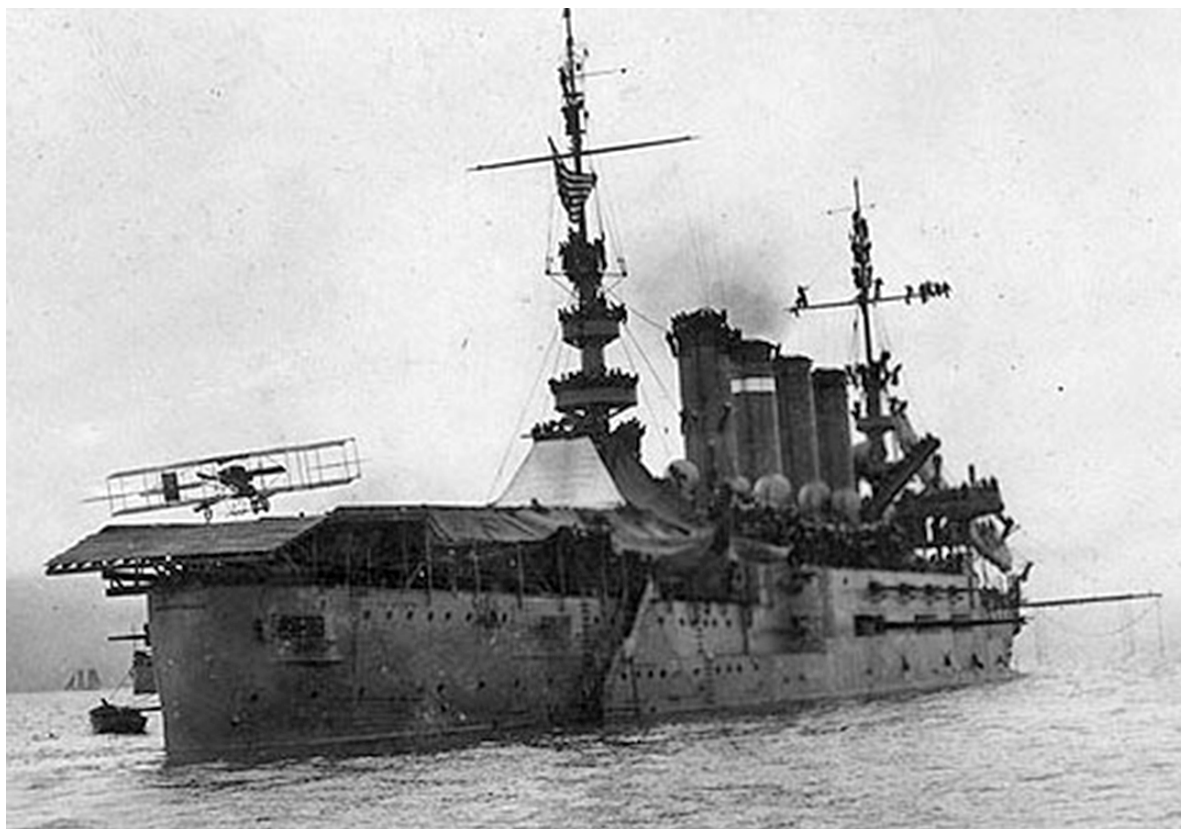
niczych, korzystając z powstających konstrukcji pierwszych aparatów lotniczych. Co prawda morze stanowiło dodatkowe wyzwanie, ale bardziej dla pilotów, nie posiadających żadnych punktów orientacyjnych, niż dla pierwszych samolotów, które co prawda operowały nad morzem, ale bazowały, startując i lądując na lądzie. Punktem przełomowym, dla samodzielności lotnictwa morskiego stało się pojawienie łodzi latających i wodnosamolotów, które co prawda bazując zasadniczo na lądzie, faktycznie operowały, startując i lądując, na wodzie. Tym samym, woda stała się dla lotnictwa żywiołem, może nie przyjaznym, ale na pewno łatwiejszym, dla obłaskawienia. Krokiem następnym stało się przeniesienie samolotu na pokład okrętów, początkowo pojedynczo, z czasem stając się jego głównym uzbrojeniem².

Ta droga, zarysowana jedynie w kilku zdaniach dokonać się miała w toku pierwszej wojny światowej. To właśnie w jej latach, okazało się że samolot może być niezwykle ważnym czynnikiem dla walk prowadzonych na morzu, a z czasem jego rola miała tylko rosnać³.

Początki lotnictwa morskiego można uznać jedynie za ekstrawagancję kilku oficerów, którzy swoją umysłowością przekraczali dotychczasowy horyzont myślenia wojska. Można się w tym względzie zgodzić z ideą przedstawioną co prawda w kilka lat po wojnie, ale przecież aktualną także przed jej rozpoczęciem i skutecznie wcielaną w życie, już w toku jej trwania: *Lotnictwo jako broń na morzu, nie należy podporządkowywać technicznym możliwościom istniejącego sprzętu, przeciwnie należy nagiąć teraźniejszy sprzęt morski do wymogów lotnictwa, zakrojonych*

² W tym względzie istotne były eksperymenty prowadzone w Stanach Zjednoczonych Ameryki, w tym zwłaszcza pierwsze starty jakie z pokładów okrętów wojennych podejmował Eugene B. Ely na maszynach Curtiss, patrz: S. Russell, *Naval Aviation 1911-1986. A Pictorial Study*, Washington 1986, s. 2; W.H. Sitz, *A history of U.S. Naval Aviation*, Washington 1930, s. 5.

³ P. Zarzycki, *Okręty lotnicze I wojny światowej*, *Wojskowy Przegląd Techniczny i Logistyczny*, cz. 3, nr 3/1994, Warszawa 1994, s. 44.



Eugene B. Ely ląduje na platformie zabudowanej na rufie krążownika USS „Pensylwania”



Wodnosamolot pływakowy typu Nieuport

na większą skalę, ten zaś sprzęt, który się nie da ugiąć i przystosować – odrzucić⁴. To właśnie dzięki inicjatywie takich oficerów, nim jeszcze wybuchła wojna światowa, zaistniały pierwsze bazy i eskadry lotnictwa morskiego.

Wśród najważniejszych mocarstw ówczesnego świata, prym w eksperymentach nad powstaniem lotnictwa morskiego, wiodły Francja i Niemcy. To pierwsze państwo posiadało eskadrę 8 wodnosamolotów typu Nieuport⁵, zaś drugie zbowano pierwszą bazę morską dla wodnosamolotów na wyspie Helgoland, gdzie bardzo szybko pojawi się pierwszych sześć wodnosamolotów⁶. Pojawienie się tych baz wodnosamolotów tuż przed wybuchem wojny było efektem pojawienia się pierwszych wodnosamolotów, które już w 1911 roku startowały i lądowały na morzu⁷.

Pierwsze prace nad wodnosamolotami podjęto już w latach 1908-1909, równocześnie na terenie Francji i Włoch, a także Stanów Zjednoczonych Ameryki⁸. Odkryta możliwość postawienia samolotu na pływakach, prawie równocześnie przez kilku konstruktorów⁹, dawała szansę na ekspansję lotnictwa nad otwartymi akwenami, a jednocześnie bardzo szybko okazało się, że właśnie takie maszyny będą mogły trafić na pokłady okrętów wojennych, by mogły im towarzyszyć w trakcie kolejnych operacji. Coraz śmieiej dostrzegano, że samolot, a także wodnosamolot można wykorzystać do operowania w powietrzu na rzecz własnej floty wojennej¹⁰. W 1911 roku pierwsze wodnosamoloty są już w służbie ma-

rynarek wojennych kolejnych państw Europy¹¹. W tym samym roku na pokładzie amerykańskiego krążownika USS „Pensylwania”, na specjalnie zbudowanej platformie, ląduje lekki samolot. Okazywało się, że na okrętach w przyszłości mogą stacjonować nie tylko wodnosamoloty, ale także samoloty na podwoziu kołowym¹².

W 1914 roku, nim jeszcze wybuchła wojna światowa we Francji, ale także w Wielkiej Brytanii, w Niemczech i w Rosji istniały już pojedyncze eskadry wodnosamolotów¹³. Nie były zbyt liczne, posiadając raptem po kilkanaście maszyn, oraz kilku doświadczonych pilotów. Początki były skromne. Brytyjczycy równocześnie starali się, obok wprowadzania do służby pierwszych wodnosamolotów, ulokować samoloty na okrętach. Dla ich floty lotnictwo morskie miało większe znaczenie, jako broń towarzysząca flocie, a nie operująca na jej rzecz tylko z brzegu. To dlatego w latach 1912-1913 eksperymentowali ze startami z pokładów okrętów HMS „Africa”, „Hibernia”, „London”, czy „Hermes”¹⁴. Efekty początkowo nie były zbyt obiecujące, ale wytyczony w tym czasie kierunek brytyjskie władze miały kontynuować w latach następnych. W 1912 roku powstało w ramach zorganizowanego Królewskiego Korpusu Lotniczego (Royal Flying Corps) tzw. Skrzydło Morskie (Naval Wing). Był to kolejny krok na drodze utrwalenia się lotnictwa morskiego, w siłach zbrojnych najważniejszych mocarstw ówczesnego świata.

- 4 W. Steyer, Przewidywania kpt. Mar. St. Zjedn. Bruce'a G. Leighton'a (Zspolenie lotnictwa morskiego z flotą), *Przegląd Morski*, R. 2, nr 10, 1929, s. 53.
- 5 Obok tej Eskadry Francja posiadała stacje lotnictwa morskiego także na wybrzeżu Morza Śródziemnego, gdzie również utrzymywała pojedyncze samoloty i wodnosamoloty.
- 6 C. Kitkiewicz, Lotnictwo morskie i jego współdziałanie z Marynarką Wojenną, *Przegląd Morski*, R. 3, nr 17, s. 510.
- 7 S. Abzółtowski, Uwagi o lotnictwie Morskiem, *Przegląd Morski*, r. 5, nr 37, s. 2223.
- 8 W 1911 roku podczas jesiennych manewrów floty G. White wystartował z powierzchni morza na wodnosamolocie własnej konstrukcji, R. Kaczkowski, *Lotnictwo w działaniach na morzu*, Warszawa 1986, s. 29.
- 9 W Francji takie prace jako pierwszy podjął inżynier H. Fabre, zaś we Włoszech wsparcia tej idei udzielał Alessandro Guidoni, który jak się miało okazać pragnął wykorzystać pierwsze włoskie wodnosamoloty do działań rozpoznawczych już w czasie wojny włosko-tureckiej w latach 1911-1912.
- 10 Nie należy zapominać, że rozwój sił lotniczych towarzyszył bardziej ogólnemu wzrostowi znaczenia aeronautyki, w tym choćby rozwojowi służb balonowych. To jednak wykracza poza ramy tego drobnego rysu.
- 11 S. Abzółtowski, Zarys historii lotnictwa morskiego, *Przegląd Morski*, R. 8, 1935, s. 127.
- 12 Nikt się wtedy nie zastanawiał nad tym, że jest to jeden z tych eksperymentów, które doprowadzą do powstania lotnikowców, nowej klasy okrętów, które staną się królami mórz i oceanów w XX wieku.
- 13 W 1914 roku także Austro-Węgry tworzyły pierwsze eskadry lotnicze, J. Wojkowski, *Armia Austro-Węgierska w 1914 roku*, s. 3-4, rękopis w posiadaniu Autora. Tworzone także było lotnictwo morskie, głównie w oparciu o bazę w Puli, korzystając z zakupów pierwszych wodnosamolotów, A. Olejko, *Skrzydła Habsburgów 1914. Od Bałkanów i Morza Adriatyckiego po Galię i Karpaty*. Lotnictwo Austro-Węgier w pierwszych kampaniach Wielkiej Wojny, Warszawa 2015, s. 99-101.
- 14 R.D. Layman, *Before the aircraft carrier. The development of Aviation Vessels 1849-1922*, Conway, s. 31-32.

W tym samym czasie Niemcy rozwijali stacje lotnictwa morskiego w Pucku¹⁵, Kolonii, Wilhelmshaven i już wcześniej wspomnianą na Helgolandzie. Wszystkie one nastawione były na rozpoznanie w rejonie własnych wód, osłonę ich, a z czasem także współpracę z własną flotą w czasie jej manewrów¹⁶. Brakowało jednak Niemcom konstrukcji wodnosamolotu, która byłaby na tyle niezawodna, że mogłaby skutecznie prowadzić rozpoznanie na rzecz własnej floty. Podobne doświadczenia miały także Włochy, które co prawda w 1912 roku powołały do życia pierwszą eskadrę wodnosamolotów „San Marco”, jednak i tu problemem pozostawały pierwsze konstrukcje samych wodnosamolotów. Nie mniej problemów sprawiało im wprowadzenie do służby pierwszego okrętu lotniczego „Elba”, którego funkcjonowanie w czasie wojny tylko potwierdziło wcześniejszego

obawy oficerów włoskiej marynarki wojennej, że takim jednostkom brak odpowiedniej zaplecza technicznego¹⁷.

Włosi konstruktorzy mieli w następnych latach dążyć do zbudowania maszyny i to nie tylko wodnosamolotu, zdolnego do przenoszenia nie tylko odpowiedniej ilości bomb, ale także i torped. Takie prace podjęto choćby w fabrykach inżyniera Caproniego, co z czasem zaowocowało znakomitym samolotem bombowym Caproni Ca.36¹⁸, który był wykorzystywany także w działaniach przeciwko marynarce wojennej przeciwnika¹⁹.

Także Rosja, i to zarówno na Morzu Bałtyckim, jak też na Morzu Czarnym, podstawowym akwenie operowania jej floty, eksperymentowała z pierwszymi wodnosamolotami. Pierwszą była baza w Sewastopolu, zaś na Bałtyku jedną z pierwszych była baza w Lipawie, posia-



Wodnopłatawiec pływakowy Caproni hydroplane wykorzystywany w walkach na Adriatyku

- 15 Powstała tu pierwsza baza, dla eksperymentalnych niemieckich wodnosamolotów. Jednym z jej twórców był starszy inżynier marynarki Loew, A. Olejko, Seefliegerstation Putzig 1912-1920, Aeronaubook-Nevada 2019.
- 16 Innym silnie rozwijanym nurtem aeronautyki na terenie Niemiec były sterowce, które w krótkim czasie, a szczególnie w okresie pierwszej wojny światowej, stały się bardzo groźną bronią, na którą trudno było znaleźć odpowiedź. Prace nad rozwojem sterowców prowadzono także w ramach rozwijających się sił amerykańskiego lotnictwa morskiego w toku pierwszej wojny światowej, A.O Van Wyen, Naval Aviation In World War I, Washington 1969, s. 38-41.
- 17 Widać to było w działaniach nie tylko Elby, ale także lepiej przygotowanego do operowania u boku floty transportowca wodnosamolotów Europa, M. Franz, Transportowiec wodnosamolotów Europa, Okręty Wojenne, Numer Specjalny Z dziejów floty włoskiej, Tarnowskie Góry 2015, s. 11-20; P. Malvezzi, Italian Carriers, s. 1-2 (http://64.224.13.60/arsenals/ships_it/carrier_us.htm dostęp 27.04.2005).
- 18 Najlepszym opracowaniem pokazującym drogę rozwoju konstrukcji lotniczych Caproniego jest R. Abate, G. Apostolo, Caproni Nela prima guerra mondiale, Vignola 2010.
- 19 To właśnie z takiej maszyny dokonano pierwszego ataku torpedowego na okręty wojenne znajdujące się w bazie; M. Franz, Nim wymyślono Tarent – pierwszy włoski atak torpedowy na port wojenny, [w:] Mało znana I Wojna światowa. Studia i szkice z dziejów Wielkiej Wojny na froncie wschodnim oraz rumuńskim, na Morzu Śródziemnym i na Dalekim Wschodzie, pod red. A. Smolińskiego, Grajewo 2018, s. 123-142.

dająca na swoim stanie 8 wodnosamolotów²⁰. Wybuch Wielkiej Wojny - pierwszej wojny światowej zastał więc rodzące się lotnictwo morskie w fazie jeszcze eksperymentów²¹. Brakowało ustabilizowanych procedur, niewiele było wyspecjalizowanych jednostek lotniczych, czy też baz nastawionych na ich obsługę, a wprowadzane do służby konstrukcje ówczesnych wodnosamolotów daleko jeszcze odbiegały od niezawodności²².

go, głównie dlatego że doceniali oni już na tym etapie rolę jakie mogło ono spełniać na rzecz jej floty wojennej. Francja, najbliższy sojusznik na froncie zachodnim miała dwie duże bazy lotnicze, w których stacjonowało jednak nie więcej niż 20 wodnosamolotów²⁴. W składzie floty francuskiej działał także transportowiec wodnosamolotów „Foudre”. Główny przeciwnik Francji i Wielkiej Brytanii, czyli II Rzesza i jej flota wojenna oraz rodzące się jej lotnictwo morskie posiadało no-



Rosyjska łódź latająca M-15 konstrukcji Dymitra P. Grigorowicza

W chwili wybuchu wojny w Wielkiej Brytanii znajdowało się 5 baz lotnictwa morskiego, w których stacjonowały 93 wodnosamoloty i samoloty. W zespołach Royal Navy służyły także dwa pierwsze transportowce wodnosamolotów, a także kilka jednostek eksperymentalnych²³. Pod wieloma względami Brytyjczycy najbardziej intensywnie rozwijali swoje siły lotnictwa morskie-

wczesne bazy lotnicze, ale nie dysponowały one odpowiednią liczbą bojowych wodnosamolotów. Było to dotkliwie, tym bardziej, że Niemcy musieli rozłożyć swoje siły na dwa fronty i obok baz w rejonie Morza Północnego, musieli rozwijać bazę w Pucku, skierowaną na przyszłe działania floty rosyjskiej²⁵. Ta co prawda również posiadała niewiele maszyn, ale już podejmowała pierwsze sta-

20 S. Abzółowski, *Zarys historii...op.cit.*, s. 130. Pierwszym udanym rosyjskim wodnosamolotem była dopiero łódź latająca M-5, skonstruowana już w trakcie trwania pierwszej wojny światowej.

21 Wbrew oczekiwaniom niektórych analityków, ten okres nie zakończył się po zakończeniu Wielkiej Wojny, J. Ginsbert, *Okrety lotnicze*, *Przegląd Morski*, R. 10, nr 100, s. 989.

22 Początkowo problemem było ujednolicenie nazewnictwa nowych rodzajów broni, nowych typów okrętów, itd., J. Ginsbert, *Awjomatka, hydroplan, kuter...*, *Przegląd Morski*, R. 9, 1936, s. 30-33.

23 Pierwszym okrętem lotniczym w Wielkiej Brytanii, był okręt baza HMS „Acteon”. Zaokrętowano na nim 4 wodnosamoloty i 1 balon obserwacyjny.

24 M. Franz, *Francuskie okręty lotnicze w pierwszej wojnie światowej*, *Okrety Wojenne*, nr 93, Tarnowskie Góry 2009, s. 17.

25 Rosja także prowadziła własne eksperymenty. Pod koniec 1910 roku podjęto prace nad przystosowaniem krążownika pomocniczego „Ruś” do współpracy z balonami obserwacyjnymi, S. Sobański, *Krążownik II klasy „Ruś” - niedoszły uczestnik bitwy pod Cuszimą*, *Okrety Wojenne*, nr 6/98, s. 6-9.

rania nad wprowadzeniem do służby pierwszych okrętów lotniczych²⁶. To mogło stanowić dla niemieckiej floty wojennej na Morzu Bałtyckim poważne zagrożenie²⁷.

W chwili wybuchu wojny nie było jeszcze jednoznacznie ustalonych zadań jakie realizować miało lotnictwo morskie. Z perspektywy czasu, można jednak wyraźnie określić, że już w 1914 roku, a na pewno w pierwszej połowie 1915, cztery na pewno dawały się zarysować. Lotnictwo morskie, podobnie jak to operujące nad lądem, miało prowadzić działania przeciwko wrogiemu lotnictwu, balonom, czy sterowcom²⁸. Także w następnych latach to właśnie zadanie, można było uznawać za podstawowe. Drugim równie ważnym zadaniem była współpraca z własną flotą wojenną. W tym względzie lotnictwo morskie miało nie tylko osłaniać jej działania, ale także zwalczać wrogie okręty podwodne i nawodne. Jednocześnie miało osłaniać własne konwoje z transportami. Początkowo nie przewidywano ofensywnych działań przeciwko statkom i transportom przeciwnika. Trzecim kręgiem zadań było prowadzenie rozpoznania w ramach operacji desantowych, czy też w ogóle w rejonie wybrzeży. Te działania nastawione były nie tylko na operacje lotnicze nad morzem, bardziej było to poszukiwanie miejsca dla lotnictwa morskiego do operowania także nad bazami przeciwnika. Ostatnim zadaniem było towarzyszenie flocie w jej operacjach na wodach otwartych. Oznaczało to nie tylko zaokrętowanie pojedynczych maszyn²⁹, ale także rozwój samych okrętów lotniczych.

O tym jaką rewolucją mógł okazać się samolot lub wodnosamolot w działaniach nad morzami, ukazały już pierwsze z nim eksperymenty. Okręt klasy kontrtorpedowca przy szybkości 20 węzłów i zasięgu obserwacji do 12 mil mógłby w ciągu jednej godziny skontrolować obszar o powierzchni 480 mil, samolot zaś lecący na wysokości 1000 metrów mógł swobodnie obserwować morze w promieniu 18 mil, na wysokości 3000 metrów - 28 mil. Przy przeciętnej prędkości 100 km/h mógł więc w ciągu 1 godziny skontrolować obszar o powierzchni 2500 mil³⁰. Z tego krótkiego porównania widać jak ogromne znaczenie dla Brytyjczyków, ale nie tylko, miało lotnictwo morskie

Pierwsze z zasygnalizowanych zadań początkowo sprowadzało się do walki brytyjskich samolotów i wodnosamolotów z niemieckimi sterowcami, które okazały się największym zagrożeniem i to nie tylko dla floty, czy szlaków komunikacyjnych na wodach Morza Północnego, ale także dla samych Wysp Brytyjskich i Londynu. Lotnictwo morskie nie pozostawało bierne wobec ich działań i nie skupiało się tylko na próbach ich zestrzeliwania już w czasie podjętych przez sterowce operacji, ale zdecydowało się na działania ofensywne. Raid trzech brytyjskich transportowców wodnosamolotów w stronę wybrzeży niemieckich, a następnie atak brytyjskich maszyn z ich pokładów na bazę niemieckich sterowców w Nordholz koło Cuxhaven, miał na celu nie tylko zniszczenie samych sterowców, ale także ich hangarów³¹. Zdeprawowanie zaplecza dla operowania niemieckich „krążowników powietrznych”, było postrzegane jako równie ważne. Do ataku

26 Był wśród nich także krążownik „Almaz”, na którego pokładzie miały pojawić się wodnosamoloty, a okręt skierowano na wody Morza Czarnego, M. Franz, Indeks Okrętów Lotniczych (1910-1945), Historia Militaris, Nr 1/2, Poznań 1993, s. 51.

27 Baza rozbudowywana w czasie pierwszej wojny światowej, stała się z czasem zaczynem dla polskiej bazy lotnictwa morskiego. Niemieckich początków bazy w Pucku, czy to w zakresie budynków, hangarów, czy także części pierwszego sprzętu latającego nie wypierano się w międzywojennej Polsce, M. Wardasówna, W Pucku – u lotników, Morze, z. 5, 1934, s. 8.

28 W 1911 roku powstał pierwszy Zeppelin Marynarki Wojennej L1. Jego załoga została wyszkolona w 1912 roku, by we wrześniu tego roku jednostka ta mogła wejść do służby, M. Franz, Niemieckie okręty lotnicze pierwszej wojny światowej, cz. 1, Okręty Wojenne, nr 66, Tarnowskie Góry 2004, s. 11.

29 Takim najbardziej spektakularnym przykładem wykorzystania pojedynczego wodnosamolotu, było zaokrętowanie na niemieckim krążowniku pomocniczym (okręcie korsarskim) SMS „Wolf”, wodnosamolotu „Wölfchen”, którego rejs w latach 1916-1918, pozostaje jednym z legendarnych wydarzeń pierwszej wojny światowej na morzu, A. Olejko, Wilk i Wilczek. Historia najsłynniejszego korsarskiego rejsu Wielkiej Wojny, Zabrze-Tarnowskie Góry 2016. Okręt ten zatopił statki o łącznym tonażu 210.000 ton, zaś wodnosamolot wykonał ogółem 56 lotów, prowadząc rozpoznanie na korzyść okrętu matki, niekiedy też bombardując statki nieprzyjacielskie.

30 E. Kosiarski, Pierwsza wojna światowa na Bałtyku, Gdańsk 1979, s. 46.

31 Raid ten doczekał się ciekawej i bardzo dokładnej analizy, I. Castle, I raid Inglesi sulle Basi degli Zeppelin. Germania 1914, Gorizia 2011.

wyznaczono samoloty z transportowców wodnosamolotów HMS „Engadine”, „Riviera” i „Empress” w liczbie 9-ciu. Operacja nie zakończyła się spodziewanym sukcesem, będąc jednocześnie dowodem możliwości operacyjnych rodzącego się ciągle lotnictwa morskiego.

Krokiem dalej okazała się operacja podjęta pod koniec pierwszej wojny światowej, przez brytyjskie lotnictwo zaokrętowane, a więc uderzenie na główną niemiecką bazę marynarki wojennej w Wilhelmshaven, co miało w założeniu dopro-

nictwo morskie. Były to wody Cieśniny Dardanele w połowie wojny, a także Morze Północne, zwłaszcza w końcowym jej okresie.

Już przy opracowywaniu planu operacji dardaneelskiej admiralicja brytyjska brała pod uwagę udział lotnictwa pokładowego. Od początku operacji brały w niej udział transportowce wodnosamolotów HMS „Ark Royal” i „Anne Rikmers”. Prowadziły one rozpoznanie na rzecz jednostek artyleryjskich. 11 marca HMS „Anne Rikmers” został zatopiony przez turecki torpedowiec „De-



Brytyjski wodnosamolot Short Type 184

wadzić nie tylko do realnych strat wśród okrętów wroga, ale paraliżu operacyjnego całej floty, tracącej poczucie bezpieczeństwa w swojej bazie³².

Operacji brytyjskiego lotnictwa, w tym szczególnie lotnictwa morskiego, przeciwko niemieckim sterowcom, ale także okrętom wojennym, od 1915 do 1918 roku było bardzo wiele. Skupiały one znaczącą część możliwej aktywności brytyjskiego lotnictwa morskiego i to mimo intensywnej rozbudowy jego szeregów.

W toku pierwszej wojny światowej można dostrzec dwa bardzo interesujące akweny, na których starano się intensywnie wykorzystać lot-

mir-Hisar” na redzie portu Smirna, czemu nie zdołały przeszkodzić wodnosamoloty³³. Możliwości bojowe lotnictwa morskiego, w tym także zaokrętowanego, pozostawały nadal ograniczone. Osamotniony HMS „Ark Royal” prowadził dalej akcje bojowe, 15 marca bezskutecznie atakował turecki okręt liniowy „Turgut-Reis”. 24 marca dołączył transportowiec HMS „Manica” z balonem rozpoznawczym na uwięzi. Wzmocnienie sił rozpoznawczych wiązało się z wysokimi stratami jakie siły alianckie poniosły na minach tureckich. Przez cały kwiecień i maj samoloty z HMS „Ark Royal” prowadziły działania na rzecz floty. Pod

32 Operacja ta doczekała się próby omówienia M. Franz, *Brytyjczycy na drodze do pierwszego Tarentu, Okręty Wojenne*, nr 95, Tarnowskie Góry 2009, s. 21-25.

33 R.D. Layman, *Before the aircraft carrier. The development of Aviation Vessels 1849-1922...*, s. 40.

koniec maja w związku z pojawieniem się niemieckiego okrętu podwodnego „U-21”, który zatopił dwa angielskie okręty liniowe HMS „Triumph” i „Majestic”, HMS „Ark Royal” ukrył się za sieciami w Zatoce Kephala i wstrzymał swoją działalność. Zastąpiły go samoloty lądowe przetrzucające tu sukcesywnie i operujące ze zdobytych baz lądowych. 12 sierpnia przybył transportowiec wodnosamolotów HMS „Ben-My-Chree”. Jego to wodnosamoloty dokonały ataku torpedowego na tureckie statki. Był to pierwszy i jedyny podczas I wojny światowej brytyjski atak samolotów torpedowych. Dokonały go wodnosamoloty Short Type 184³⁴.

Skutków tego ataku istnieją spore rozbieżności, zwłaszcza co do ilości uszkodzonych i zatopionych wrogich statków. Istotne było, że pomimo sukcesu inicjatora ataku komandora Sueter’a zwolniono natychmiast po akcji z zajmowanego stanowiska, co skutecznie zahamowało rozwój tej broni do końca wojny. Przyczyny tej decyzji nie są do dziś znane³⁵. HMS „Ben-My-Chree” wziął później udział w osłonie desantu na półwyspie Galipoli, w 5 grupie osłony. Operacja dardaneńska zakończyła się w styczniu 1916 roku. Wykazywała duże znaczenie lotnictwa pokładowego. Użyto łącznie 4 transportowce wodnosamolotów i kilkadziesiąt samolotów lądowych. Udowodniła ona, że lotnictwo może i powinno uczestniczyć w takich akcjach, szczególnie trzeba tu podkreślić znaczenie działań lotnictwa morskiego, które operowało także w tych okresach, gdy flota aliancka nie mogła liczyć na wsparcie samolotów operujących z baz lądowych³⁶.

Istotnym elementem operacyjnym dla lotnictwa morskiego stały się wody Morza Północnego. To tutaj właśnie ogniskowały się przez znaczącą część pierwszej wojny światowej działania brytyjskie i niemieckie. Zarówno Royal Navy, jak też Hohseeflotte prowadziły tu aktywne działania

i jednocześnie stwarzały tym samym wielkie możliwości dla operowania lotnictwa morskiego i to od pierwszych miesięcy tego konfliktu. Początkowo były to działania głównie rozpoznawcze, choć z biegiem kolejnych miesięcy pojawiły się nowe zadania. Był to także efekt działania niemieckich sterowców, które w latach Wielkiej Wojny stanowiły dla Wielkiej Brytanii szczególne zagrożenie. Do ich przechwytywania, walki z nimi, podejmowania prób ich zestrzelenia, kierowano nie tylko samoloty z baz lądowych, ale także samoloty lotnictwa morskiego³⁷. Ostatecznie do walki z niemieckimi sterowcami ruszyły nawet samoloty zaokrętowane. Dzięki takim właśnie działaniom Sopwith „Pup”, operujący z krążownika HMS „Yarmouth” zdołał zestrzelić w sierpniu 1917 roku sterowiec „L 21”, co było kolejnym potwierdzeniem, że lotnictwo morskie potrafi odgrywać istotną rolę operacyjną, a jego skromne początki w toku lat 1914-1918, były jednak sygnałem rosnących możliwości bojowych na przyszłość.

Strefa Morza Północnego w 1917 roku była bardzo aktywnie infiltrowana przez lotnictwo morskie brytyjskie i niemieckie, a także, choć w mniejszym stopniu przez francuskie. Brytyjczycy wprowadzali na służbę kolejne typy wodnosamolotów i to zarówno tych o charakterystyce myśliwskiej, jak także tych, które były zdolne przenosić bomby lub torpedy. Miały one nie tylko wywalczyć panowanie w powietrzu nad tym akwenem, a tym samym zabezpieczyć własne wybrzeże i operacje floty wojennej, ale zmusić przeciwnika do wycofania się z aktywnych działań operacyjnych. Dla Brytyjczyków szczególnym zagrożeniem pozostawała niemiecka flota podwodna, a właśnie lotnictwo morskie operujące w rejonie Morza Północnego zdecydowano się uznać, za pierwszą linię przeciwdziałania im. I jeśli coś było dla nich zagrożeniem to niemieckie lotnictwo morskie, które co prawda głównie sa-

34 Ibidem, s. 43.

35 P. Jędrzyk, Historia lotnictwa torpedowego, Morze, nr 19, s. 22.

36 Drugą dużą operacją desantową była monsunowska operacja desantowa, rozpoczęta 1 września 1917 roku przez wojska niemieckie. Podczas niej obie strony wykorzystywały lotnictwo, w tym pokładowe. Niemiecka flota na Bałtyku posiadała 3 transportowce wodnosamolotów SMS „Answald”, SMS „Glyndwr” i SMS „Santa Elena”. Ten ostatni wziął aktywny udział w tejże operacji; D. Jung, B. Wenzel, A. Abendroth, Die Schiffe Und Boote der deutsche Seeflieger 1912-1976, Stuttgart 1977, s. 22; Po stronie rosyjskiej działał w tym czasie transportowiec wodnosamolotów „Orlica”, a jednocześnie obie strony starały się intensywnie wykorzystywać wodnosamoloty, operujące w oparciu o tymczasowe bazy lądowe, zakładane w rejonie prowadzenia tej dużej operacji desantowej; R. Czeczott, Wojna morska na Bałtyku, s. 213; С. Д. Климовский, Авиационное судно Орлица, Гангут, 12/1997, s. 55 i nn.

37 W. Francki, Przykłady działań lotnictwa morskiego podczas wielkiej wojny, Przegląd Morski, r. 8, 1935, s. 606.

molotami myśliwskimi, ale jednak starało się tym działaniom przeciwdziałać³⁸. Szczególnie niebezpiecznym w tym względzie był wodnosamolot Hansa-Brandenburg. Ten jednopłatowy wodnosamolot, o dobrych właściwościach lotnych, zdołał szybko wywalczyć szacunek po stronie alianckiej, odnosząc wiele zwycięstw w walkach powietrznych nad Morzem Północnym³⁹. Realnym przeciwnikiem dla tej maszyny stał się dopiero F 2a, który nie tylko był w stanie podjąć walkę, ale także odnosić sukcesy. Dodatkowym wsparciem dla niego stały się kołowe Sopwith „Camel”, które ruszały do walki o panowanie nad Morzem Północnym z pokładów brytyjskich krążowników HMS „Undaunted”, „Dragon”, „Carlise” i „Dauntless”, na których zbudowano pokłady startowe w części dziobowej oraz z kryp, które holowane były za niszczycielem z dużą prędkością, co miało umożliwiać start z nich lekkich samolotów myśliwskich⁴⁰.

Wprowadzanie, często eksperymentalnych metod operowania lotnictwem nad akwenami, dowodziło znaczenia lotnictwa morskiego, które już pod koniec pierwszej wojny światowej, nie było traktowane jako eksperymentalne tylko i wyłącznie rozwiązanie.

W końcowym okresie wojny lotnictwo morskie otrzymało także zadanie minowania akwenów wodnych. Było to jednak zadanie, które w przyszłości nie miało się utrzymać w katalogu zadań, które wykonywać miało lotnictwo morskie. Nie każde bowiem zadanie, które w pierwszej wojnie światowej, podejmowano z powietrza nad morzami, czy też oceanami, okazywało się tym, które przynosiłoby korzyść własnej flocie,

czy nawet tylko obronie własnych wybrzeży. Zadanie to realizowały one, formalnie obok eskortowania własnych konwojów, zwłaszcza przez wody cieśniny. Miało to chronić konwoje przed wszelką aktywnością wrogich okrętów podwodnych. Pod tym względem lotnictwo morskie okazywało się bardziej efektywnym niż nawet najsilniejsza osłona ze strony lekkich sił nawodnych⁴¹.

O roli lotnictwa morskiego, także początkowym okresie jego istnienia, czyli w czasach pierwszej wojny światowej może świadczyć także dążenie do jego ofensywnego wykorzystania i to w sposób, który w naturalnym zakresie miał być kontynuowany w następnych latach, a szczególnie w okresie drugiej wojny światowej. Samolot, lub też wodnosamolot operujący nad morzami, to ponad wszystko broń ofensywna, mogąca szkodzić działaniom przeciwnika, szczególnie okrętom podwodnym. W 1918 roku w brytyjskiej bazie w Gibraltarze założono stację lotnictwa morskiego, do której skierowano eskadrę wodnosamolotów torpedowych Short, których zadaniem było prowadzenie ofensywnych rozpoznań na wodach oceanicznych, skierowanych przeciwko niemieckim okrętom podwodnym⁴².

W 1918 roku, w czasie zakończenia działań wojennych, tylko Francja posiadała 1264 wodnosamoloty, które nie licząc samolotów kołowych lotnictwa morskiego, stanowiły istotną siłę bojową wszelkich działań prowadzonych w strefach przybrzeżnych. Jednocześnie każde z liczących się państw walczących w Wielkiej Wojnie sięgało po pierwsze okręty lotnicze. Francja używając „Foudre”, także w tym względzie włączała się w ówczesny wyścig zbrojeń⁴³. W tym względzie

38 W tym czasie, to jest w 1917 roku jedynym niemieckim operacyjnym wodnosamolotem torpedowo-bombowym, był dwumotorowy Gotha, który posiadając 4 osobową załogę, był dość powolny i niespecjalnie nadawał się do działań ofensywnych. Przykładem były wydarzenia z 9 lipca tego roku, kiedy cztery maszyny tego typu podjęły atak na brytyjski okręt torpedami. Niestety żadna z nich nie doszła do celu, a jednocześnie ogień z brytyjskiej jednostki zestrzelił jeden z niemieckich wodnosamolotów. Druga maszyna, która podjęła próbę ratowania rozbitków i osiadła na morzu nieopodal brytyjskiego okrętu, została przez Brytyjczyków zdobyta i zabrana na hol. Przy takich efektach, trudno się dziwić, że strona niemiecka zdecydowała się wycofać te maszyny z działań aktywnych, przesuując je jedynie do rozpoznania.

39 W. Francki, op.cit., s. 607.

40 Prowadzono w tym czasie intensywne eksperymenty nad pierwszymi katapultami, które montowano już na brytyjskich okrętach, co w przyszłości miało się stać punktem wyjścia do dalszego rozwoju lotnictwa morskiego, tego zaokrętowanego, D.K. Brown, *The British Shipboard Catapult*, Warship, No. 49, s. 49.

41 Do takich samych wniosków można było dojść w toku trwającej bitwy o Atlantyk w czasie drugiej wojny światowej. System konwojowy był realizowany od jej pierwszych miesięcy, ale nie pozwalał na pełne zwycięstwo i wygnanie niemieckich okrętów podwodnych pod wodę. Problem ten udało się zrealizować w momencie gdy konwojom zaczęły towarzyszyć lotniskowce eskortowe. Ich samoloty pokładowe, wspierane przez coraz bardziej wydłużające swój krąg operacyjny wodnosamoloty i łodzie latające Aliantów, wygrały wojnę z U-Bottami, uniemożliwiając im bezkarne atakowanie alianckich konwojów.

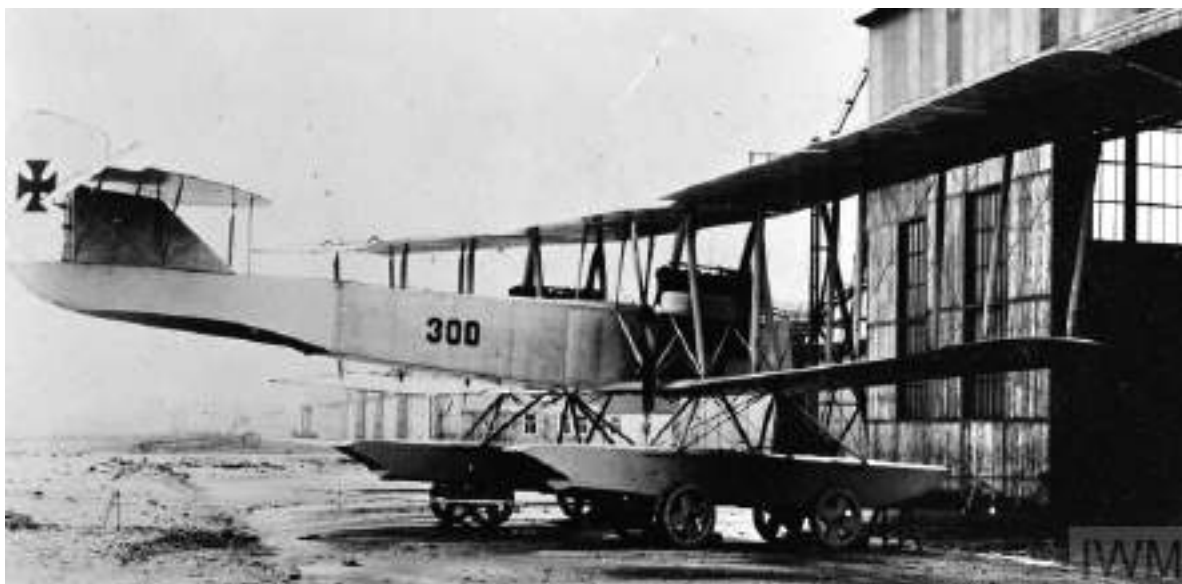
42 W. Francki, op.cit., s. 610.

43 C. Kitkiewicz, op.cit., s. 510-511.

oczywiście to w Wielkiej Brytanii nastąpił najbardziej intensywny rozwój. Royal Navy posiadała największą flotyllę transportowców wodnosamolotów. Mało tego, w końcowym okresie wojny zdołała wprowadzić do realnej służby pierwsze pokładowe okręty lotnicze, które z czasem można było nazwać lotniskowcami. Także pod względem ilości posiadanych wodnosamolotów to właśnie Wielka Brytania należała do pierwszorzędnych mocarstw. Pomimo przegranej w wojnie państw centralnych, trzeba jednak dostrzec jak ogromny rozwój dokonał się w zakresie lotnictwa morskiego w Niemczech, czy w monarchii Austro-Węgier, która bardzo skutecznie prowadziła działania skierowane przeciwko włoskiej marynarce wojennej na Adriatyku.

przeciwnika⁴⁴. Pojawienie się lotnictwa morskiego miało jeszcze jeden aspekt, dawało bowiem kolejny impuls dla rozwoju nowoczesnej floty i coraz nowocześniejszego uzbrojenia. Jak nieraz mawiano: *...jest prawem powszechnem, że ukazanie się jakiejś nowej broni, powoduje w czasie dość krótkim powstanie środków obronnych, które nie pozwalają tej broni naprawdę dominować. Tak było z torpedowcami i łodziami podwodnymi; tak jest z lotnictwem*⁴⁵.

Początki lotnictwa morskiego związane są jednoznacznie z okresem pierwszej wojny światowej. To wtedy pojawiły się pierwsze konstrukcje wodnosamolotów, pierwsze okręty lotnicze. Podejmowane operacje, o coraz większym i bardziej wyszukany zakresie, umacniały rolę i znaczenie



Niemiecki wodnopłatewiec bombowo-torpedowy Friedrichshafen FF-35

Okręty lotnicze początkowo traktowano jako jednostki pomocnicze dla właściwych sił floty. Takie analizy można było odnaleźć, choćby na łamach „Przeglądu Morskiego”. Miały się one skupiać na rozpoznaniu na rzecz floty, ochronie własnych okrętów przed działaniami okrętów podwodnych przeciwnika, koordynowaniu artylerii własnych okrętów wojennych i dopiero na końcu prowadzeniu ataków lotniczych na okręty

lotnictwa morskiego. Tworzono jego pierwsze struktury, choć te miały się jednoznacznie wykrystalizować dopiero w okresie powojennym⁴⁶. Doświadczenia z okresu pierwszej wojny światowej okazały się bezcenne i to zarówno dla państw w niej uczestniczących, jak też i tych, które powstały po jej zakończeniu i przystąpiły do tworzenia własnego lotnictwa morskiego⁴⁷.

44 S. Krzyżanowski, Okręty lotnicze i lotnictwo okrętowe, Przegląd Morski, R. 2, nr 7, 1929, s. 21.

45 M. Kadulski, Jeszcze o obronie przeciwlotniczej okrętów, Przegląd Morski, R. 8, 1935, s. 611.

46 J. Sokołowski, Organizacja lotnictwa morskiego, Przegląd Morski, R. 11, nr 111, s. 475-482.

47 Choć nie wszędzie doceniano rozwój lotnictwa morskiego, a czasami wręcz jego wzrost postrzegano jako zagrożenie dla rozwoju własnej marynarki wojennej, K. Namieśniowski, Wojna przyszłości na morzu, Morze, nr 7, 1938, s. 18.

Zawsze początki, każdego nowego rodzaju broni, są trudne. Często poprzez eksperymenty, w długim procesie można wypracować metody działań operacyjnych. Niestety lotnictwo morskie nie miało takiej szansy. Czas eksperymentów był tu niezwykle krótki. Wybuch wojny wymuszał wprowadzenie niedoskonałych konstrukcji do walki, poszukując koncepcji ich użycia już w toku pierwszych operacji bojowych. Pomimo tego lotnictwo bardzo szybko wywalczyło sobie miejsce nad morzami i oceanami świata. Obok lekkich

wodnosamolotów myśliwskich, czy też rozpoznawczych, pojawiły się cięższe mogące przenosić bomby lub torpedy. Docierały z nimi na otwarte akweny, ale też i do zamkniętych baz przeciwnika. Samoloty i wodnosamoloty lotnictwa morskiego przełamywały ostatnie bariery, jakimi dotąd otaczały się floty wojennego przed zagrożeniem ze strony wszelkiego przeciwnika. Tym samym nic w wojnie morskiej, po pojawieniu się samolotu nad wodą, nie było już takie same.

Lotnictwo morskie II Rzeczypospolitej na tle lotnictwa morskiego Republik Litwy, Łotwy i Estonii

Naval aviation of the II Polish Republic
and the naval aviation of Lithuania, Latvia and Estonia
in interwar period

Historia polskiego lotnictwa morskiego z okresu 20. lecia międzywojennego jest szeroko opisana. Autor jednak w trakcie swych wieloletnich badań nad tą tematyką natrafił na wątek godzien rozwinięcia i tym sposobem powstał ten artykuł. Autor zaprezentował w nim oparłszy się o mało dostępny bądź zupełnie nieznan material źródłowy tematykę lotnictwa morskiego państw nadbałtyckich z lat 1918-1939 porównując litewskie, łotewskie i estońskie lotnictwo z polskim lotnictwem morskim.

The history of Polish naval aviation from the interwar period is very widely described in Polish literature. However, during his many years of research on this subject, the author came across a thread worthy of development and thus this article was created. The author presented the naval aviation of the Baltic States in years 1918-1939 comparing Lithuanian, Latvian and Estonian sea wings with theirs Polish equivalent.

28 VI [1933 r.] o godz. 10.-ej rano przybyły do Gdyni dwa pancerniki [obrony wybrzeża] szwedzkie [HSwMS] „Gustaw V” oraz [HSwMS] „Drottning Victoria”. Na pokładzie pancernika [HSwMS] „Gustaw V” znajduje się admirał [Fabian] Tamm, naczelny dowódca czynnej Floty szwedzkiej i dowódca pierwszego dywizjonu morskiego¹.

Polska prasa („Dziennik Bałtycki” z lata 1933 r.) tak rozpoczynała relacje z wizyty okrętów szwedzkiej Marynarki Wojennej latem 1933 r. w Gdyni. Miasto to nazywane „polskim oknem na świat”, w okresie II Rzeczypospolitej (1918-1939) było jedynym polskim portem pełnomorskim. Tymczasowy port wojenny istniał tam od

1923 r. Wówczas też zawiął do Gdyni, powstającego portu morskiego s/s „Kentucky” – pierwszy oceaniczny statek pływający pod banderą francuską. Gdynia miastem stała się w 1926 r. zaś sześć lat później, 31 VII 1932 r. obchodzono tam Święto Morza. Gdynia, owo „miasto z morza” była zatem miejscem gdzie najczęściej gościły z wizytami kurtuazyjnymi witane do 1939 r. przyplływające okręty, statki obcych bander jak i... wodnosamoloty obcych państw, w tym z regionu bałtyckiego. Z chwilą gdy w basenie Morza Bałtyckiego po zakończonej w 1918 r. Wielkiej Wojnie pojawiły się nowe państwa, to wraz z tym, jak i z ustanowieniem po pokoju ryskim z 1921 r. nowego ładu

1 Dziennik Bałtycki z 29 VI 1933 r.

politycznego w basenie bałtyckim, pojawiła się konieczność zawarcia i podtrzymania kontaktów międzypaństwowych w różnych dziedzinach. Stąd też relacje na linii Warszawa – Helsinki, Warszawa – Tallin, Warszawa – Ryga, w ramach relacji polsko-fińsko-estońsko-łotewskich powodowały, że Gdynia jak i baza polskiego lotnictwa morskiego w Pucku były dość często odwiedzanymi miejscami na mapie II Rzeczypospolitej przez oficjalne delegacje wojskowe z różnych państw.



Łotewskie wodnosamoloty typu Svenska Aero S. II a (Heinkel He-4) z czerwonymi swastykami na redzie Gdyni w 1933 r., źródło: „Lot Polski” z 1933 r.

W ramach oficjalnych wizyt bądź rewizyt, okręty polskiej Marynarki Wojennej jak i wodnosamoloty Morskiego Dywizjonu Lotniczego (MDLot. - MDL) w Pucku (radiowy znak wywoławczy wodnosamolotów MDLot. brzmiał SPASP) składały je głównie w republikach nadbałtyckich. „Dzień bydgoski” z lata 1933 r. podawał:

Warszawa 29.07. [1933 r.] *Wczoraj o godzinie [0]6.55 przybyła do Warszawy delegacja eskadry Floty łotewskiej z Gdyni*².

Na jej czele stał dowódca Floty kmdr. Teodors Spade. W Warszawie pięciu oficerów łotewskiej Marynarki Wojennej otrzymało wówczas order „Polonia Restituta” zaś w Gdyni oficerowie z załóg dwóch wodnosamolotów łotewskiego lotnictwa morskiego typu Svenska Aero S. II a (Heinkel He-4) z czerwonymi swastykami na kadłubach i płatach – oznakowanie łotewskiego lotnictwa – otrzymali odznakę polskich obserwatorów – „gapę z piorunami”. Podczas tej lipcowej wizyty z 1933 r., oprócz okrętów łotewskiej Marynarki Wojennej na redzie gdyńskiego portu zakotwiczył także klucz dwóch wodnosamolotów łotewskiego lotnictwa morskiego³.

W czasach współczesnych widok wodnosamolotu, popularnego onegdaj hydroplanu, nad Morzem Bałtyckim jest nad wyraz rzadki. Wiąże się to z „zmianą warty” w kategorii sprzętu latającego używanego przez siły lotnicze państw nadbałtyckich, który stopniowo następował od końca lat 30.tych. Rola samolotu lądowego używanego w lotnictwie morskim została silnie wyekspozowana podczas II wojny światowej (lotnictwo pokładowe jak i lotnictwo operujące z baz lądowych), kiedy to w rywalizacji z wodnosamolotem pływakowym bądź łodzią latającą samolot z podwoziem kołowym stopniowo wygrywał. Obecnie widok w regionie bałtyckim samolotów odrzutowych F-16 „Fighting Falcon” z polskimi szachownicami patrolujących przestrzeń powietrzną Republik Estonii, Łotwy i Litwy przed naruszeniem ich przestrzeni powietrznej przez lotnictwo rosyjskie w ramach sojuszniczego wsparcia tych państw nie posiadających sprzętu latającego tej klasy, bądź samolotów patrolowych typu M 28 B 1 R „Bryza”, M 28 B/An-28 TD, An-28 E „Ekolog” czy M 28 B 1 R „Bryza” - Bis nad Zatoką Gdańską i otwartym morzem jest swoistym signum temporis XX wieku jak i wejścia państw nadbałtyckich wraz z III Rzeczpospolitą do Paktu Północno Atlantycznego (NATO). Jednak nowym „konkurentem” samolotu, a także wodnosamolotu w drugiej połowie XX wieku stał się śmigłowiec, trafiając szybko na wyposażenie zarówno baz lądowych lotnictwa morskiego jak i tworząc część uzbrojenia ofensywnego okrętów Marynarki Wojennej, z podwoziem kołowym jak i pływakowym. Na przełomie XX/XXI wieku w regionie bałtyckim

² Dzień Bydgoski z 30 VII 1933 r.

³ Lot Polski 1933, nr. 8, s. 15; szerzej: M. Olczak, Stosunki polsko-łotewskie w zasobie Archiwum Akt Nowych w Warszawie, [w:] Polska, Łotwa razem, Warszawa 2014.

powszechnym był i jest widok śmigłowców Mi-2, Mi-8 czy KA-26 lotnictwa litewskiego, estońskiego czy łotewskiego wykonujących zadania głównie w ramach patroli poszukiwawczo ratowniczych (Search and rescue – SAR), zaś w dobie III Rzeczypospolitej najczęściej w regionie napotkać można było i nadal można śmigłowce Mi-14 PŁ i Mi-14 PŁ/R polskiego lotnictwa morskiego. W 2020 r. obok jubileuszu 100-lecia polskiego lotnictwa morskiego obchodzony jest także jubileusz 60. lecia używania w służbie lotnictwa polskiej Marynarki Wojennej śmigłowców, które od 1960 r. niosą pomoc pod znakiem „maltańskiego krzyża”⁴.

Koniec Wielkiej Wojny w 1918 r. dał początek kilku nowym państwom na mapie Europy. W tym gronie przodował region Morza Bałtyckiego, w którym od 1918 r. na gruzach imperium Romanowów pojawiły się trzy młode państwa – Republiki Litwy, Łotwy i Estonii, zagrożone terytorialnie przez cały okres swego istnienia ze strony wrogiej Armii Czerwonej, jak i borykające się z problemami wewnętrznymi, wśród których dominującymi była obecność na ich terytoriach oddziałów regularnej armii niemieckiej jak i niemieckich formacji ochotniczych. Również młode państwo polskie – II Rzeczpospolita – od swego zarania znajdujące się pomiędzy zachodem – Republika Weimarska/III Rzesza – a wschodem – Rosja Radziecka/ZSRR – które to sąsiedztwo miało doprowadzić do fatalnego finału jej istnienia w 1939 r., nad Bałtyk powróciło zimą 1920 r. wraz z realizacją postanowień Traktatu Wersalskiego z 1919 r. (zaślubiny Polski z morzem miały miejsce 10 II 1920 r. w byłej bazie niemieckiego lotnictwa morskiego w Pucku)⁵.

Republika Estonii, której terytorium to nie tylko stały ląd lecz bardzo duża liczba wysp i wysepek o dużym znaczeniu strategicznym – wejście na wody Zatoki Fińskiej jako klucz do Petersburga/Piotrogradu/Leningradu - drogę do swej niepodległości rozpoczęła w 1917 r., tuż po rewolucji lutowej, która obaliła carat. Powstawała gdy pojawiły się na jej terytorium rady żołnierskie i robotnicze i gdy 2 VII 1917 r. zebrał się po raz pierw-



Mapa Europy Środkowej i wschodniego teatru działań wojennych z okresu Wielkiej Wojny – źródło: zbiory Biblioteki Narodowej

szy parlament estoński. Wiosną 1917 r. zrobiono kolejny krok na drodze do niepodległości jakim były załączki armii estońskiej. Wreszcie z początkiem 1918 r., w dniu 24 lutego, proklamowana została niepodległość. Problem bolszewicki zaistniał już w 1918 r. wskutek wyborów parlamentarnych, w których zdobyli oni ponad 1/3 głosów. Po zerwaniu przez stronę bolszewicką rokowań pokojowych w Brześciu w lutym 1918 r. wojska niemieckie wkroczyły na terytorium estońskie w obronie niemieckojęzycznej części tamtejszego społeczeństwa, któremu bolszewicy zabrali prawa obywatelskie. Do 5 III 1918 r. armia niemiecka opanowała terytorium całego państwa. Zwolen-

4 Przez ten czas, od 1960 r. przewinięły się w służbie polskiej Marynarki Wojennej nad Bałtykiem następujące typy śmigłowców: SM-1, SM-2, Mi-4 ME, Mi-2, Mi-2 RM, Mi-14 PS, Mi-14 PŁ, Mi-14 PŁR, Mi-17, W-3 T. „Sokół”, W-3 EM, W-3 WARM „Anakonda” i Kaman SH-2G „Super Seasprite”.

5 H. Kroczyński, Zaślubiny Polski z morzem, Koszalin 1989, s. 58-59. ; A. Olejko, Seefliegerstation Putzig 1912-1920, Aero-naubook-Nevada 2019, s. 91-93.

nicy władzy rad zmuszeni byli do opuszczenia terytorium estońskiego. Proklamacja niepodległości ogłoszona po wycofaniu się sił bolszewickich, a jeszcze przed wkroczeniem sił niemieckich, powodowana była zamiarem estońskiego działania w celu przejścia władzy w kraju. Jednak do consensusu nie doszło. Armia niemiecka okupowała Estonię, zaś po wydarzeniach listopadowych z 1918 r. na skutek których załamała się II Rzesza, a wraz z tym stworzone Rady Żołnierskie (Soldatenrat) pogrzebały kaizerowską mocarstwowość, ewakuacja wojsk niemieckich z kraju wystawiła go po raz kolejny na cel „czerwonego sąsiada”. Na skutek ofensywy Armii Czerwonej i zdobycia Narwy oddanej przez probolszewickie siły bez walki, zwolennicy władzy bolszewickiej ogłosili 27 XI 1918 r. republikę rad zajmując zdecydowaną większość kraju, jednak styczniowa kontrofensywa armii estońskiej wspartej przez brytyjski korpus ekspedycyjny jak i grupy ochotników z Skandynawii doprowadziła nie tylko do ocalenia Tallina lecz i do odbicia utraconego terytorium wraz z Narwą oraz do udzielenia pomocy łotewskiemu sąsiadowi w lecie 1919 r. Zmiana układu sił spowodowała w 1919 r. żądanie opuszczenia terytorium łotewskiego przez oddziały niemieckie oraz do bitwy pod Cesis, w której armia estońska starła się z oddziałami tzw. Bałtyckiej Landeswehry złożonej z Niemców bałtyckich, odnosząc w niej zwycięstwo. Ofensywa estońska na terytorium rosyjskie z maja 1919 r. wsparta została przez oddziały „białych” interwentów zaś kolejne, wrześnieowe uderzenie wraz z białogwardyjską armią gen. Mikołaja Judenicza przy wsparciu Royal Navy doprowadziło do bezpośredniego zagrożenia Piotrogradu. Kolejna, nieudana tym razem próba odbicia Narwy przez siły bolszewickie zakończyła działania wojenne, a po styczniowym zawieszeniu broni, 2 II 1920 r. pokój podpisany w Tartu – Tallinie uznawał niepodległość Republiki Estonii⁶. Stan ten przetrwał do 17 VI 1940 r. kiedy Armia Czerwona zajęła terytorium estońskie.

Ogłoszona 18 XI 1918 r. w Rydze niepodległość Republiki Łotwy nie była równoznaczna z niepodległym od tego momentu bytem państwowym, gdyż na terytorium państwa od 1915 r. znajdowały się okupujące jego część (Kurlandia i Semigalia) oddziały armii niemieckiej. Ponadto państwo zagrożone było z zewnątrz przez Rosję Radziecką, której Armia Czerwona w styczniu 1919 r. wkroczywszy na terytorium łotewskie z zamiarem jego opanowania wraz z dwoma głównymi celami w postaci portów i baz wojskowych w Rydze i Libawie, spowodowała wybuch wojny. Pomimo utraty stolicy państwa gdzie podjęto próbę utworzenia Republiki Rad, połączone siły niemiecko-łotewsko-estońskie, po trzech miesiącach walk wyparły wrogie siły z terytorium łotewskiego, odzyskując Rygę 6 VII 1919 r. Nowym jednak zagrożeniem stała się próba opanowania obszaru republiki Łotwy przez wspomniane siły niemieckie, które zagroziły Rydze 1 X 1919 r. Armie łotewską wsparły brytyjska i francuska Marynarka Wojenna, zaś siły niemieckie ostatecznie opuściły jej terytorium 15 X 1919 r. 1 II 1920 r. podpisano zawieszenie broni z bolszewikami, zaś sojusz polsko-łotewski z 1919/1920 r. oraz poparcie ze strony brytyjskiej uniemożliwił ponowną próbę zajęcia terytorium łotewskiego przez Armię Czerwoną. Zimowa kampania i sukces pod Dyneburgiem były sprawdzianem owego braterstwa broni na obszarach dawnych Inflant Polskich z okresu I Rzeczypospolitej. Niepodległość Republiki Łotwy zagwarantował podpisany w Rydze 11 VIII 1920 r. traktat pokojowy z Rosją Radziecką, którego postanowienia przetrwały do 17 VI 1940 r., kiedy to Armia Czerwona zajęła terytorium łotewskie⁷.

Terytorium litewskie w okresie Wielkiej Wojny, od 1915 r. znajdowało się także pod okupacją niemiecką, a litewski parlament ogłosił niepodległość 16 II 1918 r., na kanwie wydarzeń jakie doprowadzić miały do podpisania pokoju brzeskiego, który 3 III 1918 r. zakończył działania wojenne na Froncie Wschodnim. Sąsiedztwo Rosji Sowieckiej w 1919 r. doprowadziło do okupacji terytorium litewskiego przez Armię Czerwoną

6 Air Forces of the Baltic States 1918-2001, London 2001, s. 102; szerzej - J. Lewandowski, Historia Estonii, Wrocław – Warszawa – Kraków 2002; idem – Estonia, Poznań 2001; T. Paluszyński, Walka o niepodległość Estonii 1914-’20, Poznań 2007.

7 Air Forces ..., op. cit., s. 154; szerzej – T. Paluszyński T., Walka o niepodległość Łotwy 1914-1921, Warszawa 1999; P. Łossowski, Kraje bałtyckie na drodze od demokracji parlamentarnej do dyktatury (1918-1940), Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1967.

jak i do proklamowania Litewsko-Białoruskiej Republiki Socjalistycznej. Kontrofensywa armii litewskiej wspartej przez oddziały niemieckie zatrzymała pochód Armii Czerwonej w stronę Bałtyku, zaś kwietniowa ofensywa spowodowała zajęcie Wilna przez Wojsko Polskie (WP). 12 VII 1920 r. podpisany został w Moskwie pokój litewsko-sowiecki, lecz tzw. bunt dywizji litewsko-białoruskiej dywizji gen. Lucjana Żeligowskiego z jesieni 1920 r., zajęcie części terytorium litewskiego przez WP i stworzenie nowego państwa – Litwy Środkowej, wytworzyły na linii Warszawa-Kowno, gdzie przeniesiono stolicę litewską, zimno wojenne stosunki. Przez cały okres 20. lat międzywojennego miały one być mocno odczuwalne w relacjach obu sąsiadów. Bałtyckie okno na świat Republiki Litwy pojawiło się w 1923 r. wraz z przyłączeniem do jej terytorium Kraju Kłajpedzkiego i przetrwało do 22 III 1939 r. kiedy to region Memel został anektowany przez III Rzeszę⁸. Terytorium litewskie 15 VI 1940 r. zajęła Armia Czerwona likwidując litewską państwowość.

W każdym z tych państw jak i w innych państwach regionu, w latach 1917-1918 jak i w II Rzeczypospolitej, jak „Feniks z popiołów” zaczęły powstawać siły zbrojne, a w ich składzie siły powietrzne (np. lotnictwo fińskie powstało 6 III 1918 r.). Jednak czy Republiki Litwy, Łotwy i Estonii mając dostęp do Morza Bałtyckiego (z tego grona państw wybrzeże bałtyckie stanowi większość zachodniej granicy Republiki Łotwy oraz Republiki Estonii), od 12 IX 1934 r. związane układem Ententy Bałtyckiej jako swoistej zapory przed zagrożeniem (podobnie jak Polska) ze strony wspólnego sąsiada – Rosji Sowieckiej⁹, o wspólnej polityce zagranicznej i obronnej, podjęły się utworzenia własnego lotnictwa morskiego?

Rozpad Imperium Romanowów i pojawienie się w jego miejscu „czerwonej Rosji”, nie zmieniło rosyjskiej linii polityki wobec republik nadbałtyckich, a także II Rzeczypospolitej. Sześć lat po zakończeniu Wielkiej Wojny i ledwie trzy po zakończeniu wojny polsko-bolszewickiej, je-

sienią 1924 r. na Morzu Bałtyckim miała miejsce demonstracja siły „pokonanych”, która pokazała, że w rosyjskiej polityce prowadzonej w basenie Morza Bałtyckiego, tak jak i „na zachodzie bez zmian”¹⁰. Prasa polska pisała wówczas o „wizycie” jaką na Bałtyku złożyła m.in. w rejonie polskiego wybrzeża „czerwona” Flota ZSRR wraz z okrętami Floty niemieckiej:

Dnia 6 września b.[ierzącego] r.[oku 1924] na wodach morza Bałtyckiego na wysokości półwyspu Hel odbyły się wspólne manewry i ćwiczenia wojennej floty bolszewickiej i niemieckiej. Dwa państwa europejskie, które najbardziej zagrażają pokojowi Europy, związane wspólnym Traktatem w Rapallo [z 1922 r.], obecnie zademonstrowały jawnie sojusz swych sił wojennych, miejsce na które wybrano teren ćwiczeń, świadczy wymownie, pod którym adresem skierowana jest groźba tego sojuszu. Flota rosyjska, od czasu gdy stała się ośrodkiem rewolucji i pomostem, po którym dzisiejsi władcy Rosji wkroczyli do Kremlu [pisownia zgodna z oryginałem], nie brała prawie żadnego udziału jako siła wojenna. Zniszczona i zdemoralizowana na długie lata [po 1917 r.] nie ośmielała się wpłynąć na szersze wody morza Bałtyckiego, obecnie jednak wyruszyła w sile jednej eskadry aż ku naszym brzegom. Eskadra ta składała się z pancernika-dreadnought'a „Marat” oraz 10 torpedowców. Polskie hydroplanowce [łodzi latające typu Macchi M-9] unosiły się ponad eskadrą przez cały czas ćwiczeń, dokonywując zdjęć i obserwując nieproszonych gości¹¹.

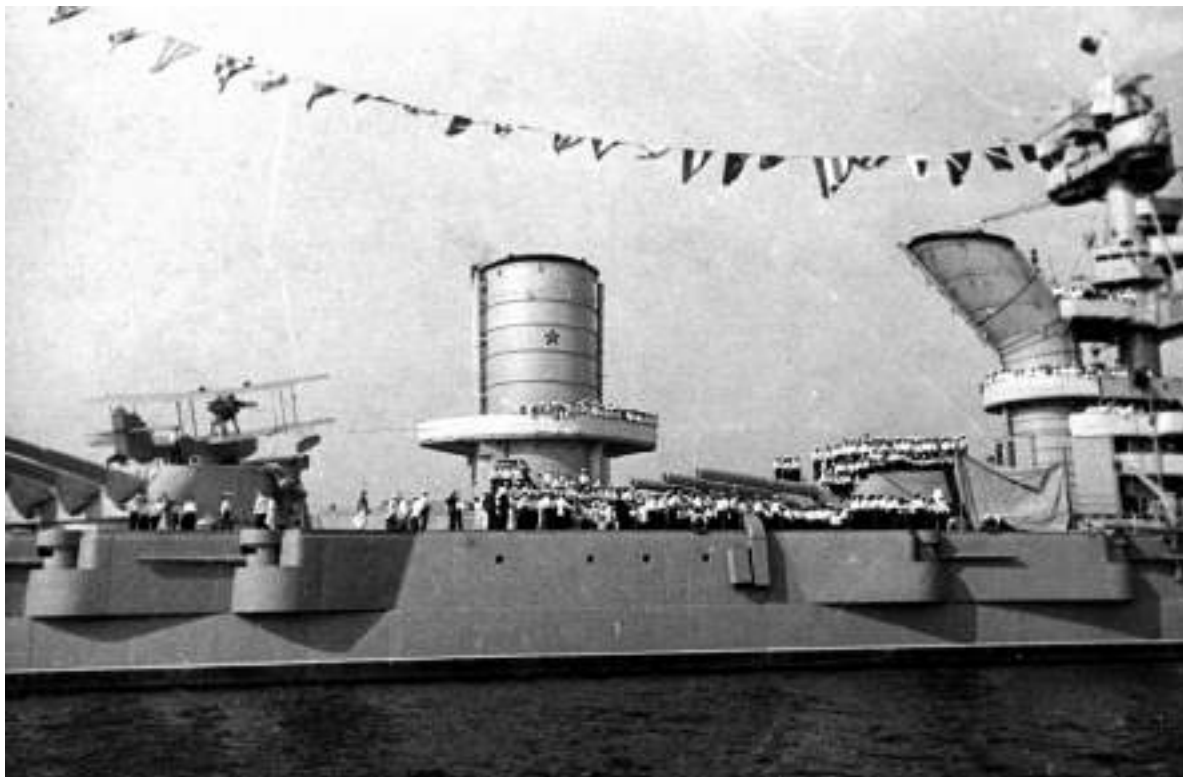
Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej (KMW) wiceadmirał Kazimierz Porębski w swym raporcie do Ministra Spraw Wojskowych z 12 IX 1924 r. zapisał językiem z epoki: *Melduję Panu Generałowi, że dn.[ia] 4./IX b.[ierzącego] r.[oku] zostałem powiadomiony przez M.[inisterstwo] S.[praw] Z.[agranicznych] za pośrednictwem Oddz.[iału] II. Sz.[tabu] Gen.[eralnego] o mających się odbyć pomiędzy 6 a 8 IX [1924 r.], w pobliżu naszego wybrzeża manewrach Floty bolszewickiej, notyfikowanych przez rząd Z.S.R.R.*

8 Air Forces..., op. cit., s. 8; szerzej - J. Ochmański, Historia Litwy, Wrocław, Warszawa, Kraków 1990; L. Żeligowski, Wojna w roku 1920: wspomnienia i rozważania, Warszawa 1990; P. Łossowski, Konflikt polsko-litewski 1918-1920, Warszawa 1996; L. Wyszczelski, Wilno 1919-1920, Warszawa 2008.

9 Szerzej - P. Łossowski, Ententa Bałtycka 1934-1940, Studia z Dziejów ZSRR i Europy Środkowej“ 1980, nr 16.

10 Archiwum Muzeum Marynarki Wojennej (AMMW) w Gdyni, 725 A, Pismo Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej do Ministra Spraw Wojskowych z 12 IX 1924 r. via M. Franz.

11 Tygodnik Ilustrowany 1924, nr 40.



Pancernik typu „Gangut” - eks. „Pietropawłowski”, od 1921 r. „Marat” – fotografia z końca lat 30. z wodnosamolotem pokładowym typu KOR-1 (Be-2) – źródło: zbiory J. Butkiewicza

W związku z powyższem poleciłem D[owód]-cy Floty zorganizować ścisłą obserwację tych manewrów /.../ uruchomić kilka hydroplanów [typu Macchi M-9], dodając do nich jako konwojenta jeden torpedowiec oraz obsadzić punkty obserwacyjne Hel i Rozywie [Rozewie] przez oficerów.

W wyniku tych obserwacji D[owód]-ca Floty zameldował mi, że:

a./ dnia 6/IX [1924 r.] o godz. 4. m. 20 p.[unkt] o.[bserwacyjny] Hel zauważył w odległości 12 mil na NO/Półn.[ocny] wsch.[ód]/ niemiecką eskadrę w składzie 2 krążowników, 5 kontrtorpedowców i jednego transportowca, idącą kursem SSO /Połudn.[iowy] wschód/ t. j. na latarnię morską Kohlberg [Kołobrzeg], położoną na wschód [zachód] od granicy wód Gdańskich [wody terytorialne Wolnego Miasta].

b./ tegoż samego dnia o godz. 7. m. 50 p.[unkt] o.[bserwacyjny] Rozywie [Rozewie] zauważył w odległości 12 mil na NO/Półn.[ocny] wschód trzy bolszewickie torpedowce typu „Karl Marks” /b.[yłe] „Awtroit”, które koło godz. 11. podeszły do półwyspu Hel i tam zawróciły, przechodząc w odległości 2 mil wzdłuż wybrzeża od Cey-

nowy do Rozywia [Rozewia] skryły się na W/ zachód.

W tym czasie /godz. 9. m. 30/ radiostacja p.[unkt] o.[bserwacyjny] Rozywie [Rozewie] stwierdziła obecność w pobliżu jednego bolszewickiego i 2 niemieckich okrętów wojennych, które prowadziły rozmowę za pomocą radio, nie będąc w obrębie widzenia punktu.

c./ o godz. 13. p.[unkt] o.[bserwacyjny] Rozywie [Rozewie] zauważył na N/Północ/ dymy. Wyślany wodnopłatek [Macchi M-9] stwierdził obecność eskadry bolszewickiej, w składzie 1-go liniowego okrętu typu „Marat”, oraz 4-ch kontrtorpedowców typu „Karl Marks”, idącej kursem S /Południe/ na latarnię morską Rozywie [Rozewie] i sfotografował je. Nie dochodząc do naszych wód terytorialnych, eskadra zwróciła na przeciwny kurs /N/[północ] koło godz. 15.20 skryła się za horyzontem.

W związku z powyższem nasuwają się następujące wnioski:

1/ Stan floty bolszewickiej znacznie się poprawił, co potwierdza odbyta przez eskadrę manewru-

jącą, bez żadnego punktu oparcia, 1500 milowa podróz

- 2/ *Zewnętrzny wygląd okrętów wzorowy, wewnętrzny wygląd i wyćwiczenie załóg nie znane, manewrowanie kuleje, co wskazywałoby na niewystarczające pływanie w zespole*
- 3/ *Dziwnym trafem, manewry floty bolszewickiej zbiegły się z końcowym terminem manewrów floty niemieckiej, zapowiedzianych w pismach, przy tem stwierdzono prawie jednoczesne zjawienie się eskadry niemieckiej i bolszewickiej, koło naszego wybrzeża, jak również rozmowę za pomocą radio, prowadzoną pomiędzy niemieckimi i rosyjskimi okrętami. Powyższe i zaobserwowane ruchy okrętów wskazują, że mamy do czynienia z kombinowanym manewrem flot niemieckiej i bolszewickiej, mającym na celu studjowanie naszego wybrzeża na wypadek wylądowania desantu oraz wspólnej akcji przeciwko nam na morzu.*
- 4/ *Nigdy nie praktykowane wykonanie manewrów na granicy wód terytorialnych drugiego państwa, nie spowodowanych koniecznością nawigacyjną, raczej nosi charakter tendencyjny, mający na celu wywarcie pewnej presji i wraz z demonstracją sprawności floty bolszewickiej*¹².
„Gazeta Kaszubska” tak podsumowała akcję puckich lotników:

W uzupełnieniu naszej notatki o manewrach floty sowieckiej na Bałtyku podajemy, że w odnalezieniu, określeniu kursu i typu okrętów oraz w dokonaniu ścisłych i dokładnych zająć fotograficznych poruszeń floty bolszewickiej odznaczyli się i zasługują na specjalne wyróżnienie załogi wywiadowcze wodnopłatowców, a to: Dowódca morskiej eskadry obserwacyjnej [właściwa nazwa z zachowaniem oryginalnej pisowni to Eskadra szkolna i Blizkich wywiadów Lotnictwa Morskiego] kapitan-pilot Wł.[adysław] Iwanowski, porucznik - obserwator Jerzy Bohuszewicz oraz chorąży - pilot A.[dolf] Stępkowski i porucznik-obszawator Kazimierz Rajs; wymienieni lotnicy należą do tutejszego morskiego dywizjonu lotniczego. Wywiady przeprowadzili na maszynach typu Macchi [M-]9¹³.

15 lat później, we wrześniu 1939 r. Armia Czerwona i Flota ZSRR zrealizowały wizję „czerwonego Kremla” w odniesieniu do polskiego sąsiada, zaś rok później, w czerwcu 1940 r. w odniesieniu do republik nadbałtyckich. Ale zanim to nastąpiło...

Rozpadające się w 1918 r. imperia Romanowów, Habsburgów i Hohenzollernów znikają z mapy Europy i świata pozostawiając po sobie spory potencjał militarny. Nad Morzem Adriatyckim morski spadek pozostawiała po sobie Kaiserliche und Königische (K.u.K.) Kriegsmarine w chwili gdy zwycięska włoska Marynarka Wojenna (Regia Marina) zajmowała porty znajdujące się na adriatyckim wybrzeżu powstającego Królestwa Serbów, Chorwatów i Słoweńców (SHS) oraz tamtejsze bazy cesarsko królewskiego lotnictwa morskiego - Seeflugstationen K.u.K. Seefliegerkorps¹⁴. Włoska Marynarka Wojenna w opanowanych przez siebie bazach c.k. lotnictwa morskiego w Trieście, Puli i Rijece przejęła 93 wodnosamoloty austro-węgierskiego lotnictwa morskiego, w różnym stanie technicznym. Z chwilą gdy Naczelne Dowództwo armii Królestwa SHS zaczęło przejmować wybrzeże adriatyckie, zdecydowało ono 22 XII 1918 r. i 23 I 1919 r. o stworzeniu bazy lotnictwa morskiego w Puli. W Zatoce Kotorskiej (Boka Kotorska) przejęto 27 wodnosamolotów austro-węgierskiego lotnictwa morskiego oraz kolejnych pięć w Igalò (Herceg Novi), tworząc Eskadrę Wodnosamolotów w Kumborze (Hydroavijonska Eskadrila u Kumboru), której nazwę niebawem zmieniono na Morską Stację Lotniczą (Omorska avijatička postaja) - bazę wodnosamolotów (Hydroavionska stanica)¹⁵. Wg stanu z maja 1919 r. powstająca Marynarka Wojenna Królestwa SHS miała w swym składzie osiem okrętów przejętych z byłej K.u.K. Kriegsmarine i... 150 wodnosamolotów przejętych również z jej składu na całym wybrzeżu adriatyckim od Słowenii po Czarnogórę, z których na skutek różnego ich stanu technicznego, w grudniu 1919 r. w służbie było tylko 50,

12 AMMW, op. cit.; M. Franz, *Sowiecko-niemiecka eskadra u wrót polskiego wybrzeża, Okręty Wojenne*, nr 149, Tarnowski Góry 2018, s. 34-40.

13 *Gazeta Kaszubska* z 13 IX 1924 r. Fotodokumentację z tych lotów wykonała Sekcja Foto MDLot.

14 Wpływając do portu w Rijece włoska awiomatka „Europa” miała na pokładzie osiem lodzi latających typu Macchi M-5. nowopowstałej 288. Squadriglii, które otrzymała w albańskim porcie Valona [Vlorë] ze składu 257. i 258. Squadriglii; patrz też: B. B. Dimitrijević, P. Miladinović, M. Micewski, *Jugoslovensko pomorsko vazduhoplovstvo*, Beograd 2014, s. 31.

15 *Ibidem*, s. 34, 42.

a ostatecznie 25. Warto pamiętać, że z chwilą powstania Węgierskiej Republiki Rad 21 III 1919 r., w składzie jej sił zbrojnych znajdowało się dziewięć eskadr lotniczych z czego jedna była eskadrą wodnosamolotów (12 pilotów, czterech obserwatorów, 60 żonierzy obsługi i co najmniej dwa wodnosamoloty typu Hansa Brandenburg W. 29 z wytwórni UFAG i jeden typu Hansa-Brandenburg K), których rejon operowania obejmował sektor Dunaj-Baja i Apatin¹⁶. Na mocy traktatu w Rapallo z 12 XI 1920 r., który uregulował adriatyckie napięcie pomiędzy Królestwem Włoch oraz nowopowstałym Królestwem SHS (strona włoska przejęła północną Dalmację z Zadarem, Szybenik oraz większość dalmackich wysp), Marynarka Wojenna SHS miała zapewnić jego morskie bezpieczeństwo w nowej, powojennej sytuacji. Plan z 1924 r. zakładał powstanie silnego lotnictwa wojskowego Królestwa SHS w sile 1000 samolotów i... 250 wodnosamolotów. W ciągu pierwszych pięciu lat miano otrzymać z owego planu 500 samolotów i 100 wodnosamolotów zakupionych z francuskiego kredytu¹⁷. Główną bazą lotnictwa morskiego został Kumbor w Zatoce Kotorskiej, gdzie po wycofaniu się sił francuskich w marcu 1921 r. przejęto 19 wodnosamolotów

znajdujących się w różnym stanie technicznym, w tym dwie łodzie latające typu Savoia i trzy typu FBA H. Tutaj też powstało Dowództwo Lotnictwa Morskiego (Hidroavionska Komanda) z byłym oficerem austro-węgierskiego lotnictwa morskiego por. Dimitrije Konjovićem na czele. W 1921 r. w składzie lotnictwa morskiego Królestwa SHS znajdował się następujący „lotniczy spadek” po austro-węgierskim lotnictwie morskim: łodzie latające typu Lohner Type TL/TL Minesucher – trzy, łodzie latające typu Hansa-Brandenburg CC – dwie, łodzie latające typu Hansa Brandenburg (UFAG) W. 13 – dziewięć, łodzie latające typu Hansa Brandenburg (UFAG) W. 18 – sześć, łodzie latające typu Hansa-Brandenburg (UFAG) K. 233-250 – sześć oraz wodnosamoloty pływakowe typu Rumpler 6b2 – dwa i Friedrichshaffen FF-49c – jeden¹⁸. Warto o tym wspomnieć gdyż wg Report of the Aircraft Section of the Allied Naval Armistice Commission sporządzonego po zakończeniu wielkiej wojny jesienią 1918 r. w niemieckiej bazie lotnictwa morskiego w Putzig (Puck), alianci przejęli 36 wodnosamolotów pływakowych typu Hansa-Brandenburg W, Friedrichshafen F i Sablatnig S i 22 samoloty z podwoziem kołowym typu LFG, Rumpler i Albatros¹⁹. W tej



Pucki port z lat 20.tych – na tle puckiej fary kutry rybackie oraz holownik „Speed” – źródło: zbiory M. Dąbrowskiego

¹⁶ Ibidem, s. 32, 45.

¹⁷ Ibidem, s. 46, 49.

¹⁸ Ibidem, s. 326.

¹⁹ Dane z prywatnego archiwum dr M. Bakuna.

samej bazie by w lutym 1920 r. (w chwili przemowienia jej przez polską Marynarkę Wojenną) nie znajdował się już żaden sprawny wodnosamolot bądź samolot, zaś pierwszy hydroplan zbudowano z wraków kilku wodnosamolotów, które pozwoliły na odtworzenie wodnosamolotu pływakowego typu Friedrichshafen FF-33 H. Z początkiem 1921 r. w składzie polskiego lotnictwa morskiego znajdowało się (przed dokonaniem pierwszych zagranicznych zakupów wodnosamolotów i samolotów post niemieckiego lotnictwa i lotnictwa morskiego) siedem wodnosamolotów pływakowych (jeden typu Friedrichshafen FF-33 H, jeden typu Friedrichshafen FF-49 b, jeden typu Friedrichshafen FF-33 L, jeden typu Friedrichshafen FF-33 J (pierwotnie uznawany w polskiej literaturze przedmiotu jako E), jeden typu Lübeck Travemünde F2 (z późnego okresu produkcji, pierwotnie uznawany w polskiej literaturze przedmiotu jako F-4), jeden typu Sablatring F-8 (pierwotnie uznawany w polskiej literaturze przedmiotu jako F-5), jeden typu Han-

sa-Brandenburg NW) oraz siedem samolotów na podwoziu kołowym (trzy typu Albatros B. II, jeden typu Albatros D. V, trzy typu DFW C. IV - jeden typu Fokker D. VII został zniszczony przez Gdańszczan na terenie dworca kolejowego Danzig Langfuhr w nocy 12/13 VIII 1920 r.)²⁰.



Dawne hangary niemieckiej bazy lotnictwa morskiego oraz Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku – obecnie własność firmy „Amex” – źródło: zbiory Muzeum MDLot. w Pucku

20 Wiarus 1931, nr 42, s. 21; dane z zbiorów Muzeum MDLot. w Pucku. Szerzej na temat polskiego lotnictwa morskiego: A. Olejko, Morski Dywizjon Lotniczy, Pruszków 1992; A. Olejko, M. Konarski, Polskie lotnictwo morskie 1920 - 1956, Gdańsk 1998; A. Olejko, Śmiertelne wypadki lotnicze w Morskim Dywizjonie Lotniczym w Pucku w latach 1920-1939, Przegląd Morski 1989, nr. 3; idem - Wizyty zagraniczne wodnopłatowców MDLot w okresie międzywojennym oraz wizyty lotników obcych w MDLot w Pucku, Przegląd Morski 1990, nr. 7-8; idem - Samoloty lądowe w dziejach MDLot w Pucku, Przegląd Morski 1990, nr. 10-12; idem - Feralne manewry puckiego MDLot, Przegląd Morski 1991, nr. 3; idem - Zapomniany lot, zapomniane święto, zapomniana odznaka, Przegląd Morski Gdynia 1991, nr. 4; idem - Krakusy i zderzenia w MDLot w Pucku, Przegląd Morski 1992, nr. 3; idem - Portret dwóch komandorów, Przegląd Morski 1993, nr. 1; idem - Powstanie i działalność Rzecznej Eskadry Lotniczej w Pińsku w latach 1933-1936, Przegląd Morski 1993, nr. 9; idem - Nestorzy polskiego lotnictwa morskiego - zasłużeń dla tradycji morskich, Przegląd Morski 1994, nr. 6; idem - Lotnictwo morskie II Rzeczypospolitej, Przegląd Morski 1995, nr. 6; idem - W poszukiwaniu nowych wodnosamolotów, Przegląd Morski 1995, nr. 9; idem - Morski Dywizjon Lotniczy, Przegląd Morski 1997, nr. 6; idem - Francuskie wodnosamoloty w polskim lotnictwie morskim, Aeroplan 1995, nr. 4; idem - Zagraniczni lotnicy w Pucku, Morze 1991, nr. 11; idem - Gdy zawodzi sprzęt i pilot, Morze 1991, nr. 3; idem - Lotnictwo morskie II RP – zarys historii, Przegląd Morski 2003, nr. 12; Koncepcje użycia lotnictwa morskiego w II RP w latach 20 – tych, Przegląd Morski 2004, nr. 7-8; idem - Koncepcje użycia lotnictwa morskiego w II RP w latach 30 – tych, Przegląd Morski 2004, nr. 9; idem - Katastrofy w Morskim Dywizjonie Lotniczym w latach 1920 – 1939, Aeroplan 2004, nr. 4; idem - Lotnictwo morskie II Rzeczypospolitej – historia i koncepcje jego współdziałania z Marynarką Wojenną na Polesiu i Bałtyku w XX – leciu międzywojennym, [w:] Pomorze w systemie obrony Polski w okresie międzywojennym i po II wojnie światowej, Słupsk 2004; idem - Zagraniczne wizyty wodnosamolotów polskiego lotnictwa morskiego w okresie II Rzeczypospolitej, Aeroplan 2007, nr. 2; idem - Francuskie wodnosamoloty w lotnictwie polskim, Warszawa 2007; idem - Wodnosamoloty typu R w polskim lotnictwie morskim, Lotnictwo 2008, nr. 4; idem - Zapomniane hydroplany, Warszawa 2008; A. Celarek, Morski Dywizjon Lotniczy. Wspomnienia lotników, Gdańsk 2002; Z. Chojnacki, Lotnictwo Marynarki Wojennej, Warszawa 2005; A. Olejko, Lotnictwo morskie II Rzeczypospolitej, Warszawa 2010; idem - Organizacja i podległość polskiego lotnictwa morskiego 1919-1939, Morze statki i okręty 2010, nr. 11; M. Wawrzynkowski, Morski Dywizjon Lotniczy w Pucku, Hel 2010; A. Olejko, J. Wróbel, M. Konarski, Lotnictwo Puck 1911-1950, Rzeszów 2013; A. Olejko, Stan badań nad historią polskiego lotnictwa morskiego II RP – metodologia, historiografia i perspektywy badawcze, [w:] Wybrane problemy badawcze polskiej historii wojskowej, red. K. Kościelniak, Z. Pilarczyk, Toruń 2012; A. Truskowski, Lotnictwo pokładowe w Marynarce Wojennej – konieczność czy ekstrawagancja?, Lotnictwo 2012, nr 6; K. Kirschenstein, Pionierzy powojennego lotnictwa morskiego RP, Gdynia 2016; idem – 15. Samodzielną Eskadrą Lotnictwa Rozpoznawczego Marynarki Wojennej z Siemirowic, Gdynia 2017; idem – 34 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego, Gdynia 2017; J. Grochowska, B. Kos-Dąbrowska, W cieniu puckich hydroplanów, Puck, 2010; idem - Puckie skrzydła nad Bałtykiem, Puck 2018; A. Truskowski, Dylematy lotnictwa Marynarki Wojennej, Przegląd Sił Zbrojnych 2018, nr 5; A. Olejko, Lotnicze wsparcie Flotylli Pińskiego Morza, [w:] Zapomniane bandery. Flotylle rzeczne II Rzeczypospolitej, red. S. Januszewski, Wrocław 2019; idem – Marinefliegerstation Putzig 1911-1920, Nevada – Aeronautbook 2019. Od tego grona publikacji zdecydowanie odstaje anglo-polskojęzyczne opracowanie autorstwa M. Wawrzynkowskiego (French Flying boats 1924-1939, Sandomierz 2019 - nie zaprezentowane w nim w ogóle bazy źródłowej (!) z jakiej korzystał autor.), które nie wniosło nic nowego do historiografii tematu, będąc kompilacją ww opracowań.

W takich okolicznościach „startowało” w latach 1918-1921 lotnictwo morskie Królestwa SHS (od 1929 r. Królestwa Jugosławii) na Morzu Adriatyckim, którego podstawowym sprzętem latającym były wodnosamoloty przejęte w dawnych bazach austro-węgierskiego lotnictwa morskiego oraz pozostawione przez aliantów francuskie łodzie latające oraz polskie lotnictwo morskie, powstające na bazie sprzętu latającego lotnictwa morskiego nieistniejącej już II Rzeszy. Liczba 29 wodnosamolotów lotnictwa morskiego SHS w 1921 r. pokazuje jak szybko wykruszył się pamiętający Wielką Wojnę, zdobyczny sprzęt latający, który w maju 1919 r. liczył 150 egzemplarzy. Podobnie rzecz się miała w polskim lotnictwie morskim, które już w 1921 r. zasilone zostało zakupionym we włoskich wytwórniach sprzętem latającym (dziewięć [10?] łodzi latających typu Macchi M-9 i dziewięć [siedem?] łodzi latających typu FBA Type H (pierwotnie uznawanych w polskiej literaturze przedmiotu za Franco-British Aviation S-4 bądź FBA S-180 - wg ustaleń K. Krężła via Giorgio Allegi S-4 to nazwa kodowa bazy lotnictwa morskiego we Włoszech) oraz trzy rozmontowane na części zamienne), który okazał się nad wyraz wątpliwej jakości. W basenie bałtyckim lotnictwo morskie nowopowstałych państw musiało swe początki oprzeć na sprzęcie latającym imperiów niemieckiego i rosyjskiego, które podobnie jak Austro-Węgry zniknęły z mapy świata po 1918 r. Basen Morza Bałtyckiego w okresie Wielkiej Wojny pod względem sprzętu latającego był akwenem, przez który przewinęła się duża gama wodnosamolotów, w rzędzie których w niemieckim lotnictwie morskim dominowały wodnosamoloty pływakowe stacjonujące na terenie baz stałych jak i na pokładach czterech awiomatek – transportowców wodnosamolotów - zaś w rosyjskim lotnictwie morskim dominowały łodzie latające konstrukcji D. P. Grigorowicza typu M. W 1918 r. nadbałtyckie bazy niemieckiego lotnictwa morskiego znajdowały się w Angernsee, Apenrade, Arensburg, Bug auf Rügen, Köslin (Koszalin)-Nest, Libau (Libawa), Papenholm, Putzig (Puck), Reval (Rewel - Tallin), Stralsund-Wik, Warnemünde i Windau (Ventspils) zaś awiomatkami z wodnosamolotami na pokładach były cztery operu-

jące na Morzu Bałtyckim (SMS „Answald”, SMS „Glyndwr”, SMS „Oswald” i SMS „Santa Elena”)²¹. Z tegoż grona bazy w Angernsee, Apenrade, Arensburg, Libau, Papenholm, Reval i Windau znajdowały się na terenie późniejszych republik nadbałtyckich lecz w czasie powstawania łotewskiego i estońskiego lotnictwa morskiego, jedynie bazy w Libawie na Łotwie i w Tallinie zostały wykorzystane jako bazy-matki sił lotniczych (pięć hangarów sterowcowych z bazy w Vainode pod Libawą w 1926 r. zdemontowano i przewieziono do Rygi, gdzie do dziś służą jako... hale targowe Centrältirgus). Wartym wyeksponowania faktem związanym z korzeniami polskiego lotnictwa morskiego jest pojawienie się po raz pierwszy nazwy Hel jako bazy wodnosamolotów, która kojarzona była dotąd dopiero z latami 30. XX w. Rozkazem Fliegerstation Putzig (Puck) z 18 XII 1915 r. założony został w oparciu o pucką bazę lotniczą Flugstützpunkt Hela, złożony z czterech-sześciu samolotów, z czego trzy-cztery przeznaczone były do prowadzenia rozpoznania poza półwyspem helskim zaś dwa-trzy do szkolenia. W składzie tego wysuniętego punktu znajdowało się trzech oficerów, sześciu podoficerów i 12 marynarzy²².



Łódź latająca typu LeO H-13 E nr 1-3 na redzie portu gdyńskiego – źródło: kadr z filmu „Zew Morza” z 1927 r.

W periodyzacji czasu 20. lecia międzywojennego, w odniesieniu do historii państw regionu, wyróżniamy dwa okresy:

- 1918 -1921 – okres powstania nowych państw nadbałtyckich wraz z powrotem odrodzonej Polski nad Bałtyk

21 Bundes Militärarchiv (BMA) Freiburg, RM/111/19.

22 BMA Freiburg, RM 110, meldunek sztabowy z 18 XII 1915 r.

- 1921-1939 – okres sąsiedztwa nadbałtyckiego do wybuchu II wojny światowej

O „kolorystyce” sprzętu latającego używanego w basenie bałtyckim w latach 1911-1939 niech świadczy zestawienie samolotów i wodnosamolotów używanych w szwedzkim lotnictwie morskim: Nyrop 2 (Bleriot XI), Nieuport IV M, Donnet Leveque, Farman HF 23, SW 11 (Farman HF 23), Thulin B, TDS Farman HF 23, Thulin G, SW 17 (SAF H-2), Thulin GA, Friedrichshafen FF 33 L i E, Friedrichshafen FF 49 c, Sablatnig FF 49 c, TDS Friedrichshafen FF 33, Macchi M-8, Savoia S. 13, Supermarine „Channel” II, Fairey III D, Caspar S. I (Heinkel He-1), Svenska Aero S. II - Heinkel He-2 i S. II a - Heinkel He-4, Heinkel He-3, Heinkel HD 14, HD 16 i HD 33, Albatros B. II a, Avro 504 K, LVG C. VI. Od 1918 r. nastąpił okres narodzin lotnictwa litewskiego, które swe początki miało w Kownie. W tamtejszej dawnej bazie niemieckiego Flieger Abteilung 425., stworzono funkcjonujące od stycznia 1919 r. główne lotnisko litewskich sił powietrznych, a także Szkołę Lotniczą²³. Wspomniany wcześniej „koloryst” w gronie sprzętu latającego dotknął również lotnictwa litewskiego, gdzie w latach 1919-1923 używano następujących samolotów konstrukcji niemieckiej i brytyjskiej: Albatros B. II/IIa - 6, Albatros C.1b - 11, Albatros C. III - 12, Albatros C. XV - 2, Albatros D. III - 3, Albatros D. V - 1, Albatros J. II - 3, DFW C. V - 7, Fokker D. VII - 4, Friedrichshafen G. III a - 2, Halberstadt CL. II - 4, Halberstadt CL. IV - 13, Halberstadt C. V - 11, Junkers F. 13 - 1, LVG C. V - 1, LVG C. VI - 16, Martinsyde F-4 „Buzzard” - 2, Rumpler C. I - 3, Sopwith 1 ½ „Strutter” - 1, SSV D. IV - 1²⁴. Podczas walk litewsko bolszewickich 28 X 1919 r., bolszewicka obrona przeciwlotnicza zestrzeliła samolot pilotowany przez Oblt. F. Schulza, który ginąc stał się pierwszą ofiarą lotnictwa litewskiego. W Szkole Lotniczej w Kownie instruktorami byli niemieccy piloci oraz czterej Brytyjczycy z Misji Wojskowej (szefem szkolenia był por. Hiksa), zaś wg stanu z 16 XII 1919 r. ukończyło ją 34 oficerów, co dało początek lotnictwu woj-

skowemu - Karo Aviacija²⁵. W wojnie z Polską 1. Eskadra Karo Aviacija, która powstała 1 IV 1920 r. dowodzona przez por. Jurgisa Dobkeviciusa wykonała 24 loty rozpoznawcze i bombowe - np. 4 X 1920 r. pięć samolotów typu Albatros C. III i C. IV zbombardowała polski pociąg pancerny - zaś z chwilą gdy powstała 2. Eskadra na jej wyposażeniu znalazło się sześć samolotów typu SVA 10, a w 1921 r. trafiły do niej także samoloty myśliwskie typu Fokker D. VII, dotąd używane w 1. Eskadrze. Do 1927 r. nastąpił rozwój litewskiego lotnictwa wojskowego, które w 1923 r. otrzymało dwa samoloty myśliwskie typu Martinsyde F-4. „Buzzard” podarowane mu przez litewską emigrację ze Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej (USA). W tym samym roku zakupiono we Włoszech 12 samolotów typu SVA 10., które znalazły się na wyposażeniu 3. Eskadry, zaś 4. Eskadrę utworzono w 1925 r., do której skierowano 10 samolotów typu Letov S. 20 L zakupionych w 1927 r. w Republice Czechosłowacji²⁶.

W 1923 r. w skład Republiki Litwy wszedł Kraj Kłajpedzki. Litwa zyskała dzięki temu niewielki dostęp do morza, ale nie spowodowało to jednak utworzenia litewskiego lotnictwa morskiego!

Dwa pozostałe państwa z grona republik nadbałtyckich - Republiki Estonii i Łotwy - posiadające granice morskie, utworzyły lotnictwo morskie. W grudniu 1918 r. pojawił się załążek lotnictwa estońskiego organizowanego przez Juriego Otsa - byłego pilota rosyjskiego lotnictwa morskiego - i Arnolda Undera. Por. A. Roose stał się z kolei twórcą Estonian Aviation Company. Z chwilą zakończenia okupacji niemieckiej Tallina przejęto lotnisko Lasnamägi - obecna dzielnica Tallina - oraz bazę lotnictwa morskiego w tallińskim porcie, gdzie w ręce estońskie trafiły cztery mocno uszkodzone wodnosamoloty, z czego dwa wodnosamoloty pływakowe typu Friedrichshafen FF-41a i dwie rosyjskie łodzie latające typu M. W bazie morskiej w Haapsalu zdobyto 12 łodzi latających w tym większość typu M-11, jedną typu M-5 i jedną niezidentyfikowaną²⁷. Podczas

23 Air Forces..., op. cit., s. 2.

24 Ibidem, s. 4.

25 Ibidem, s. 6-7.

26 Ibidem, s. 14, 15, 17; Lithuanian Air Force 1918-1940, Londyn 1996, s. 7, 43.

27 Air Forces..., op. cit., s. 88; Estonian Air Force 1918-1940, Londyn 1996, s. 4.

ofensywy bolszewickiej z listopada 1918 r. stronie litewskiej została udzielona pomoc brytyjsko-francusko-fińska, dzięki której doszło do kontr-ofensywy sił koalicyjnych, podczas której 19 I 1919 r. estoński 5. pułk piechoty (pp) w rejonie Narwy zdobył rosyjski samolot typu Farman HF-30, który stał się pierwszym samolotem estońskiego lotnictwa wojskowego. Na tym też samolocie pierwszy lot bojowy wykonał 15 II 1919 Karl Haas, bombardując pozycje wojsk bolszewickich pod Komorówką, Dubrowką i pod Kobõljaki²⁸. W 1919 r. strona brytyjska dostarczyła Republice Estonii sześć wodnosamolotów pływakowych typu Short 184, których bazą był port handlowy w Tallinie²⁹. W wyniku negocjacji z oddziałami niemieckimi, z terenu fińskiego chciano pozyskać niemieckie wodnosamoloty, jednak otrzymano tylko jeden – łódź latającą M-16. konstrukcji rosyjskiej, zaś 27 IV 1919 r. brytyjski statek s/s „Swanholm” przybył do Tallina z brytyjskimi samolotami oraz z dwoma pilotami i dwoma mechanikami na pokładzie. Tym sposobem dwie łodzie latające typu Norman Thompson NT 2 B nr 7 i 8 trafiły do estońskiego lotnictwa morskiego, zaś w maju 1919 r. otrzymało ono także dwa post brytyjskie samoloty typu BE-2 dostarczone na pokładzie statku s/s „Kodumaa”³⁰. Pierwszą stratę estońskie lotnictwo morskie poniosło 30 IV 1919 r. – brytyjski pilot C. Gerhard rozbił w pierwszym locie treningowym w Zatoce Tallińskiej łódź latającą M-16 (ciało pilota morze oddało dwa dni później). W gronie pierwszych dziewięciu samolotów estońskich sił powietrznych, cztery były wodnosamolotami - M-16, Friedrichshafen FF-41a (poddany naprawie otrzymał numer 1) i dwa typu Norman Thompson NT 2 B³¹. Z chwilą zakończenia działań wojennych z bolszewikami oraz z Niemcami, w lotnictwie estońskim znajdowało się 43 samoloty w tym dwie łodzie latające Norman Thompson NT 2 B. Latem 1920 r. znajdowało się w nim już 67 samolotów aż 15 typów, co nie było żadnym novum w regionie (w tym jedna łódź latająca typu FBA Type H nr

66). W ramach eksperymentu jeden lądowy samolot typu Halberstadt C. V (nr. 53) zdobyty pod Narwą postawiono na pływaki³².

Utworzony Pułk Lotniczy (Lennuväe Rügement) dał początek estońskiemu lotnictwu wojskowemu, w którym w latach 1925-1940 znajdowało się 167 samolotów, w tym:

Dywizjon w Rakvere miał na swym wyposażeniu brytyjskie samoloty typu DH 9, francuskie typu Gurdou-Lesseure GL 22, czzechosłowackie typu Letov S. 228 E i brytyjskie Hawker „Hart”

Dywizjon w Tartu miał na swym wyposażeniu francuskie samoloty typu Potez XXVA2 i Hanriot HD-14, czzechosłowackie typu Letov S. 228 E i niemieckie typu Henschel Hs-126 B

Dywizjon w Lasnamäe miał na swym wyposażeniu francuskie samoloty typu Gurdou-Lesseure GL 22, brytyjskie typu Bristol „Bulldog”, Armstrong Whitworth „Siskin” III DC, Hawker „Hart”, Avro „Anson” i Miles „Magister”³³.

Początki pierwszej jednostki estońskiego lotnictwa morskiego, mimo epizodu z czterema wodnosamolotami, miały miejsce dopiero w 1932 r., w chwili gdy dla lotnictwa estońskiego zostało zakupionych siedem brytyjskich samolotów typu Hawker „Hart”. Trzy z nich o numerach 149, 150 i 152 były wodnosamolotami, z mocniejszymi od wersji lądowej silnikami typu Rolls Royce „Kestrel” II MS o mocy 525 KM, które trafiły do 3. Dywizjonu. Tam sformowano z nich eskadrę wodnosamolotów stacjonującą w bazie pod Tallinem, zaś czwarty samolot tego typu z wersji lądowej z silnikiem Rolls Royce „Kestrel” IIs o mocy 480 KM, otrzymawszy nr 151 postawiony został na pływaki. Eskadra wodnosamolotów stacjonujących w Tallinie istniała przez pięć lat i zlikwidowano ją w 1937 r. choć siedem samolotów ww typu wykazywanych było na stanie lotnictwa estońskiego 1 IX 1939 r.³⁴.

Analizując te dane zauważyć można, że w kraju typowo morskim, z imponującą liczbą kilkuset wysp i wysepek, z długą i dobrze rozwiniętą infrastrukturą linią brzegową, z za-

28 Air Forces..., op. cit., s. 89.

29 Ibidem, s. 98; Estonian..., op. cit., s. 7, 12.

30 Air Forces..., op. cit., s. 92, 95.

31 Ibidem; Estonian..., op. cit., s. 7.

32 Air Forces..., op. cit., s. 105; Estonian..., op. cit., s. 20-21, 23.

33 Air Forces..., op. cit., s. 107, 110, 115; Estonian..., op. cit., s. 25.

34 Air Forces..., op. cit., s. 123; Estonian..., op. cit., s. 37-39.

pleczem portowym, lotnictwo morskie nie znalazło stałego miejsca w strukturze sił powietrznych. Ponadto istniejąca przez okres ledwie pięciu lat eskadra wodnosamolotów stacjonujących w składzie 3. Dywizjonu w Lasnamäe była jednostką wydzieloną z lotnictwa lądowego, która chwilowo wypełniała zadania na rzecz estońskiej Marynarki Wojennej. Sumując, w estońskim lotnictwie w latach 1918-1940 używano następujących wodnosamolotów lądowych i pływakowych: M-16 nr 2, Norman Thompson NT 2 B – nr 7 i 8, Short 184 – nr 24, 25, 26, 37, 38, 39, 40 i 41, Grigorowicz M-11 nr 54, Friedrichshafen FF-41 AT nr 55, FBA Type H nr 66, Hawker „Hart” – 149, 150, 151, 152. Łącznie było to pięć łodzi latających i 13 wodnosamolotów pływakowych³⁵.

Trzecim z krajów nadbałtyckich z grona nowopowstałych państw była Republika Łotwy, która w okresie 20-lecia międzywojennego, jako jedyny kraj z republik nadbałtyckich, posiadała swe lotnictwo morskie. Na terytorium łotewskim w okresie Wielkiej Wojny stacjonowały niemieckie siły lotnicze i podobnie jak na terenie estońskim istniały tu jednostki złożone z Niemców bałtyckich. Z wojskowego punktu widzenia szczególnie ważny obok Rygi był rejon Libawy. Swój chrzest bojowy lotnictwo łotewskie powstałe w listopadzie 1918 r. przeszło podczas wojny o niepodległość. 7 VI 1919 r. por. Alfreds Valleika zaczął formować pierwszą łotewską jednostkę lotniczą z zamiarem jej udziału w wojnie z bolszewikami i w trzecim tygodniu czerwca 1919 r. pod swoimi rozkazami miał 14 oficerów i 95 żołnierzy, lecz bez samolotów. Łotewskie lotnictwo wojskowe zaczynało od trzech zdobytych samolotów - jednego typu Nieuport 24 bis i dwóch typu Sopwith 1 ½ „Strutter” zdobytych na bolszewikach podczas walk pod Narwą. 26 VIII 1919 r. kpr. Jakubows i obserwator por. Zutte wykonali pierwszy lot bojowy w historii łotewskich skrzydeł dokonując zrzutu na cele bolszewickie 12 bomb z samolotu typu Sopwith 1 ½ „Strutter”. Za oficjalną datę utworzenia łotewskiego lotnictwa wojskowego uznaje się 30 IX 1919 r. (od 12 X 1919 r. jego pierwszym dowód-

cą został por. Rudolf Drillis)³⁶, które po wycofaniu się sił niemieckich z terytorium łotewskiego w październiku 1919 r. przejęto na nim ok. 30 pozostawionych przez okupantów samolotów, z których w warsztatach w Rydze siedem/osiem naprawiono. Wraz z odwołaniem interwencyjnych sił brytyjskich spod Murmańska i Piotrogradu w grudniu 1919 r. łotewskie lotnictwo zasilone zostało siedmioma samolotami typu Sopwith 2 F 1 „Camel”. Podczas walk wykonano przeciw siłom bolszewickim 69 lotów bojowych w łącznym czasie 101 godzin. Od marca 1921 r. łotewskim lotnictwem dowodził płk Józef (Jezups) Baszko, który w 1918 r. znalazł się w gronie lotników tworzących załogę samolotu typu Ilja Muromiec G-II (G-36), który wchodził w skład 1. Oddziału Awiacyjnego I Polskiego Korpusu na terenie Białorusi³⁷. Bazami łotewskiego lotnictwa były Krustpils, Daugavpils, Libawa, Gulbene i Spilve pod Rygą - główną bazą była naturalnie Ryga. Tam mieściła się Szkoła Lotnicza i stacjonowały Dywizjony Rozpoznawczy i Myśliwski, dywizjon wsparcia artylerii oraz funkcjonowały warsztaty i oddział logistyczny. 1 VIII 1923 r. powstało łotewskie lotnictwo morskie niezależne od lotnictwa lądowego³⁸, któremu początek dała 8. Eskadra Rozpoznawcza stacjonująca w Libawie. Początki były jednak nieco wcześniejsze, gdyż sześć wodnosamolotów pływakowych typu Svenska Aero S-II a (Heinkel He-4) nr 11, 16, 18, 19, 20 i 21 znalazło się w łotewskim lotnictwie już na przełomie 1926/1927 r. Wodnosamoloty te pierwotnie jako wodnosamoloty pływakowe typu Heinkel He-4. produkowane były na licencji niemieckiej przez Svenska Aero AG w Liding pod Sztokholmem. Pierwsze dwa egzemplarze nr 10 i 11 (szwedzkie oznakowanie 30 i 31) trafiły do Libawy pomiędzy 30 IX a 7 X 1926 r. (pierwszy z nich rozbity został w wypadku lotniczym 28 VI 1934 r.). Wodnosamolot nr 18 (szwedzki numer 40) dostarczono do Libawy w 1927 r. podobnie jak nr 19 (szwedzki numer 41 - rozbity został w wypadku lotniczym 6 XI 1931 r.). W okresie pomiędzy 16 a 26 XI 1927 r. do Libawy dostarczono wodnosamoloty nr 20 (szwedzki numer 42 - rozbity został w wypadku

35 Air Forces..., op. cit., s. 127; Estonian..., op. cit., s. 42-44. W 1939 r. estońscy piloci testowali polskie samoloty myśliwskie typu PZL P-24.

36 Air Forces..., op. cit., s. 158, 162, 167.

37 S. Januszewski, Awiacja I Korpusu Polskiego na Wschodzie. 1917-1918, Wrocław 2018.

38 Air Forces..., op. cit., s. 209.

lotniczym 6 XI 1931 r.) i 21 (szwedzki numer 43 – 25 X 1939 r. wodnosamolot ten przebazowano z Libawy do Kiszers pod Rygą, gdzie w czerwcu 1940 r. wpadł w ręce oddziałów Armii Czerwonej). W początkowym okresie istnienia łotewskiego lotnictwa morskiego w jego składzie znajdowały się także dwa wodnosamoloty pływakowe typu Finnish ILVA 22 – licencyjny Heinkel W-33. (numery fabryczne 5008-5010), sześć włoskich wodnosamolotów łodziowych typu SIAI S. 16 Savoia-Marchetti (1 VI 1924 r. w wypadku lotniczym na wodnosamolocie tego typu nr 4 zginął

Łotewskie lotnictwo morskie było tym, które najsilniej zadzierżgnęło kontakty sąsiedzkie z polskim sąsiadem co poprzedzone zostało dwoma oficjalnymi wizytami polskich wodnosamolotów w Rydze i Libawie. 6 IX 1928 r. o godz. 06.40 z Zatoki Puckiej wystartowały do Rygi dwa wodnosamoloty łodziowe typu Latham 43 HB 3 nr 3-3 i 3-4 z 10 lotnikami na pokładach (do daleko dystansowych przelotów dobierani byli do załóg tylko doświadczeni lotnicy i mechanicy) po czym po przelocie trasy nad Bałtykiem, który trwał 4. godz. i 45. min na wysokości 700 m, oba wod-



Ryga, wrzesień 1928 r. – na Daugavie (Dźwina) zakotwiczona łódź latająca typu Latham 43HB 3 nr 3-4 Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku. W tle starówka ryska – z lewej zamek, na wprost wieże kościoła Zbawiciela, katedry św. Jakuba i kościoła św. Piotra – źródło: zbiory W. Sankowskiego

Peteris Abrams zaś 11 IX 1926 r. załoga V. Jakubovs i A. Minuks rozbiła wodnosamolot nr 3), jeden francuski wodnosamolot pływakowy typu Hanriot HD 17 (o nazwie „Aizsargs” z numerem 5 dostarczony w 1924 r. przez francuski statek „Stella” i publicznie zaprezentowany 30 VI 1924 r. w Rydze przez Nikolajsa Jevlampjeva; uszkodzony został 22 II 1925 r., zaś 23 III 1927 r. rozbity przez J. Bilmanisa), jeden typu Hanriot HD 19a (nr 7 dostarczony w 1927 r. – rozbity 24 XI 1928 r.) i jeden francuski typu Caudron C. 60 w wersji pływakowej³⁹.

nosamoloty wodowały na Dźwinie, w centrum Rygi, kotwicząc vis a vis ryskiego zamku. Załogę wodnosamolotu nr 3-3 tworzyli kmdr ppor. pil. obs. Karol E. Trzaska-Durski, sierż. pil. Henryk Wiechciński, por. pil. Eugeniusz Podolski, podm. wojsk. Władysław Łabudzki i kpr. Władysław Szopa zaś wodnosamolotu nr 3-4: por. pil. Adolf Stempkowski, sierż. pil. Franciszek Wardaliński, por. obs. Kazimierz Żuchowicz, st. mjr. wojsk. Marcin Strenk i mł. mjr. wojsk. Stanisław Potrawiak. Polskich gości podejmowali lotnicy łotewscy, a po trzech dniach pobytu w Rydze załogi

39 <http://latvianaviation.com/index.php?en/content/navair/> - wejście 24 I 2020 r.

wraz z wodnosamolotami powróciły do Pucka 9 IX 1928 r. Kolejny przelot długodystansowy z udziałem łodzi latających tego samego typu odbył się do łotewskiej Libawy (trasa długości 260 km) w dniach 27-20 IX 1930 r.⁴⁰. Polska prasa donosiła:

W najbliższych dniach wyleci z Gdyni [z Pucka] do Libawy eskadra trzech hydroplanów polskich [Morskiego Dywizjonu Lotniczego], celem złożenia wizyty łotewskiemu lotnictwu. Eskadrę

Trzaska-Durski, sierż. pil. Józef Gawlik, st. mjr. wojsk. M. Strenk, mjr. rtg. Władysław Wzorek; załoga wodnosamolotu nr 3-7: kpt. pil. Bolesław Filanowicz, ppor. obs. Stefan Kryński, ppor. obs. Walerian Jesionowski, mjr. wojsk. S. Potrawiak, mjr. wojsk. Stanisław Jakubowski; załoga wodnosamolotu nr 3-8: por. pil. Bronisław Lubińkowski, ppor. obs. Bolesław Piątkowski, ppor. obs. Henryk Kołodziejek, mjr. wojsk. Konstanty Nowicki, mł. mjr. wojsk. Bronisław Karczewski.



Libawa 1930 r. Lotnicy Morskiego Dywizjonu Lotniczego w gościnie u łotewskich lotników morskich - źródło: zbiory P. E. Branke via Muzeum MDLot.

polską prowadzi płk. [kmdr ppor. pil. obs. K. E. Trzaska] Durski. W locie weźmie udział 10 lotników - pilotów i 7-u instruktorów [w rzeczywistości do Libawy poleciało 14 lotników]⁴¹.

Żalugi trzech wodnosamolotów typu Latham 43 HB 3 nr 3-6, 3-7 i 3-8 wraz z 16 lotnikami MDLot na pokładach złożyły tam kurtuazyjną wizytę. W wizycie wzięli udział: załoga wodnosamolotu nr 3-6: kmdr ppor. pil. obs. K. E.

Komunikat Polskiej Agencji Telegraficznej (PAT) zaprezentowany na łamach „Gazety Lwowskiej” z 1 X 1930 r. mówił:

Libawa, 29 września [1930 r.]. (PAT) Wczoraj przyleciały do Libawy 3 polskie hydroplany z 11-ma oficerami i 7 podoficerami [w rzeczywistości z 14 lotnikami] załogi. Wczoraj dowódca garnizonu libawskiego, gen. Prustin, wydał na cześć gości raut.

⁴⁰ Centralne Archiwum Wojskowe (CAW) Warszawa, Zespół Akt Oddziałów Marynarki Wojennej – MDLot, t. 2, 3, 4, 5; dane z książki lotów st. sierż. pil. F. Wardalińskiego z prywatnego archiwum autora.

⁴¹ Słowo Pomorskie, z 30 IX 1930 r., nr 225.

Po trzech dniach 30 IX 1930 r. polskie załogi powróciły do Pucka⁴².

Baza puckiego MDLot. znajdowała się w gronie odwiedzanych przez wodnosamoloty państw bałtyckich – „Rewja Polski Zbrojnej” nr 16 z 5 VII 1925 r. (dodatek do nr 182 „Polski Zbrojnej”) podała następującą informację: *Wodnopłatowce duńskie w porcie lotniczym w Pucku. Załogi dwóch wodnosamolotów pływakowych typu Hansa-Brandenburg HM-1 nr 23 i 24 zagościły wówczas do Pucka. Tworzyli je kpt. Victor, por. Morch, por. Jastran i por. Jensen*⁴³. Republika Łotwy znajdowała się w gronie tych krajów nadbałtyckich jakie przyciągały uwagę innych państw, np. strony włoskiej i brytyjskiej jako potencjalnego odbiorcy nowoczesnego sprzętu latającego. 21 X 1925 r. podczas przelotu z Rygi do Kopenhagi w ramach rajdu po Europie zatrzymały się w Wolnym Mieście Gdańsku, w gościnie Komisarjatu Generalnego Rzeczypospolitej trzy włoskie wodnosamoloty typu Macchi M-19 (dowódcą grupy był mjr Umberto Maddalena). 23 X 1925 r. celem zaopatrzenia się w zapasy⁴⁴ przyleciały one do Pucka o czym informowało językiem z epoki „Słowo Pomorskie” z 25 X 1925 r.

Dnia 23 bm. [X] Eskadra hydroplanów włoskich, której towarzyszył komandor [Konstanty] Jacynicz odleciała do Pucka, gdzie powitana została przez zastępcę dowódcy floty, komandora portu wojennego w Pucku i dowódcę garnizonu lotnictwa morskiego. Zespół garnizonu puckiego podejmował gości śniadaniem W południe lotnicy włoscy żegnani owacyjnie odlecieli w dalszą podróż powrotną do Włoch, kierując się na Kopenhagę i Amsterdam... Przyłot lotników włoskich. Puck 24.10. Dzisiaj o godz. 10.30 na tut.[ejszym] lotnictwie morskiem [pisownia zgodna z oryginałem] wylądowały dwa hydroplany włoskie [typu Macchi M-19], które przybyły z Helsingforsu przez Gdańsk do Pucka. Lotnicy włoscy odbywali raid dookoła Europy. Po wylądowaniu w Zatoce Puckiej gościnnie i serdecznie przyjęci zostali przez miejscową dywizję [dywizjon] lotnictwa morskiego [MDLot.] z pułkownikiem [obs. Antonim] Leonkowem na czele. Na powitanie tych dzielnych lotników przybyli przedstawiciele władz, marynarki wojen.[ej].

*Po bankiecie w salach tutejszego kasyna oficerskiego Włosi odlecieli do Kopenhagi o godz. 13-iej żegnani przez cały korpus oficerski garnizonu Puck*⁴⁵.

„Gazeta Gdańska” z 7 IX 1930 r. podawała językiem z epoki z kolei, że *Eskadra hydroplanów ang.[ielskich] zawita wkrótce do Pucka. Z Londynu wczoraj wyleciał oddział wielkich hydroplanów marynarki angielskiej typu super marine [Supermarine] matier [pisownia zgodna z oryginałem w całym cytowanym tekście - cztery brytyjskie łodzie latające o konstrukcji duraluminiowej - z 201. Squadronu Royal Air Force (RAF) - trzy typu Supermarine Southampton Mk. II (S. 1228 pilotowany przez F/Lt Alicka C. Stevensa, S. 1229 pilotowany przez S/Ldr i dowódcę dywizjonu Edwarda F. Turnera, S. 1234 pilotowany przez F/Lt Roberta L. Ragga) oraz jedna Mk. III (S. 1058 pilotowana przez F/Lt. G. H. Smitha) – bazującego w Calshot) zaopatrzonych w 1000 konne silniki. Oddział ten znajduje się pod dowództwem grupy Peirste odbędzie rajd do państw Bałtyckich. Lotnicy angielscy pierwszym etapem udali się do Danji przez Szwecję i Finlandię, Estonję i Łotwę i mają przybyć 22.9. [IX 1930 r.] do Pucka. Oficerowie angielscy będą oficjalnie powitani przez przedstawicieli rządu i wojskowości polskiej*⁴⁶.

Latem 1933 r. łotewskie wodnosamoloty po raz pierwszy pojawiły się na wodach terytorialnych II Rzeczypospolitej o czym donosił cytowany wcześniej „Dzień bydgoski” z 30 VII 1933 r. Wizyta w Gdyni miała miejsce 28 VII 1933 r. z udziałem klucza dwóch wodnosamolotów pływakowych typu Svenska Aero S-II a (Heinkel He-4) co nie uszło uwagi polskiej prasy:

Goście łotewscy w stolicy. W Warszawie bawiła delegacja eskadry floty łotewskiej, która - jak wiadomo - przybyła do Gdyni z wizytą. Wiceminister spraw wojskowych udekorował oficerów marynarki łotewskiej orderem „Polonia Restituta”. Goście złożyli kilka wizyt urzędowych i wieniec na grobie Nieznanego Żołnierza, poczem [pisownia zgodna z oryginałem] byli podejmowani śniadaniem w oficerskim „Yacht-klubie”⁴⁷.

42 CAW, op.cit.; Gazeta Lwowska z 1 X 1930 r.

43 Rewja Polski Zbrojnej nr 16 z 5 VII 1925 r.

44 Archiwum Państwowe (AP) w Gdańsku 260/1934, pismo konsula włoskiego do prezydenta Senatu Wolnego Miasta Gdańsk z 20 VI 1925, s. 3.

45 Rewja Polski Zbrojnej z października 1925 r.; Słowo Pomorskie z 25 X 1925 r., nr 248; J. Grochowska, B. Kłos-Dąbrowska, W cieniu..., op. cit., s.84.

46 Gazeta Gdańska z 7 IX 1930 r., nr 205.

47 Słowo Pomorskie z 2 VIII 1933 r., nr 175.

Materiał ikonograficzny z przyjęcia zorganizowanego w kasynie podoficerskim MDLot. dowodzi wizyty lotników łotewskich 27 VII 1933 r. także w puckiej bazie, choć należy się domyślać, że skoro kadra oficerska gościła w Warszawie, gdzie dotarła samolotem transportowym lotnictwa wojskowego typu Fokker F-VII b/3m (taki przypadek miał miejsce rok później w przypadku delegacji szwedzkiej) z lotniska w Rumii-Zagórze bądź samolotem rejsowym PLL „Lot”, to przez cały okres wizyty w Polsce wodnosamoloty zakotwiczone były na redzie Gdyni skąd kadra podoficerska ich załóg dotarła do Pucka, najpewniej drogą morską na pokładzie jednostki polskiej Marynarki Wojennej.

typu Svenska Aero S-II a (Heinkel He-4) i Svenska Aero S-10 „Pirat”. W 1925 r. zamówiono dwa wodnosamoloty typu Finnish IVL A 22 – kopia wodnosamolotu typu Hansa Brandenburg W 33 - z fińskiej wytwórni Ilmailuvoimien Lentokonetehdas, które trafiły do Libawy w grudniu 1926 r. (4 III 1927 r. jeden z nich został rozbity podczas wodowania we mgle; rozbity został także niebawem i drugi). Funkcjonujące w Rydze zakłady A. S. Christine Backman Aircraft Factory w 1927 r. podjęły się produkcji kopii tych dwóch wodnosamolotów pływakowych, z których pierwszy dostarczono do łotewskiego lotnictwa morskiego wiosną 1928 r., zaś drugi nieco później (oba otrzymały numery 22 i 23) i jesienią 1928 r. weszły one



Wakacyjna atrakcja – hydrogliserMDLot zakotwiczony przy gdyńskiej plaży - źródło: zbiory Muzeum MDLot.

Zrestrukturyzowana w 1936 r. 8. Eskadra łotewskiego lotnictwa morskiego cały czas stacjonowała w Libawie – w 1939 r. dowodził nią kpt. J. Ercums, zaś na jej wyposażeniu znajdowały się cztery brytyjskie wodnosamoloty pływakowe typu Fairey „Seal”, jeden wodnosamolot pływakowy szwedzkiej konstrukcji typu Svenska Aero S-II a (Heinkel He-4 - nr 24 – we wrześniu 1935 r. został uszkodzony w wypadku przez I. Karklinsa) i jeden Svenska Aero S-10 „Pirat” (nr 30), dostarczony w 1937 r. (18 VI 1937 r. uszkodzony został przez załogę A. Gudermans i K. Mikelsons). Ponadto łotewskie siły powietrzne miały dwie eskadry treningowe oraz plutony meteo i foto⁴⁸. W latach 20-tych trzon łotewskiego lotnictwa morskiego tworzyły wodnosamoloty pływakowe

do służby w bazie w Libawie. W 1929 r. ta sama wytwórnia wyprodukowała dla rodzimego lotnictwa morskiego replikę francuskiego wodnosamolotu pływakowego typu Caudron C. 60 (27 IV 1925 r. N. Jevlampjews wykonał na zakupionym francuskim wodnosamolocie tego typu - numer 6 - pierwszy lot, którego testy (nr 25) przeprowadzono na Daugawie (Dźwinie) w Rydze (24 IV 1929 r. wodnosamolot ten przekazano łotewskiemu lotnictwu morskiemu – w 1934 r. trafił on do Sportowej Szkoły Lotniczej w Libawie - Liepajas LAK Sport Flying School – gdzie 9 I 1938 r. został zniszczony podczas pożaru hangaru). Ponadto wojskowe warsztaty morskie w Libawie (Liepajas Kara Ostas Darbnica) wyprodukowały dla lotnictwa morskiego replikę szwedzkiego wodnosamolotu

48 Air Forces..., op. cit., s. 166; Latvian Air Force 1918-1940, Londyn 1996, s. 14-15.



Lata 30. XX w., wodnosamolot typu Latham 43 HB3 w barwach polskiego lotnictwa morskiego z I Eskadry Liniowej „Wiking” zacumowany na brzegu w Gdyni, źródło: zbiory Muzeum Dywizjonu 303 im. ppłk. pil. Jana Zumbacha.



Zaświadczenie potwierdzające szkolenie lotnicze wykonane w 1925 r. przez L. Bourdina w MDLot. w Pucku – źródło: zbiory Muzeum MDLot.

molotu typu Svenska S-10 A „Pirat”⁴⁹.

Porównując w tym czasie lotewskie lotnictwo morskie z polskim pod względem sprzętu latającego należy zauważyć, że w latach 1924-1927 do Polski dostarczono sześć szkolno-treningowo-patrolowych łodzi latających typu Schreck FBA-17 HE 2 (numery boczne nadane w MDLot. – 41-46) zakupionych w francuskich wytwór-

niach, 10 szkolno-treningowo-patrolowych amfibii typu Schreck FBA-17 HMT 2 (numery boczne nadane w MDLot. 51-510) oraz dodatkowo dwie „cywilne” amfibie tego typu o nazwach „Lubliniak” i „L.O.P.P.”, które niebawem otrzymały numery wojskowe (511 i 512); osiem ciężkich niszczycielskich łodzi latających typu Latham 43 HB3 (numery boczne nadane w MDLot. 31-38), cztery szkolno-treningowe łodzie latające typu CAMS-30 E (numery boczne nadane w MDLot. 21-24) przyjęte po skasowanych łodziach latających typu Macchi M-9) oraz siedem amfibii typu LeO H-135 B3 (nr 61-67)⁵⁰. Zanim polski personel lotniczy „przesiadł” się na nieznaną dotąd francuski sprzęt latający, francuski pilot Lucien Bourdin wykonał wiosną 1925 r. w MDLot. tytaniczną pracę szkoleniową. W czasie jednego miesiąca, pomiędzy 15 V a 15 VI 1925 r. na łodziach latających typu LeO H-13 B3/E nr 1-1, 1-2, 1-3 i 1-4 odbył 235 lotów w łącznym czasie 27 godzin i 32 minut⁵¹. Łącznie w okresie od 15 V do 11 VIII 1925 r. pilot ten wykonał w Pucku 871 lotów w ogólnym czasie 99 godzin i 14 minut⁵².

49 Air Forces..., op. cit., s. 182; Estonian..., op. cit., s. 32; <http://latvianaviation.com/index.php?en/content/navair> – wejście 24 I 2020 r.

50 Min. A. Olejko, Francuskie wodnosamoloty w polskim lotnictwie morskim, *Aeroplan* 1995, nr. 4, s. 29-30.

51 Zaświadczenie z Sekcji Ćwiczebnej MDLot. z 19 VI 1925 r. podpisane przez por. pil. obs. Ludwika F. Baczyńskiego ze zbiorów Muzeum MDLot. w Pucku.

52 Książka lotów L. Bourdina ze zbiorów Muzeum MDLot. w Pucku.

Dane te, publikowane po raz pierwszy, pokazują ogrom pracy szkoleniowej wykonanej z lotnikami MDLot. wiosną i latem 1925 r. przez francuskiego pilota fabrycznego. W dokumencie L. dz. 7671/28.Org.Mob. z 25 IV 1928 r. z adnotacją „Ścisłe tajne” podany został skład polskiej Marynarki Wojennej, gdzie w części zatytułowanej „Hydronawigacja” wymieniono dwa pododdziały lotnicze i ich sprzęt latający w liczbie 26 samolotów. Były to: Eskadra Wielosilnikowa (4/82) w sile ośmiu łodzi latających typu Latham 43 HB 3 (zasięg 800 km, waga bomb do 400 kg, 3 km, radio i foto); Eskadra obserwacyjna (8/70) w sile siedmiu łodzi latających typu LeO H 13 B/E (zasięg 500 km, waga bomb do 200 kg, 3 km, radio i foto); Eskadra Szkolno Treningowa (1/29) w składzie pięciu szkolnych łodzi latających typu Schreck FBA-17 HE 2 (zapis z dokumentu F.B.H.), cztery szkolne łodzie latające typu CAMS-30 E i dwie szkolne łodzie latające typu LeO H-13 E.



Amfibia Schreck FBA-17HMT 2 na okładce „Żołnierza Polskiego” z 1931 r. nr 47.

W składzie Flotyli Rzecznej w Pińsku znajdował się w tym czasie jeden oddział posiadający sześć wodnosamolotów – „Eskadra pławców rzecznych” (4/15) w sile sześciu łodzi latających typu „Amfibja Schreck I.B.A. T.17” – Schreck FBA-17 HMT 2 (zasięg 300 km, 2 bomby rzucane ręcznie po 12, 5 kg)⁵³. Inspekcja MDLot z 25 VIII 1928 r. wykazała, że na stanie jednostki znajdowało się 34 pławce - wodnosamoloty, zaś stan osobowy jednostki liczył 21 oficerów, 99 podoficerów (w tym 15 nadterminowych), 255 szeregowców oraz 16 pracowników cywilnych. W dniach 13-16 VIII 1929 r. inspektor Generalnego Inspektoratu Sił Zbrojnych, gen. dyw. Józef Rybak, po wizytacji MDLot. stwierdził, że stan osobowy jednostki wynosił (przy etacie 34/376): 19 oficerów, 41 podoficerów (w tym 14 nadterminowych), 304 szeregowców oraz 42 majstrów wojskowych zaś w rzędzie wodnosamolotów jednostka posiadała 26 pławców 5 typów (Latham [43 HB 3], Leo [LeO H-13 B3/E], Schreck [FBA-17 HE/HMT 2], Kams [CAMS-30 E], Amfibja [LeO H-135 B 3])⁵⁴.

W okresie do przełomu lat 20/30-tych widać wyraźnie, że pod względem liczebnym polskie lotnictwo morskie) było zdecydowanie najsilniej-



Mowa dokumentów – 5 IV 1939 r. w bazie Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku skasowano trzy wodnosamoloty typu Schreck FBA – najprawdopodobniej były to amfibie HMT 2 ze składu zlikwidowanej Rzecznej Eskadry Lotniczej w Pińsku, zbiory Muzeum MDLot. w Pucku

53 CAW, Akta GISZ I.302.4 pismo L. dz. 7671/28.Org.Mob. z 25 IV 1928 r.

54 Ibidem. W rozdzielniku preliminarza budżetowego na 1923 r. ujęto kwotę 22,8 mln marek polskich na budowę radiostacji w Pucku dla łączności lotniczej (kubatura – 300 m³) – CAW, Akta KMW I.300.21.

szere co wynikało z zdecydowanie mocniejszej pozycji gospodarczej państwa polskiego względem Litwy, Łotwy czy Estonii. Pod względem specjalizacji wodnosamolotów, u sąsiadów zdecydowanie przeważały wodnosamoloty pływakowe zaś po tzw. „okresie niemieckim”, od 1921 r. w polskim lotnictwie morskim dominowały zakupy zagraniczne łodzi latających. Ogólnie dominowały w regionie bałtyckim konstrukcje latające w układzie dwupłatowców jednak w łotewskim

po roku 1929 cztery eskadry w chwili gdy u łotewskiego sąsiada była to tylko jedna eskadra zaś w morskich siłach lotniczych Republiki Estonii, jedna eskadra z lotnictwa lądowego świadcząca usługi na rzecz Marynarki Wojennej. Te przewagę polskie lotnictwo morskie utrzymało również w latach 30. XX w., choć już na mniejszą skalę.

W latach 1919-1940 oprócz 112 samolotów używanych w lotnictwie wojskowym, w łotewskim lotnictwie morskim używano jednego wod-



Muzealna atrakcja – replika wodnosamolotu pływakowego typu R-XIII G/hydro „Lublin” nr 714, własność Muzeum MDLot. w Pucku – na wodach Zatoki Puckiej, źródło: zbiory autora

lotnictwie morskim występowały także dolnopłatowce. Pod względem rynku zakupowego, polskie lotnictwo morskie otrzymało sprzęt latający z zakupów wykonanych w włoskich i francuskich wytwórniach lotniczych natomiast w przypadku estońskiego i łotewskiego lotnictwa morskiego francuski sprzęt latający występował epizodycznie zaś dominował kupowany w wytwórniach szwedzkich, fińskich i brytyjskich. Rodzime konstrukcje latające miały się pojawić dopiero na początku lat 30-tych i to jedynie w polskim lotnictwie morskim, a ponadto wytwórnia Zakłady Mechaniczne Plage&Laśkiewicz w Lublinie miała dostarczyć nad Bałtyk jedyne konstrukcje klasy wodnosamolotu pływakowego w układzie górnołata. Pod względem organizacyjnym, po raz kolejny polskie lotnictwo morskie okazało się dominantem posiadając w swym składzie dwie zaś

nosamolotu pływakowego typu Caudron C. 60, od 1929 r. siedmiu wodnosamolotów pływakowych typu Svenska S-II a (nr 10, 11, 16, 18, 19, 20, 21 zaś od 1936 r. czterech nowoczesnych brytyjskich dwupłatowych wodnosamolotów pływakowych typu Fairey „Seal” nr 26, 27, 28, 29⁵⁵, które stały się podstawą łotewskiego lotnictwa morskiego⁵⁶. Trafiły one do bazy w Libawie w lecie 1936 r. gdzie otrzymała je 8. Eskadra. Umowę na ich dostarczenie strona łotewska podpisała z wytwórnią Fairey Aviation Company Limited 21 XI 1934 r. z datą ich dostarczenia na 16 V 1935 r. Wodnosamolot nr 26 (F. 2112 - późniejszy numer 98) oblatał 19 VI 1935 r. Aleksandrs Zarins, wodnosamolot nr 27 (F. 2113 – późniejszy numer 99) oblatał 12 VII 1935 r. A. Zarins, wodnosamolot nr 28 (F. 2114 – późniejszy numer 100) oblatał 11 VII 1935 r. E. Karklins, wodnosamolot nr 29 (F. 2115 – póź-

55 Air Forces..., op. cit., s. 166, 179; Latvian..., op. cit., s. 14-15.

56 Air Forces..., op. cit., s. 168, 176; Latvian..., op. cit., s. 16.

niejszy numer 101) oblatał 12 VII 1935 r. E. Karklins. Trzy z zakupionych wodnosamolotów tego typu, które uzyskały oznakowanie nr. 26, 28 i 29 niebawem wzięły udział w spektakularnym rajdzie europejskim („rajd bałtycki”) płk. Janisa Indansa, przelatując w celach propagandowo-reklamowo-szkoleniowych 4 tys. mil nad Bałtykiem, północną Europą i Skandynawią (jeden z tych wodnosamolotów nr 26 - nr 110 - używano od 1937 r. w 8. Eskadrze na podwoziu kołowym)⁵⁷. Na czele owej rajdowej grupy trzech wodnosamolotów stanął dowódca łotewskiego lotnictwa płk. Janis Indans (pisownia jego nazwiska występująca w polskiej literaturze przedmiotu oparta na polskich źródłach – Indus – jest błędna), który miał za sobą wcześniejszy 29 dniowy rajd po Europie samolotem typu Letov S. 16 L. Trzy wodnosamoloty pływakowe typu Fairey „Seal” łotewskiego lotnictwa morskiego, w ramach testowania świeżo zakupionego sprzętu latającego wykonały dwutygodniowy rajd w okresie szczytu turystycznego, którego celem była również akcja propagandowa jak i sprawdzenie umiejętności pilotażowo-nawigacyjnych załóg. Trzy wodnosamoloty nr 26, 28

i 29 otrzymały trzy wybrane załogi w składzie:

- nr 26 – dowódca i pilot 8. Eskadry kpt. A. Zarins, pilot płk J. Indans i kpt. A. Lidaka – nawigator
- nr 28 – pilot kpt. Karlis Ercums z lotnictwa lądowego, pilot kpt. Eduards Balodis i sierż. lotnictwa morskiego Andrejs V. Eglitis - nawigator
- nr 29 – pilot - sierż. Janis Grinbergs, z lotnictwa lądowego, pilot kpt. Nikolajs Balodis i kpt. Aleksandrs Tomass – adiutant płk J. Indansa - nawigator⁵⁸.

Podczas rajdu leciano w formacji z czołowym wodnosamolotem nr 26, po jego lewej leciał nr 29, zaś po prawej nr 28. Pięciu lotników miało na sobie mundury lotnictwa morskiego zaś czterej mundury lotnictwa lądowego⁵⁹. Start nastąpił rankiem 22 VI 1936 r. z Libawy po czym wykonano przelot do Rygi, gdzie załogi pożegnał Prezydent Łotwy Karlis Ulmanis, po czym wykonano ponowny start - do grupy w Rydze dołączyli płk J. Indans i kpt. A. Tomass – wykonując przelot do litewskiej Kłajpedy. Po wodowaniu załogi podjęto bankietem, po którym wystartowano do



Wodnosamolot pływakowy typu Fairey „Seal” nr 28 zakotwiczony na wodach Zatoki Puckiej w dniach 22-23 VI 1936 r. - źródło: zbiory Muzeum MDLot.

57 Air Forces..., op. cit., s. 177; Latvian..., op. cit., s. 26-27.

58 W świetle informacji znajdujących się na <http://latvianaviation.com/index.php?en/content/navair> – wejście 24 I 2020 r., podczas rajdu bałtyckiego z 1936 r. załogę wodnosamolotu nr 26 stanowili piloci Janis Grinbergs, Nikolajs Balodis i nawigator Aleksandrs Tomass, załogę wodnosamolotu nr 28 tworzyli piloci A. Zarins, Janis Indans i nawigator Adolfs Lidaka zaś załogę wodnosamolotu nr 29 tworzyli piloci Karlis Ercums, Eduards Balodis i nawigator Andrejs V. Eglitis.

59 Air Forces..., op. cit., s. 202.

Pucka gdzie wodowanie nastąpiło w godzinach wieczornych⁶⁰.

Na łotewskich lotników czekała w bazie Morskiego Dywizjonu Lotniczego „polska gościna” – powitano ich litrową butelką alkoholu – po



Lotnicy łotewskiego lotnictwa wojskowego i morskiego podczas wizyty w bazie MDLot. w Pucku 22 VI 1936 r., źródło: zbiory Muzeum MDLot.

czym po prezentacji silników typu Bristol „Pegasus” III M 2, załogi po uzupełnieniu paliwa wystartowały do Gdyni. W trakcie lotu okazało się, że omyłkowo do wodnosamolotów wiano paliwo o niższym oktanie niż wymagany 86 i w rezultacie miało miejsce awaryjne wodowanie na morzu gdyż wystąpiły kaprysy związane z silnikami. Polska prasa tak opisywała ową drugą wizytę łotewskich wodnosamolotów w Polsce:

Przyłot lotników łotewskich. W ub.[iegłych] dniach miejscowy garnizon [Morskiego Dywizjonu Lotniczego] witał przybyłych z Łotwy lotników, którzy po złożeniu wizyty Marynarce Wojennej w Gdyni, przylecieli do Pucka na 3-ch wodnopłatawcach [typu Fairey „Seal”]. Lotnicy łotewscy przyjmowani byli przez korpus oficerski Morskiego Dyonu [Dywizjonu] Lotniczego. Po jednodniowym pobycie w Pucku [w świetle źródeł łotewskich 22 VI 1936 r. o godz. 18.50 miało miejsce wodowanie w Pucku zaś 23 VI 1936 r. o godz. 15.20 miał miejsce start z Pucka] nastąpił odlot do Łotwy [w rzeczywistości do Kopenhagi]⁶¹.

Eskadra hydroplanów łotewskich w Pucku. Mili goście wizytują naszych lotników. (Puck, wtorek). Do Pucka przyleciała w poniedziałek z wizytą do

morskiego dyw.[izjonu] lotniczego eskadra hydroplanów łotewskich, w skład której wchodzi trzy lekkie bombowce [typu Fairey „Seal”] z trzema ludźmi załogi w każdym. Punktualnie o godz. 18.30 samoloty ukazały się nad miastem i po dwukrotnem [pisownia zgodna z oryginałem w całym cytowanym tekście] okrążeniu miasta wylądowały na zatoce [Puckiej]. Na brzegu witał miłych gości komandor por. [pil. Edward] Szystowski oraz cały korpus oficerski morsk.[iego] dyonu lotn.[icznego], poczem wspólnie udano się do kasyna oficerskiego na przyjęcie, wydane przez korpus oficerski na cześć Łotyszów. Podczas swego pobytu lotnicy łotewscy zwiedzą Gdynię i Warszawę, dokąd jutro się udadzą [w świetle źródeł łotewskich nie zwiedzano Warszawy] nastąpił odlot do Łotwy [w rzeczywistości do Kopenhagi]⁶².

Po powrocie do Pucka, następnego dnia, 23 VI 1936 r. po południu (godz. 15.20), po starcie z wód Zatoki Puckiej nastąpił przelot w stronę



Dowódca łotewskiego lotnictwa wojskowego płk. Janis Indans podczas wizyty w bazie Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku 22 VI 1936 r. - źródło: zbiory Muzeum MDLot.

wybrzeży duńskich - do Kopenhagi i Esbjerg. Kolejnym etapem przelotu było wybrzeże holenderskie – Amsterdam – gdzie wodowano 24 VI 1936 r. biorąc stamtąd kurs na Wyspy Brytyjskie – Dover. Z powodu gęstej mgły, wodnosamolot lecący z lewej strony prowadzącego zgubił się, zaś pozostałe dwa wodnosamoloty – centralny prowadzący formację i lecący po prawej - wodowały koło napotkanej francuskiej wioski rybackiej, gdzie jeden z nich uszkodził pływak. Czerwone swasty-

60 Ibidem, s. 203-205.

61 Ibidem; Gazeta Gdańska z 1 VII 1936 r., nr 148.

62 Słowo Pomorskie z 24 VI 1936 r. nr 145.

ki jako oznakowanie lotewskiego lotnictwa, nie były znane we Francji stąd też lotewskich lotników wzięto pod Calais za... Niemców, w niemiłej atmosferze temu towarzyszącej. Następnego dnia 25 VI 1936 r., pomimo mgły załogi wystartowały do dalszego lotu, lecąc w gęstej mgle całkowicie nią osłepione, jednak mimo to dwa wodnosamoloty doleciały szczęśliwie do Dover gdzie odnalazł się zagubiony dzień wcześniej wodnosamolot nr 29. W gościnie brytyjskiej spędzono trzy dni w Southampton, po czym 29 VI 1936 r. nastąpił start do lotu powrotnego via wybrzeże francuskie - Boulogne - z kursem na duński Ejsberg położony w połowie drogi i Terceł de Mok. 1 VII 1936 r. załogi doleciały do wybrzeża norweskiego - Oslo - wodując w Oslofiordzie⁶³ zaś kolejnym etapem rajdu było szwedzkie wybrzeże - Stockholm - gdzie Łotysze znaleźli się w gościnie szwedzkiej Royal Roslagens Air Station F 2 w Häernäs, będąc wizytowanymi przez dowódcę szwedzkiego lotnictwa gen. Torstena Friisa. 4 VII 1936 r. miał miejsce odlot w stronę wybrzeża fińskiego - Santahamina na wschód od Helsinek - skąd 5 VII 1936 r. wykonano przelot do estońskiego Tallina, mając za sobą wizyty złożone w bazach bądź portach litewskim, polskim, duńskim, holenderskim, francuskim, brytyjskim, norweskim, szwedzkim, fińskim - rajd kończąc w bazie estońskiego lotnictwa morskiego w tallińskim porcie. Powrót do Libawy nastąpił rankiem 6 VII 1936 r.⁶⁴. Daty z logbooka płk J. Indansa nieco różnią się od datacji wskazanych tutaj wydarzeń:

- 22 VI [1936 r.] godz. 05.00 – start z Libawy – 07.00 wodowanie w Rydze, 10.00 start z Rygi – 12.00 wodowanie w Libawie, 14.20 start z Libawy, 17.00 wodowanie w Kłajpedzie, 17.40 start z Kłajpedy, 18.50 wodowanie w Pucku
 23 VI [1936 r.] godz. 15.20 start z Pucka, 17.45 wodowanie w Kopenhadze
 24 VI [1936 r.] godz. 10.10 start z Kopenhagi, 12.00 wodowanie w Esbjerg, 16.00 start z Esbjerg, 18.40 wodowanie w Amsterdamie
 25 VI [1936 r.] godz. 16.00 start z Amsterdamu, 17.40 wodowanie w Fort Philippe
 26 VI [1936 r.] godz. 05.45 – start, 06.10 – na ko-

twicy na Morzu Północnym, 09.40 – na Morzu Północnym, 10.00 wodowanie w Dover, 12.30 start z Dover, 13.40 wodowanie w Southampton,

- 29 VI [1936 r.] godz. 18.45 start z Southampton, 20.05 wodowanie w Boulogne
 30 VI [1936 r.] godz. 12.00 start z Boulogne, 13.45 wodowanie w Terceł de Mok, 16.00 start z Terceł de Mok, 18.10 wodowanie w Esbjerg
 1 VII [1936 r.] godz. 08.00 start z Esbjerg, 09.30 wodowanie w Aalborg, 13.40 start z Aalborg, 15.40 wodowanie w Skagerrak, 16.00 start z Skagerrak, 16.20 wodowanie w Oslo.
 2 VII [1936 r.] godz. 16.00 start do Gothenburg, 19.00 wodowanie w Sztokholmie,
 4 VII [1936 r.] godz. 17.00 start z Sztokholmu, 19.10 wodowanie w Santahamina
 5 VII [1936 r.] godz. 11.40 start z Santahamina, 12.25 wodowanie w Tallinie, 15.25 start z Tallina, 18.10 wodowanie w Lipawie.

W ciągu 13 dni załogi trzech lotewskich wodnosamolotów typu Fairey „Seal” przeleciały trasę 6210 km (3852, 05 mili) w czasie 35 godz. i 55 min. Bohaterem tego zdarzenia bezapelacyjnie był płk J. Indans, który w chwili wkroczenia Armii Czerwonej na terytorium lotewskie jako „wróg ludu” został aresztowany i zastrzelony w więzieniu w Rydze w 1940 r.⁶⁵

Nie wszystkie wizyty obcych wodnosamolotów na polskim Wybrzeżu są i dzisiaj do końca wyjaśnione, a wspomniany czerwiec 1936 r. w nie obfitował. 8 VI 1936 r. w rejonie miejscowości Dąbki na granicy polsko - niemieckiej, przestrzeń powietrzną państwa polskiego naruszył zaobserwowany przez Straż Graniczną obcy wodnosamolot - czerwona awionetka - który na wysokości ok. 40 m, wleciał w nią w deszczu od strony Wittenberg, kierując się w kierunku Półwyspu Helskiego. Miał on na kadłubie i płacie szwedzkie znaki przynależności państwowej S.E.-F.Y.R.⁶⁶. Tego samego dnia wodnosamolot ten pojawił się w bazie Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku kotwicząc tam. Po kwerendzie dokonanej w prasie szwedzkiej z 1936 r. z pomocą P. Kani, można sądzić, że wodnosamolot ten mógł lecieć

63 Air Forces..., op. cit., s. 206-208.

64 Ibidem, s. 209.

65 Ibidem.

66 P. Rapiński, Polskie skrzydła nad Skandynawią, [w:] Technika w dziejach cywilizacji, T. 14, red. S. Januszewski, Wrocław 2018, s. 142.

z Sztokholmu do Krakowa na obchody dnia flagi szwedzkiej odbywające się na Wawelu, które miały miejsce 9 VI 1936 r. Wodnosamoloty typu Asja L 1. „Viking” I i Asja L 1. „Viking” II z podobnym oznakowaniem były w tym czasie wykorzystywane jako powietrzne taksówki reporterskie sztokholmskiej gazety „Stockholms Tidningen” oraz koncernu prasowo-filmowego „Stockholms Dagblad & AB Svensk Filmindustri”. Pierwszy z nich rozbity został 9 VIII 1934 r. w wypadku lotniczym i zastąpiony drugim, który 14 II 1935 r. otrzymał to same oznakowanie S.E.-F.Y.R. Wizyta w puckiej bazie musiała mieć charakter doraźny –

R-VIII bis/ter/hydro „Lublin”, 17 wodnosamolotów typu R-XIII bis/ter/G/hydro „Lublin”, dwie stare łódzie latające typu Schreck FBA-17HE 2. nr 42 i 44, trzy samoloty na podwoziach kołowych typu Bartel BM-300. Wymieniane było także siedem wodnosamolotów torpedowych typu R-XX „Lublin” (prototyp + sześć egzemplarzy seryjnych) choć w rzeczywistości powstał tylko prototyp. Według stanu z 26 IX 1936 r. stan wodnosamolotów MDLot przedstawiał się następująco: jeden wodnosamolot typu R-XX „Lublin” (prototyp), jeden wodnosamolot typu R-VIII bis/hydro „Lublin”, dwa wodnosamoloty typu R-



Czerwona awionetka SE-FYR szwedzkiego lotnictwa – bohater tajemniczej wizyty w puckiej bazie w czerwcu 1936 r. – źródło: zbiory Muzeum MDLot. i <http://forumflyghistoria.org>.

wodowanie i dalsza podróż dziennikarza do Krakowa – i nie była oficjalną wizytą kurtuazyjną⁶⁷.

Od początku lat 30-tych polskie lotnictwo morskie, zaczęło być zaopatrywane przez rodzimy przemysł lotniczy w górnopłatowe wodnosamoloty pływakowe typu „Lublin” R. Zaopatrzenia rodzimej produkcji nie doświadczyły morskie siły powietrzne Litwy, Łotwy, Estonii. Wg stanu na 1 IX 1935 r. na wyposażeniu MDLot. znajdowały się: trzy wodnosamoloty pływakowe typu

-VIII ter/hydro „Lublin”, 17 wodnosamolotów typu R-XIII bis/ter/G/hydro „Lublin”, jedna łódź latająca typu Schreck FBA-17 HE 2 nr 44, trzy samoloty na podwoziach kołowych typu Bartel BM-300. używane jako szkolno-treningowe; na stanie REL w Pińsku znajdowało się pięć amfibii typu Schreck FBA-17 HMT 2 i jeden samolot na podwoziu kołowym typu R-XIII G/hydro „Lublin” nr 718. Łącznie polskie lotnictwo morskie dysponowało wówczas 31 wodnosamolotami

67 <https://forum.flyghistoria.org/search.php?keywords=SE+FYR&sid=379fd87ca5dae9271a885fbc1cfcc005> – wejście z 25 I 2020 r.

i samolotami wraz z trzydziestodwuosobową kadrą oficerską i trzystu jedenastoma podoficerami i marynarzami, co pokazywało wzrost liczby personelu jednostki. Z drugiej jednak strony odnotowano ubytek na skutek wypadków lotniczych części sprzętu latającego⁶⁸.

5 III 1934 r. doszło do niecodziennego zdarzenia, w którym por. mar. pil. Roman Borowiec wykonując lot wodnosamolotem typu R-VIII ter/hydro „Lublin” nr 803 na trasie Puck-Libawa-Gotlandia-Puck naruszył lotewską przestrzeń powietrzną, w konsekwencji czego, dowódca



Święto Morza 1938 – nad szykiem torowym okrętów polskiej Marynarki Wojennej – na czele idą kanonierki ORP „Generał Haller” i ORP „Komendant Piłsudski” – widoczny w locie wodnosamolot torpedowy R-XX „Lublin” – źródło: zbiory M. Dąbrowskiego



Mowa dokumentów – 12 V 1933 r. w bazie MDLot. w Pucku skasowano wodnosamolot torpedowy typu R-XX „Lublin”, źródło: zbiory Muzeum MDLot.

MDLot. musiał złożyć meldunek na ręce szefa Oddziału II Sztabu Głównego⁶⁹. W 1938 r. na stanie puckiej jednostki było już tylko 15 wodnosamolotów typu R-XIII bis/ter/G/hydro „Lublin”⁷⁰ zaś do 1939 r. stan sprzętowy MDLot. obejmował dwa wodnosamoloty liniowe typu R-VIII ter/hydro „Lublin” (nr. 802 i 803; R-VIII bis/hydro „Lublin” nr 801 był bez silnika i czekał na kasację), 10 wodnosamolotów szkolno-treningowych typu R-XIII bis/ter/G/hydro „Lublin”, jeden wodnosamolot szkolno-treningowy typu R-XIII bis/hydro „Lublin” (tzw. „ślepak”, do lotów bez widoczności), jeden samolot liniowy R-XIII G „Lublin” na kołach (nr 718), dwa wodnosamoloty dyspozycyjne dowódcy MDLot. – łodzie latające typu Schreck FBA-17 HE 2 nr 42 i 44, jeden

68 CAW, Akta Sztabu Głównego - Oddział I, Kancelaria Sztabu Głównego, t. 109. Stan oddziałów podległych Dowódcy Floty w 1936 r., L.dz.1434/Tj.; CAW, Zespół Akt GJSZ, t. 1942 - materiał o stanie Marynarki Wojennej z 4 IX 1935 r.

69 CAW, Zespół Akt KMW, t. 622, telefonogram do oficera inspekcyjnego Sztabu Generalnego z dnia 25 III 1934 r.

70 CAW, Zespół Akt Oddziałów Marynarki Wojennej - MDLot., t. 1-6.

wodnosamolot szkolny typu RWD-17W, jedna amfibia szkolno-turystyczna typu Nikol A2, jeden wodnosamolot torpedowo-bombowy typu CANT Z-506 B „Airone” i dwa samoloty sportowe typu RWD13 (SP-ATB, SP-BML). Wg bru-

talnej oceny personelu latającego jednostki - kpt. obs. Eustachy Szczepaniuk – dowodził, że w wypadku działań wojennych z niemiecką III Rzeszą, a do takich doszło 1 IX 1939 r. *Samoloty nasze mogły najwyżej służyć jako tarcze strzelnicze dla*



Byli dowódca pińskiej Rzesznej Eskadry Lotniczej kpt. pil. obs. Stefan Kryński – po prawej - jako adiutant prezydenta Rzeczypospolitej prof. Ignacego Mościckiego – w środku - podczas pogrzebu gen. Gustawa Orlicz-Dreszera w Gdyni-Oksywiu w 1936 r. – źródło: zbiory NAC



Puck 1938 r. – poświęcenie wodnosamolotu pływakowego typu RWD-17 W „Kolejarz Warszawski XIV” SP-BPB – źródło: zbiory S. Dragi

maszyn niemieckich przewyższających je co najmniej dwukrotnie szybkością, a kilkakrotnie siłą ognia⁷¹.

W 1939 r. siły powietrzne Republiki Łotwy tworzyły cztery eskadry myśliwskie – 1., 2., 3. i 4. – czwarta była w fazie formowania – wyposażone w brytyjskie samoloty typu Gloster „Gladiator” Mk. I i Bristol „Bulldog” Mk. II (łącznie 21 pierwszego i sześć drugiego typu) stacjonujące w Rydze, trzy eskadry rozpoznawcze (5., 6. i 7.) wyposażone w dwa brytyjskie samoloty typu Hawker „Hind”, osiem-12 czechosłowackich samolotów typu Letov S. 16 LS i 10 belgijskich typu Stampe et Vertongen SV-5 „Tornado” stacjonujące w Rydze, Krustpils i w Gulbene. W tym też roku rząd łotewski zakupił 13 brytyjskich samolotów myśliwskich typu Supermarine „Spitfire” Mk. I (nie zostały jednak dostarczone na czas) oraz zamierzał zakupić 30 brytyjskich samolotów myśliwskich typu Hawker „Hurricane” Mk. I, 12 typu Westland „Lysander” zaś dla lotnictwa morskiego 22 niemieckie łodzie latające typu Dornier Do-22. Wybuch II wojny światowej uniemożliwił realizację owych planów, natomiast podczas Kampanii Wrześniowej 1939 r. 72 samoloty lotnictwa polskiego przeleciały na terytorium łotewskie dając się internować wraz z załogami. Z tego „polskiego grona” łotewskie lotnictwo używało do czerwca

1940 r. 20 samolotów typu RWD-8 do szkolenia podstawowego⁷².

W 1939 r., w składzie łotewskiego lotnictwa morskiego znajdowała się 8. Eskadra w wspomnianym stanie liczebnym, która 25 X 1939 r., w chwili wkroczenia na terytorium łotewskie części sił Armii Czerwonej i zajęcia baz w Libawie i Ventspils - posiadała wodnosamoloty typu Fairey „Seal”. Miały już zmienione oznakowanie (nr. 98-101). Wskutek zagrożenia ze strony Sowietów Eskadra została przez płk. A. Lidaka перебазована pod Rygę (baza na jeziorze Kisezers). Gdy w czerwcu 1940 r. Republika Łotwy tak jak dwie sąsiednie republiki nadbałtyckie została zagrożona przez Armię Czerwoną, 16 VI 1940 r. płk E. Balodis rozkazał kpt. K. Ercumsowi przygotowanie tych wodnosamolotów wraz z jedynym starszym wodnosamolotem typu Svenska S-II a (Heinkel He-4 nr 21) do akcji bojowej przeciw agresorom. Niestety 17 VI 1940 r. wraz z wkroczeniem sił sowieckich w granice łotewskie, przejęły one całość sprzętu latającego lotnictwa łotewskiego. Załogi 8. Eskadry перебазowały swe wodnosamoloty a jezioro Ulma, gdzie z chwilą wodowania 20 VI 1940 r. rosyjskiej łodzi latającej nastąpił kres istnienia jednostki. W 1941 r. w chwilę rozpoczęcia Fall „Barbarossa” ostatnie wodnosamoloty łotewskiego lotnictwa morskie-



Wizyta Prezydenta RP Ignacego Mościckiego w Tallinie - od lewej stoją na kotwicach: ORP „Wicher”, m/s „Polonia” i ORP „Podhalanin” - źródło: zbiory M. Dąbrowskiego

71 A. Olejko, M. Konarski, J. Wróbel, op. cit., s. 152-153; E. Szczepaniuk, Wspomnienia ze służby w lotnictwie morskim i rzeczonym w okresie 1929–1939, Puck–Gdynia 1960, relacja pisemna w zbiorach Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, s. 31.

72 Air Forces..., op. cit., s. 166, 179; Latvian..., op. cit., s. 14-15.

go zostały zatopione na jeziorze Kisezers przez żołnierzy Armii Czerwonej (wg innej wersji wydarzeń zostały tam zniszczone na skutek nalotu niemieckiego lotnictwa)⁷³.

Finał był zatem minorowy. Polskie lotnictwo morskie stawiając czoła wielokrotnie silniejszemu przeciwnikowi zostało w całości zniszczone w trakcie działań wojennych 1939 r. przez niemieckie lotnictwo morskie oraz Luftwaffe, zaś morskie siły lotnicze Republiki Łotwy wraz z całym jej lotnictwem jak i z lotnictwem litewskim i estońskim znalazły się w „kleszczach czerwonych”, nie wykonując ani jesienią 1939 r. jak i wiosną 1940 r. żadnego lotu bojowego.



Dokąd odlatują Orły? – Grobowiec rodzimy Mokrskich w Lublinie z symboliczną mogiłą oficera nawigacyjnego okrętu podwodnego ORP „Orzeł” por. mar. Mariana Mokrskiego, który podczas heroicznej ucieczki okrętu z Tallina i Morza Bałtyckiego w stronę Wysp Brytyjskich we wrześniu 1939 r., z pamięci wykonał mapę morza oraz cieśnin duńskich oraz tablicę pamiątkową poświęconą załodze ORP „Orzeł” na starym mieście w Tallinie, źródło: zbiory H. Seńczyszyna i M. Jaworskiego.

Nowe realia stworzone na gruzach postsowieckiego sąsiedztwa, wróciły nad Bałtyk po rozpadzie ZSRR w 1991 r. Współcześnie ponownie najsilniejszym lotnictwem morskim dysponuje z grona ww państw III Rzeczpospolita – Gdyńska Brygada Lotnictwa Marynarki Wojennej im. kmdr por. pil. Karola E. Trzaska-Durskiego,

w której bazach – 43. „Oksywska” Baza Lotnictwa Morskiego i 44. „Kaszubsko-Darłowska” Baza Lotnictwa Morskiego - obchodzony jest wspomniany jubileusz 60. rocznicy używania w służbie morskiej popularnych „wiatraków”. W 1920 r. polskie lotnictwo morskie powstawało w oparciu o dawną niemiecką bazę lotnictwa morskiego w Putzig-Pucku, obecne bazy polskiego lotnictwa morskiego w Gdyni-Oksywiu i Darłowie powstały w miejscu dawnych baz niemieckiej Luftwaffe i jednostek lotniczych Kriegsmarine z okresu do 1945 r. Lotnictwo morskie Republiki Łotwy powstało w oparciu o ponemieckie bazy lotnicze z okresu Wielkiej Wojny, po 1940 r. zajęte przez



lotnictwo Armii Czerwonej, które opuściły je (po ponownym ich opanowaniu w 1945 r.) dopiero po rozpadzie ZSRR.

Koło historii zatem się zamknęło. W Tallinie podtrzymywana jest pamięć o heroicznej ucieczce we wrześniu 1939 r. polskiego okrętu podwodnego ORP „Orzeł”, zaś w Libawie, postsowieckie zwyczaje w tamtejszym hotelu sportowym położonym obok dawnej bazy lotnictwa morskiego, nie dają jednak zapomnieć o „czerwonej” przeszłości tego miejsca.

⁷³ Air Forces..., op. cit., s. 188-189, 200, 209; Estonian..., op. cit., s. 40; <http://latvianaviation.com/index.php?en/content/navair> – wejście 24 | 2020 r.

O dominację w powietrzu Uwagi o użyciu Wojsk Balonowych II RP nad morzem

Over air supremacy – the several remarks on the use of Balloon Troops of II Polish Republic on the Polish sea

Pododdziały aeronautyczne, nazywane w okresie międzywojennym Wojskami Balonowymi, w myśl koncepcji teoretyków, instrukcji i regulaminów, miały różne zastosowanie. Balony obserwacyjne miały wykonywać przede wszystkim zadania na rzecz artylerii w zakresie kierowania ogniem czy obserwacji ruchów wojsk przeciwnika. W przypadku wykorzystania aeronautyki nad polskim morzem zakładano między innymi współpracę z okrętami Marynarki Wojennej, artylerią nadbrzeżną oraz stawianie zapór balonowych celem zwalczania działania lotnictwa nieprzyjaciela. Z przeprowadzonych ćwiczeń płynęły różne wnioski i doświadczenie. Szczególnie te ostatnie, jako mało znane stanowią temat niniejszego artykułu.

Aeronautical subunits, called Balloon Troops in the interwar period, had various uses according to the concept of theorists, instructions and regulations. Observation balloons were primarily to perform tasks for the artillery in the field of fire control or observing the movements of enemy troops. In the case of using aeronautics at the Polish sea, cooperation with Navy ships, coastal artillery, and balloon barriers were planned to combat enemy aviation. Various conclusions and experience flowed from the exercises. Especially the latter, as little known, are the subject of this article.

Możliwością zastosowania balonów obserwacyjnych i zaporowych nad polskim morzem zainteresowano się w kręgu najwyższych władz wojskowych dosyć wcześnie, bowiem już w 1920 roku. Zastanawiano się wówczas nad wykorzystaniem balonów obserwacyjnych do monitorowania ruchów floty własnej i przeciwnika, kierowania ogniem własnej artylerii nadbrzeżnej oraz balonów zaporowych jako środka czynnego obrony przeciwlotniczej. Sugerowano się przy tym wnioskami wynikającymi z użycia aeronautyki wojskowej podczas I wojny światowej¹.

Uwagę teoretyków wojskowości przykuwały szczególnie doświadczenia niemieckie i francuskie z wykorzystania sterowców i balonów obserwacyjnych współpracujących między innymi z marynarką wojenną, artylerią i lotnictwem².

W drugiej połowie 1920 roku w Referacie Lotnictwa Morskiego przy Departamencie Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych (MSWojsk.), został opracowany dziesięcioletni plan rozbudowy Bazy Lotnictwa Morskiego. Zakładano w nim do 1929 roku znaczną rozbudowę silnikowego lotnictwa morskiego

1 Szerzej: T. Matuszak, *Rozwój i zastosowanie aeronautyki wojskowej w I wojnie światowej*, [w:] *Człowiek i technika na polach bitew wojen światowych*, red. A. Olejko, P. Korzeniowski, Rzeszów 2016, s. 11-22.

2 Na temat doświadczeń płynących z frontów I wojny światowej i koncepcji użycia aeronautyki wojskowej okresu dwudziestolecia międzywojennego zob.: T. Matuszak, *Koncepcje wykorzystania polskich wojsk balonowych w latach 1918-1939*, [w:] *Człowiek i technika...*, op.cit., s. 287-296; tegoż, *O dominację w powietrzu... Aerostaty Wielkiej Wojny*, Piotrków Trybunalski 2016.

oraz sformowanie (obok istniejących w strukturach lotnictwa wojskowego) batalionu balonów obserwacyjnych³. Planowano, że batalion ten będzie składał się z pięciu kompanii balonów obserwacyjnych na uwięzi. Poszczególne kompanie miały być formowane systematycznie co rok, w ramach przyznawanych środków finansowych również na zakup niezbędnego sprzętu i wyposażenia.

Program formowania kompanii balonów obserwacyjnych na lata 1921-1928.

Batalion balonów obserwacyjnych	Planowany rok formowania	Planowany zakup powłok balonowych na lata 1921-1928
1. kompania balonów obserwacyjnych	1921	2
2. kompania balonów obserwacyjnych	1922	2
3. kompania balonów obserwacyjnych	1923	2
4. kompania balonów obserwacyjnych	1924	2
5. kompania balonów obserwacyjnych	1928	1
Razem:		9

³ *Opracowanie własne.*

Czas efektywnego użytkowania powłoki jednego balonu w okresie służby nad morzem przewidziano na okres pięciu lat. W związku z powyższym, w celu realizacji planu rozbudowy lotnictwa morskiego i utrzymania stanów etatowych poszczególnych pododdziałów zamierzano zakupić łącznie 277 samolotów i 9 balonów obserwacyjnych na uwięzi⁴. W planach nie ujęto jednak zakupu obok balonów obserwacyjnych również balonów zaporowych. Co więcej, w strukturze planowanego do sformowania batalionu balonowego nie przewidziano kompanii balonów zaporowych. Niestety plan rozbudowy

lotnictwa morskiego w latach 1920-1929 nie został zrealizowany. Był on jak na ówczesne warunki ekonomiczne państwa polskiego nierealny, tym niemniej wyznaczył kierunki w jakich powinna zmierzać rozbudowa lotnictwa morskiego, w tym pododdziałów balonowych, których miejsce postoju miało docelowo znajdować się na wybrzeżu.

W 1924 roku Kierownictwo Marynarki Wojennej (KMW) opracowało nowy plan rozbudowy sił Marynarki Wojennej (MW) na lata 1925-1928. Zakładano w nim między innymi, utworzenie trzech eskadr bojowych lotnictwa morskiego. Do ich głównych zadań miała należeć przede wszystkim współpraca z okrętami MW. Oprócz tego plan przewidywał wykorzystanie samolotów myśliwskich i balonów na uwięzi (zaporowych) do osłony bazy i portów, które miały być dostarczone przez lotnictwo lądowe⁵. Ten program rozbudowy lotnictwa został wdrożony do realizacji po zatwierdzeniu go przez rząd w 1925 roku. Główny nacisk położono jednak na rozbudowę lotnictwa silnikowego jako bardziej wartościowego środka bojowego, natomiast nie podjęto realizacji zorganizowania de facto od podstaw pododdziałów balonowych wraz z infrastrukturą techniczną pracujących wyłącznie na rzecz MW⁶.

Należy w tym miejscu zwrócić uwagę na stan organizacji i wyposażenie funkcjonujących w strukturach polskiego lotnictwa wojskowego pododdziałów Wojsk Balonowych⁷. 1. połową kompanię aeronautyczną sformowano 5 maja 1919 roku w Poznaniu, pod dowództwem por. pil. ster. Sławomira Władysława Bilka, na bazie zdobycznego poniemieckiego sprzętu. W tym samym roku przystąpiono do formowania Oficerskiej Szkoły Aeronautycznej (OSA), która miała szkolić fachowy personel w zakresie obsługi technicznej oraz pilotów i obserwatorów balonowych i sterowcowych. Zakupy sprzętu, jakich dokonano we Francji na przełomie 1919 i 1920 roku, pozwoliły na sformowanie

3 T. Matuszak, Współpraca balonów wojskowych z Marynarką Wojenną w okresie międzywojennym, *Przegląd Morski* 2004, nr 7-8, s. 91; tegoż, Próby zastosowania balonów wojskowych na wybrzeżu w okresie międzywojennym, [w:] *Pomorze w systemie obrony Polski w okresie międzywojennym i po II wojnie światowej*, red. T. Kmiecik, Słupsk 2004, s. 76-77.

4 A. Morgała, *Samoloty w polskim lotnictwie morskim*, Warszawa 1985, s. 15.

5 Tamże, s. 21.

6 T. Matuszak, *Współpraca...*, op.cit., s. 91-92; tegoż, *Próby...*, s. 77.

7 W początkowym okresie formowania używano nazwy *Wojska Aeronautyczne*, od 1922 roku *Wojska Aerostatyczne*, a po 1923 roku *Wojska Balonowe*.

trzech Grup Aeronautycznych. Wzięły one udział w wojnie polsko-rosyjskiej 1919-1920, stanowiąc między innymi elementy 1. pułku aeronautycznego⁸, pod dowództwem płk. pil. bal. Aleksandra Wańkowicza⁹. Po zakończeniu działań wojennych miała miejsce dalsza rozbudowa pododdziałów Wojsk Balonowych do liczby pięciu batalionów. Jednak w 1924 roku dokonano znacznej ich redukcji do jednego batalionu balonowego w Toruniu (1. batalion balonowy). Dopiero pięć lat później, w 1929 roku na bazie detaszowanej kompanii balonów zaporowych, sformowano w Jabłonie 2. batalion balonowy. Pomimo licznych i znaczących sukcesów w międzynarodowym i krajowym sporcie balonowym, do 1939 roku nie sformowano żadnej nowej jednostki balonowej¹⁰.

Istotne zmiany w planach rozbudowy lotnictwa morskiego, w tym i powrót do koncepcji użycia balonów na wybrzeżu, nastąpiły dopiero w pierwszej połowie lat trzydziestych. W projekcie preliminarza budżetowego zgłoszonego przez KMW na rok 1933/1934 przewidywano, że lotnictwo morskie obok 33 samolotów różnego przeznaczenia będzie dysponować również 11 balonami. W liczbie tej znajdować się miał jeden balon obserwacyjny typu Caquot BM¹¹ oraz 10 balonów zaporowych N-NN¹². Cena jednego balonu klasy Caquot BM miała wynosić wraz z dźwigarką 181,5 tys. złotych, a jednego



Przygotowanie balonu obserwacyjnego do wzlotu, zbiory własne autora.

- 8 Szerzej: T. Matuszak, Użycie wojsk balonowych w wojnie polsko-sowieckiej 1919-1920. Działania 1. pułku aeronautycznego na Południowym Podlasiu (w tym w Siedlcach), Szkice Podlaskie 2000, z. 8, s. 41-52; tenże, Sprawozdanie płk. pil. bal. Aleksandra Wańkowicza z użycia 1. Pułku Aeronautycznego w wojnie 1920 roku, Biuletyn Wojskowej Służby Archiwalnej („BWSA”) 2002, nr 25, s. 262-274.
- 9 Na temat służby wojskowej twórcy polskich Wojsk Balonowych, zob.: T. Matuszak, Płk. pil. bal. Aleksander Wańkowicz – dowódca 1. pułku aeronautycznego i jego udział w Bitwie Warszawskiej, [w:] O powinnościach żołnierskich, t. II – Tym co polskość zachowali i o nią walczyli, red. M. Kardas, Oświęcim 2016, s. 435-454; Z. Kozak, Z. Moszumański, Płk. pil. Aleksander Wańkowicz (1881-1947), Aeroplan 2006, nr 2.
- 10 Szerzej na temat historii polskich wojsk balonowych: T. Matuszak, Polskie wojska balonowe w latach 1918-1939, BWSA 1999, nr 22, s. 50-68; Z. Kozak, Z. Moszumański, J. Szczepański, 1 Batalion Balonowy, Pruszków 2007; Z. Kozak, Z. Moszumański, J. Szczepański, 2 Batalion Balonowy, Pruszków 2006; J. Szczepański, Wojska balonowe. Legionowo 1897-1939, Pruszków 2004.
- 11 Francuski morski balon obserwacyjny Caquot BM stanowił wersję balonu BD przystosowaną do szybkiego ściągnięcia na ziemię. Odpowiednio skonstruowana uprząż i olinowanie balonu miało pozwolić w przypadku zagrożenia na niemalże pionowe ustawienie powłoki balonu. Efektem miała być dwukrotnie większa prędkość ściągnięcia balonu. Kosz balonu Caquot BM przewidziany był dla jednego obserwatora. A. Morgała, Samoloty wojskowe w Polsce 1924-1939, Warszawa 2003, s. 335.
- 12 Francuski balon zaporowy DCA N-NN (tandem) był produkowany w Polsce na licencji od 1925 r. w Centralnych Zakładach Balonowych (później Wytwórnia Balonów i Spadochronów). Dane techniczne balonu DCA N (dolnego): objętość na ziemi 168 m³; objętość maks. na pułapie 215 m³; średnica maks. na pułapie 5,20 m; długość 17,3 m; masa własna 103 kg; pułap operacyjny 2000 m; dopuszczalna prędkość wiatru 15m/s. Dane techniczne balonu DCA N-NN (górnego): objętość na ziemi 172 m³; objętość maks. Na pułapie 280 m³; średnica maks. na pułapie 5,725 m; długość 17,3 m; masa własna 117 kg; pułap teoretyczny tandemu 4500 m; pułap praktyczny przy uwzględnieniu kąta znoszenia 3800 m; dopuszczalna prędkość wiatru 15 m/s. A. Morgała, Samoloty wojskowe w Polsce 1918-1924, Warszawa 1997, s. 226.

tandemu balonów zaporowych wraz z dźwigarką 31,8 tys. złotych. Dla porównania koszt najtańszego wodnosamolotu szkolnego wynosił wówczas 132 tys. złotych, a wodnosamolotu rzeczno 158 tys. złotych¹³. Niestety projekt preliminarza na rok 1933/1934 w takiej postaci nie został przyjęty oraz nie skierowano go do realizacji także w latach następnych.

Pomimo braku stosownych środków finansowych na zakup niezbędnego sprzętu na potrzeby pododdziałów balonowych jakie planowano sformować, opracowywano dalsze koncepcje ich wykorzystania nad polskim morzem, w tym w szczególności współpracy z MW i artylerią nadbrzeżną. W myśl poglądów teoretyków, współdziałanie balonu na uwięzi z flotą morską miało na celu realizację następujących zadań:

- rozpoznanie w zakresie wyszukiwania okrętów nawodnych i podwodnych oraz pól minowych;



Obsługa dźwigarki balonowej, zbiory własne autora.

- obserwację ognia artylerii jednostek pływających;
- obserwację ognia artylerii nadbrzeżnej.

Balon obserwacyjny służył także za środek łączności, mógł współpracować przy zakładaniu pól minowych lub brać udział w konwojowaniu transportów. Balon obserwacyjny współpracujący z flotą morską mógł być wykorzystany również jako środek obserwacji operujący z wybrzeża morskiego lub morza z pokładu okrętu. Kompania balonowa pracująca na wybrzeżu nie posiadała specjalnego wyposażenia, jedynie balon typu morskiego o wzmocnionej konstrukcji. W myśl instrukcji i regulaminów, balon przeznaczony do obserwacji wybrzeża powinien być znajdować się możliwie najbliżej brzegu morza. Przy pracy na szerokim pasie wybrzeża należało obrać kilka miejsc wzlotów w zależności od wykonywanego zadania. Miejsce biwaku musiano wybierać bardzo starannie ze względu na silne wiatry jakie występują na wybrzeżu, które mogłyby zerwać balon z uwięzi lub uszkodzić jego powłokę. Balon wzniesiony na wybrzeżu na wysokość 500 m był widoczny ze statku z odległości do 35 km. Sygnały wzrokowe dawane z balonu widoczne były:

- gołym okiem do 6 km;
- z niewielkich statków bez użycia lornetek ze względu na falowanie morza do 10 km;
- z dużych okrętów do 12 km;
- ze stacji sygnałowych i punktów obserwacyjnych do 20 km.

Łączność kompanii balonowej działającej na wybrzeżu była podobna do łączności balonu współpracującego z artylerią i flotyllą rzeczno¹⁴. Wykorzystywano radiotelegraf, środki łączności wzrokowej oraz łodzie motorowe. Przy wzlotach z okrętu nad morzem kosz powinien być wyposażony w specjalną drabinkę linową umożliwiającą zmianę obserwatorów po ściągnięciu balonu. Bez względu na to czy balon wznosił się z wybrzeża czy z okrętu, obserwatorzy oprócz spadochronów musieli być wyposażeni w pasy ratunkowe na wypadek skoku ze spadochronem do morza.

¹³ A. Morgała, *Samoloty w polskim...*, op.cit., s. 52. W literaturze spotyka się również pojęcie wyciągarka zamiast dźwigarka.

¹⁴ Szerzej: T. Matuszak, *Współdziałanie aeronautyki wojskowej z flotyllą rzeczno*, [w:] *Zapomniane bandery. Flotylla rzeczno II Rzeczypospolitej*, pod red. S. Januszewskiego, Wrocław 2019, s. 427-438; H. Grabowski, *Współdziałanie balonu z flotyllą rzeczno*, „Przegląd Lotniczy” 1930, nr 11, s. 813-818.



Balon obserwacyjny na biwaku, zbiory własne autora.

Przy obserwacji z morza dominującą rolę w obserwacji miały warunki atmosferyczne. Latem podczas ciszy unosi się nad morzem lekka mgła, przy wietrze od morza zwiększa się przezroczystość powietrza natomiast przy wietrze od wybrzeża granica widoczności widnokregu jest mniejsza. Przy obserwacji morza pod słońce widoczność jest słabsza, przed wschodem słońca i o zmroku lepiej widoczne są oświetlone części widnokregu. Jeżeli nad morzem unosi się lekka mgła, określenie granicy widnokregu jest utrudnione tak jak i w południe widoczność różnych kierunków jest różna.

Zasięg obserwacji z balonu obserwacyjnego na morzu w sprzyjających warunkach atmosferycznych był następujący:

- eskadrę po dymie z kominów można było rozpoznać z odległości od 65-100 km, natomiast jej skład i kierunek można było rozpoznać z odległości 35 km;
- latarnie morskie oraz duże okręty widoczne były z odległości około 50 km;
- wyspy zarysowujące się niewysokim pasmem

wybrzeża widoczne były z odległości około 50 km;

- brzeg z wielkimi masywami widoczny był z odległości 90-130 km.

Dowódca kompanii balonów obserwacyjnych pod każdym względem podlegał dowódcy floty, który przeznaczał balon obserwacyjny do współpracy z jednostkami floty lub jednostkami obrony wybrzeża¹⁵.

W przeciwieństwie do balonów obserwacyjnych, balony zaporowe były jednym ze środków obrony przeciwlotniczej przeznaczonym do ustawiania nieruchomych zapór powietrznych, które miały za zadanie, m.in. ochronę zagrożonego nalotem nieprzyjaciela ośrodka. Przez pojęcie „ośrodek” w myśl instrukcji i regulaminów rozumiano osiedla o mniej lub bardziej zwartej zabudowie, o różnorodnym przeznaczeniu i użyteczności. Wewnątrz każdego ośrodka rozróżniano następujące rodzaje obiektów: miasta, porty, obiekty komunikacyjne, obiekty wojskowe, przemysłowe, użyteczności publicznej oraz urządzenia i zakłady o znaczeniu ogólnopaństwowym lub lokalnym¹⁶.

15 Regulamin balonów obserwacyjnych, część I, Walka, Warszawa 1938, s. 69-72. Centralne Archiwum Wojskowe (CAW), sygn. 517.

16 M. Kopczewski, Z. Moszumański, Polska obrona przeciwlotnicza w latach 1920-1939, Pruszków 1996, s. 110.



Ćwiczenia z obserwacji i kierowania ogniem artylerii, zbiory własne autora.

Działanie zapory balonowej polegało na zaskoczeniu atakującego lotnictwa poprzez wzniesienie stalowych lin uwięzi balonów w niewielkich odstępach, które dla lotnika szczególnie przy dużej prędkości lotu były niewidoczne. Napotkana przez samolot lina stalowa, która unoszona była przez balon powodowała uszkodzenie lub zniszczenie atakującego samolotu. Zapory balonowe stosowano przede wszystkim nocą, od zapadnięcia zmroku do świtu. Dzięki istnjącemu prawdopodobieństwu natknięcia się samolotu na linę uwięzi, zaporę balonową miała na celu:

- uniemożliwienie nieprzyjacielskim samolotom dostępu do chronionych ośrodków, które mogły być celem nocnych bombardowań lotniczych;
- działanie psychologiczne na załogę atakującego samolotu;
- zmuszenie do nieprzewidzianych, niezaplanowanych a tym samym niebezpiecznych manewrów atakujący samolot;
- zepchnięcie go z trasy lotu na inny kierunek, gdzie działały inne środki obrony przeciwlotniczej (artyleria, przeciwlotnicze karabiny maszynowe, lotnictwo myśliwskie);
- zmuszenie atakujących samolotów do ataku z dużej wysokości utrudniającej dokładne celowanie.

Balony zaporowe łączono piętrowo linami uwięzi tworząc tzw. tandem. Miało to na celu zwiększenie siły podnośnej wznoszącej liny uwięzi, a w efekcie zwiększenie pułapu zapory. Zapory balonowe wznoszono zazwyczaj na wysokość powyżej 3500 m, maksymalnie do 4500 m. Wysokość wzniesienia zapory zależała od siły podnośnej gazu, którym napełnione były balony tandemu, od stanu powłok balonowych oraz od warunków atmosferycznych. Zaporę, aby mogła spełnić swoje zadanie musiała się składać z co najmniej 4-6 tandemów, co stanowi-

ło pluton. Odstępy pomiędzy zaporami wynosić miały od 200 do 600 m¹⁷. Pluton dzielił się na posterunki, które stanowił jeden tandem balonów zaporowych z jedną dźwigarką.

Użycie balonów zaporowych było niemożliwe przy sile wiatru 20 m/s na wysokości 4000 m ze względu na ryzyko utraty balonu w efekcie jego zerwania. Również mgła i opady atmosferyczne w dużej mierze stanowiły przeszkodę w stawianiu zapory balonowej. Użycie balonów zaporowych było również uzależnione od właściwości terenu. Teren, który nasycony był wysokimi przedmiotami typu wysokie kominy, linie energetyczne czy zabudowania utrudniał manewrowanie zaporą balonową. Najlepszy teren do wzniesienia zapory powinien mieć dogodne drogi dojazdowe dla pojazdów mechanicznych (dźwigarki, samochody z osprzętem i obsługą).

Czas jaki potrzebny był na wzniesienie zapory balonowej szacowano od chwili przybycia na miejsce działania na około 30 godzin. W ciągu tych 30 godzin przeprowadzono: wywiad terenu, wyznaczano stanowiska dla posterunków, miejsca biwakowe, napełniano balony i je wznoszono. Czas potrzebny od wzniesienia całego tandemu od chwili startu balonu górnego wynosił 1 1/2 godziny, ściągnięcie natomiast 1 godzinę.

Jeden balon napełniano wodorem około 1 godziny, natomiast największa szybkość wznoszenia wynosiła 200 m/min.¹⁸

Koncepcje współpracy pododdziałów Wojsk Balonowych z wielkimi jednostkami, pociągami pancernymi, flotyllami rzecznyymi i MW, stanowiły pokłosie posiadanego ówczesnie sprzętu, doświadczenia oraz programów szkolenia tych specjalistycznych pododdziałów. Niemalże od początku formowania pierwszych pododdziałów borykano się przede wszystkim z problemem małej ilości wysoko wykwalifikowanych

17 Instrukcja wojska balonowego, tom III, Użycie balonów zaporowych, Warszawa 1930, s. 1-3. CAW, sygn. 3651.

18 Tamże, s. 6-7. Dla porównania napełnienie powłoki balonu obserwacyjnego wodorem zajmowało wyszkolonej kompanii od dwóch do czterech godzin. Do całkowitego napełnienia powłoki o pojemności 1000 m³, potrzeba było około 180-200 butli stalowych o pojemności 5-6 m³ każda. Gaz utrzymywał swoją siłę podnośną od dwóch do czterech tygodni, z zastrzeżeniem systematycznego uzupełniania go świeżym gazem. W przeciwnym przypadku balon po jednorazowym napełnieniu był w stanie utrzymać się w powietrzu około sześć dni. Podczas dobrych warunków atmosferycznych wzlot balonu realizowany był przy nacisku wiatru na linę uwięzi do 600 kilogramów na odcinku 1000 m, co równało się prędkości wiatru do 20 m/s. W wyjątkowych przypadkach wzlot dopuszczalny był przy prędkości wiatru 25 m/s, co równało się z naciskiem 750 kg na linę uwięzi. Średni czas trwania lotu obserwacyjnego wynosił od dwóch do czterech godzin. Maksymalny pułap obserwacyjny balonu z jednym obserwatorem w koszu wynosił do 1600 m, z dwoma zaś do 1200 m. Średnia wysokość obserwacji wynosiła średnio 1000-1200 m, a najniższa 700 m. Szybkość wznoszenia balonu uwiązanego na linie stalowej wypuszczanej z bębna dźwigarki samochodowej wynosiła 8-12 m/s, ściągnięcie zaś wynosiło 5-8 m/s. Za: M. Romeyko, Taktyka lotnictwa, Warszawa 1936, s. 283-284.

kadr. Już 31 kwietnia 1919 r. mjr pil. bal. Feliks Bołsunowski na podstawie rozkazu dziennego nr 1 Dowództwa Wojsk Aeronautycznych zaczął formować Oficerską Szkołę Aeronautyczną (OSA)¹⁹. Na dowódcę utworzonej szkoły wyznaczono awansowanego na podpułkownika Feliksa Bołsunowskiego. Pierwszy kurs został otwarty 21 maja 1919 roku, w ramach którego słuchacze otrzymali wykształcenie ogólnowojskowe w zakresie kursu szkoły podchorążych oraz specjalne wykształcenie balonowe. Po zakończeniu I kursu w dniu 28 września 1919 roku absolwenci w stopniu sierżanta zostali przydzieleni na stanowiska dowódców plutonów w formowanych w tym czasie jednostkach. W połowie października 1919 roku absolwenci I kursu OSA zostali mianowani na stopień podporucznika. W czasie trwania I kursu uruchomiono przy OSA także kurs o charakterze unifikacyjnym dla oficerów innych rodzajów broni i oficerów aeronautów, którzy pochodzili z armii państw zaborczych. Za podstawę wykształcenia 12 oficerów będących na kursie, przyjęto regulamin francuski²⁰.

Pod koniec marca 1920 roku rozpoczął się drugi kurs w OSA. Słuchacze tego kursu szkoleni byli według tych samych zasad co kurs pierwszy. Dziesięciu najbardziej zaawansowanych w nauce podchorążych drugiego kursu, w związku z brakiem oficerów na froncie zostało przydzielonych do formowanego 1. pułku aeronautycznego. Po przybyciu do pułku objęli oni stanowiska dowódców plutonów. Drugi kurs ukończyło 33 absolwentów w połowie września 1920 roku. Uruchomiono także cztery kursy Szkoły Podoficerskiej, którą ukończyło 80 podoficerów-specjalistów. Przy OSA złożyło także egzaminy czterech aspirantów oficerskich²¹. 7 maja 1920 roku OSA w Poznaniu w myśl Dziennika Rozkazów MSWojsk. nr 17 z dnia 25 maja 1920 roku, podporządkowana została Sekcji 3 Departamentu III MSWojsk. oraz zaliczana do liczby szkół wojskowych²².

Wiosną 1921 roku OSA przeniesiono z Poznania do portu sterowcowego w Toruniu i wznowiono podstawową działalność polegającą na szkoleniu obserwatorów balonowych. Komendantem nadal był ppłk Feliks Bołsunowski, adiutantem por. Czesław Dratwa, a dyrektorem nauk por. Kazimierz Kraczkiewicz. W Toruniu OSA mieściła się w koszarach przy ulicy Sienkiewicza, w których kwaterował także III batalion balonowy. Dziennikiem Rozkazów MSWojsk. nr 45 z dnia 15 listopada 1921 roku, poz. 817 powołano kandydatów podoficerów na kurs mechaników aeronautycznych przy OSA²³. Kandydaci na kurs musieli być podoficerami i posiadać wykształcenie ogólne w zakresie szkoły powszechnej. Musieli posiadać kwalifikacje na podoficera zawodowego, które w przyszłości otwierały drogę do awansu na stopień chorążego. Kandydaci musieli wykazać się znajomością rzemiosła (preferowano metalowców i maszynistów), dobrym stanem zdrowia (kat. A) i złożyć zobowiązanie do sześcioletniej służby zawodowej w wojskach balonowych w przypadku pomyślnego ukończenia kursu mechaników aeronautycznych. Kandydaci stawić się mieli w Centralnych Zakładach Aerostatycznych w Jabłonie – Legionowie, gdzie przechodzili przez dwa tygodnie próby w warsztatach. Następnie kierowani byli na czteromiesięczny kurs do Torunia, do OSA. Po ukończeniu kursu odbywali dwumiesięczną praktykę warsztatową, po której obejmowali etatowe miejsca mechaników aeronautycznych. Przed nominacją na stopień chorążego przyznawano im uposażenie i stopień majstra wojskowego, o którym decydowały posiadane kwalifikacje i lata służby. W rozkazie przewidziano 50 miejsc dla kandydatów.

Również w 1921 roku Dziennikiem Rozkazów MSWojsk. nr 47 powołano oficerów na czwarty kurs w OSA²⁴. Kandydatami mogli być oficerowie w stopniu podporucznika i porucznika, a także urzędnicy wojskowi rangi X i XI w wie-

19 Ku czci poległych lotników. Księga pamiątkowa. Praca zbiorowa pod red. M. Romeyki, Warszawa 1933, s. 225. Szerzej: Z. Kozak, Z. Moszumański, J. Szczepański, Oficerska Szkoła Aeronautyczna (1919-1924), Pruszków-Legionowo 2014. Warto nadmienić, że w okresie działalności instytucja ta zmieniała kilkakrotnie swoją nazwę, a jej ostatnią w chwili likwidacji w 1924 roku była Centralna Szkoła Balonowa.

20 Ku czci..., op.cit., s. 228-229.

21 Tamże, s. 229.

22 Dziennik Rozkazów MSWojsk. nr 17 z dnia 25 maja 1920 r., poz. 446.

23 Dziennik Rozkazów MSWojsk. nr 45 z dnia 15 listopada 1921, poz. 817.

24 Dziennik Rozkazów MSWojsk. nr 47 z dnia 29 listopada 1921 roku, poz. 846.

ku do 30 lat o dobrym stanie zdrowia. Urzędnicy wojskowi musieli wykazać się także posiadanym stopniem podoficerskim i minimum półroczną służbą wojskową, jako szeregowi przed nominacją na urzędnika wojskowego oraz świadectwem ukończenia sześciu klas szkoły powszechnej. Zarówno kandydaci oficerowie jak i urzędnicy wojskowi musieli przedstawić opinię dowództwa na ich temat pod względem moralnym, fachowym i służbowym. Oficerowie zobowiązywali się, na wypadek pomyślnego ukończenia kursu, do dwuletniej służby z prawem przeniesienia ich do Korpusu oficerów Aeronautycznych. Urzędnicy wojskowi zobowiązywali się do dwuletniej służby w wojskach balonowych. Po ukończeniu kursu mieli oni również być przemianowani na oficerów aeronautów i otrzymać podczas kursu dodatkowe wyszkolenie wojskowe w zakresie musztry i regulaminów. Kandydaci dla których przewidziano 50 miejsc, po złożeniu dokumentów mogli być skierowani na trzy miesiące na służbę próbną do batalionów aeronautycznych. Po wstępnej próbie wybierano kandydatów do OSA.

Program zajęć teoretycznych ośmiomiesięcznego kursu w OSA obejmował następujące specjalistyczne przedmioty: obrona przeciwlotnicza i maskowanie, radiotelegrafia, taktyka balonów na uwięzi, ogólne wiadomości o lotnictwie, silniki spalinowe, dźwigarki i konserwacja sprzętu samochodowego, służba obserwacyjna, manewrowanie, wytwarzanie wodoru, fizyka gazów, perspektywa stosowana, meteorologia, aerofotografia, mechanika stosowana, sprzęt wzlotowy balonów obserwacyjnych, krawiectwo i powroźnictwo balonowe²⁵.

Zajęcia praktyczne polegały przede wszystkim na obserwacji i współpracy z artylerią. W początkowym okresie szkolenia korzystano ze stołu plastycznego (znajdował się on w sali gimnastycznej) w odpowiedniej skali, który wykonano według projektu por. Kraczkiewicza. W dalszym okresie zajęć praktycznych ćwiczenia prowadzono z balonu. W pierwszym okresie działalności OSA do szkolenia używano dwóch

zdobytch w 1919 roku w Poznaniu niemieckich balonów obserwacyjnych, m.in. jednego Parseval-Sigsfeld Drachen, które zastąpiono francuskimi balonami Caquot typu R²⁶. Pomimo tak obszernego programu nie prowadzono nauki strzelania powietrznego z kosza balonu, co było prawdopodobnie efektem nie uzbrajania w ręczną broń maszynową obsługi balonów obserwacyjnych w okresie powojennym. Wykłady i zajęcia praktyczne w OSA prowadzili: ppłk Feliks Bołsunowski, por. Kazimierz Kraczkiewicz, kpt. Sławomir Bilek, por. Antoni Janusz oraz dwóch oficerów francuskich mjr Gaston Aumoitte i mjr Arthur Olivain, których tłumaczem był ppor. Zbigniew Burzyński²⁷.

W 1922 roku po raz pierwszy na niebie ukazał się sterowiec z białoczerwonymi szachownicami. Był to zakupiony rok wcześniej francuski sterowiec ciśnieniowy typu Zodiac VZ-11 klasy Vedette, któremu w Polsce nadano nazwę „Lech”. Ponieważ przeznaczono go do celów szkoleniowych nie kupiono do niego wyrzutników bombowych i bomb. „Lecha” przydzielono do OSA, w której sformowano Batalion Sterowcowy w składzie jednej kompanii manewrowej i technicznej. Batalionem dowodził kpt. Władysław Szczepański, a kompanią kpt. Sławomir Bilek, który był jednocześnie Komendantem Sterowca²⁸. Sterowiec używany był w OSA przez pięć lat, do 1926 roku kiedy to przeznaczony został do kasacji. Wyszkolono na nim 19 pilotów sterowcowych i nie ustaloną liczbę mechaników sterowcowych. Program zajęć teoretycznych obejmował przede wszystkim naukę nawigacji lotniczej, a zajęcia praktyczne manewrowanie sterowcem na ziemi oraz loty w dzień i w nocy.

W ramach redukcji wojsk balonowych przypadającej na lata 1923-1924 w 1924 roku zlikwidowano OSA, wobec której w ostatnim okresie czasu używano nazwy Centralna Szkoła Balonowa. Jej miejsce i zadania przejął jedyny ówczesnie istniejący batalion balonowy w Toruniu organizujący doraźne kursy. Nawiązując do tradycji OSA 1. batalion balonowy w Toruniu przyjął jej odznakę i programy szkolenia. Kursy prowadziła

25 K. Sławiński, *Lotnisko toruńskie 1920-1945*, Warszawa 1983, s. 32.

26 Z. Jankiewicz, *Aerostaty. Balony i sterowce*, Warszawa 1982, s. 150.

27 K. Sławiński, *Lotnisko...*, op.cit., s. 32.

28 Tamże, s. 32-33.

działająca przy batalionie Szkoła Podchorążych Wojsk Balonowych, którą w 1932 roku rozwiązano a na jej miejsce utworzono Pluton Podchorążych Rezerwy, gdzie kandydaci na przyszłych oficerów rezerwy wojsk balonowych uzyskiwali potrzebne wykształcenie teoretyczne z praktyką w jednostkach balonowych²⁹.

Ostatni kurs tego rodzaju zorganizowano w 1931 r. Na podstawie Dziennika Rozkazów MSWojsk. nr 2 z dnia 22 stycznia 1931 r. uruchomiono z dniem 1 lipca 1931 r. jednorazowy ośmiomiesięczny kurs obserwatorów balonowych przy 1. batalionie balonowym w Toruniu³⁰. Kandydaci na kurs nie mogli mieć więcej niż 28 lat, być stanu wolnego i dobrego zdrowia, posiadać stopień podporucznika lub porucznika i odpowiednie kwalifikacje osobiste i służbowe oraz minimum jeden rok służby w pododdziale liniowym. Absolwenci kursu mieli być przeniesieni do korpusu oficerów aeronautyki, otrzymać tytuł i odznakę obserwatora balonowego z prawem do pobierania dodatku lotniczego. Kurs ten ukończyło 14 oficerów z innych broni. W późniejszym okresie w ramach Plutonu Podchorążych Rezerwy kształcono 17 uczniów-ochotników na obserwatorów balonowych. Po ukończeniu 5-miesięcznego kursu absolwenci otrzymywali tytuły podchorążych rezerwy. Następnie mogli ukończyć dwuletnią Szkołę Podchorążych Artylerii i po otrzymaniu nominacji oficerskich wrócić do wojsk balonowych. Program nauki w Plutonie był taki sam jak w OSA³¹. Wykładowcami przedmiotów fachowych byli oficerowie 1. batalionu balonowego, a ogólnowojskowych oficerowie garnizonu toruńskiego³².

Posiadając odpowiednio wykształcone kadry wiosną 1936 roku powrócono do tematu zastosowania balonów obserwacyjnych i zaporowych na wybrzeżu. Był to do tej pory problem nierozwiązany, pomimo kilkakrotnego zgłaszania go w planach rozbudowy lotnictwa morskiego i w preliminarzach budżetowych. W ramach planowanych ćwiczeń przewidywano jednak wyko-

rzystanie balonów znajdujących się aktualnie na wyposażeniu 1. batalionu balonowego w Toruniu. Balony obserwacyjne miały za zadanie prowadzenie obserwacji ruchów floty potencjalnego przeciwnika i kierowanie ogniem własnej artylerii. Tandemy balonów zaporowych N-NN miały natomiast stanowić element czynnej obrony przeciwlotniczej polskiego wybrzeża, a w szczególności baz i portów morskich.

Wiosną 1936 roku w ramach 1. batalionu balonowego w Toruniu sformowano doraźnie pod dowództwem kpt. obs. bal. Kazimierza Menscha morską kompanię balonów obserwacyjno-zaporowych, która przeznaczona została do współpracy z MW. Na wyposażeniu sformowanej kompanii znajdowało się 10 tandemów balonów zaporowych N- NN i jeden zakupiony specjalnie na tę okazję francuski balon obserwacyjny Caquot BM. Balon ten planowano wykrzystać również na jednostkach pływających³³.

Na początku lipca 1936 roku kompania przybyła z Torunia do Gdyni, gdzie została zakwaterowana w koszarach 2. Morskiego Dywizjonu Artylerii Przeciwlotniczej (MDAPlot.) na wzgórzach redłowskich. Sprzęt kompanii przywieziony z Torunia stanowił wspomniany już balon Caquot BM, 40 powłok balonów zaporowych, butle z wodorem, dźwigarka marki Renault i inny osprzęt balonowy³⁴. Po napełnieniu powłoki balonu obserwacyjnego wodorem, nastąpił jego próbny wzlot. W trakcie prób okazało się, że wiklinowy kosz balonu jest stanowczo za mały dla dwóch obserwatorów. Jeszcze większy problem pojawił się ze specjalnie zakupioną na potrzeby obsługi balonu Caquot BM dźwigarką Renault, która wyposażona była w dwa silniki. Jeden służył do napędu dźwigarki, a drugi do ściągania balonu. Miało to w zamysle konstruktorów przyspieszyć i ułatwić manewrowanie balonem³⁵. W myśl założeń technicznych w balonie morskim francuscy konstruktorzy w miejsce stosowanej uzdy w balonach obserwacyjnych klasy

29 J. Pawlak, *Pamięć lotników polskich 1918-1945*, Warszawa 1998, s. 68.

30 Dziennik Rozkazów MSWojsk. nr 2 z dnia 22 stycznia 1931 roku, poz. 19.

31 K. Sławiński, *Lotnisko...*, op.cit., s. 49-50.

32 K. Sławiński, *Z dziejów polskiej aeronautyki wojskowej*, Rzeszów 1987, s. 28.

33 T. Matuszak, *Współpraca...*, op.cit., s. 93; tegoż, *Próby...*, op.cit., s. 78.

34 K. Sławiński, op.cit., s.32.

35 Tamże.

BD³⁶ używanych nad lądem stałym, wprowadzili uzdę nowego typu. Miała ona umożliwić ściąganie balonu na ziemię niemal w pozycji pionowej, zbliżonej do nachylenia pod kątem 70°. Znajdujący się w koszu balonu obserwator miał możliwość, np. w przypadku ataku lotniczego lub nagłego pogorszenia się warunków atmosferycznych, zwolnienia za pomocą pociągnięcia taśmy dwóch tylnych linek uzdy. Balon dzięki temu miał przyjąć pozycję niemal pionową, w wyniku czego kosz balonu przylegałby wówczas do brzucha powłoki w okolicach tylnego usterzenia³⁷. Balon obserwacyjny BD był większy gabarytowo i był ściągany w pozycji poziomej. Stawiając duży opór aerodynamiczny był przez to ściągany na ziemię dużo wolniej³⁸. Jak się okazało w praktyce, zastosowana dźwigarka do obsługi balonu Caquot BM była zbyt słabej mocy. Szybkość ściągania balonu Caquot BM tym samym nie odbiegała od tempa ściągania balonu BD. W związku z powyższym podwieszono pod balon kosz od balonu BD dla dwóch obserwatorów, a balon musiano ściągać w normalnej pozycji poziomej. Zrezygnowano również ze stosowania opracowanej na potrzeby balonu morskiego cięższej uzdy.

Po kilku dniach kompania kpt. Menscha została przeniesiona na Oksywie, gdzie znajdowała się już kompania reflektorów przeciwlotniczych, z którą balony miały współpracować. Innym zadaniem kompanii balonowej była współpraca z baterią nadbrzeżną Canot w zakresie korygowania ognia artylerii. Pierwsze strzelania baterii przeciwlotniczej z 2. MDAPlot. do holowanej pływającej tarczy dało dobre rezultaty. Ogniem kierował z balonu osobiście dowódca batalionu kpt. K. Mensch. Wybuchy pocisków z kosza balonu obserwacyjnego były bardzo dobrze widoczne. Pozwoliło to na sprawne i szybkie kiero-

wanie ogniem baterii, co miało wpływ również na oszczędne zużycie amunicji³⁹.

W tym samym czasie dowodzący plutonem balonów zaporowych por. Tadeusz Drobiński otrzymał zadanie napełnienia powłok balonów wodorem i przemarsz na Kępę Oksywską. Przemarsz rozwiniętego plutonu z napełnionymi powłokami był jednym z elementów prowadzonych ćwiczeń. 30 lipca 1936 roku o świcie, aby nie hamować ruchu w mieście, rozpoczął się przemarsz przez Gdynię. Pomimo wczesnego wymarszu, na przedmieściach Gdyni baloniarze musieli pokonać dużą liczbę przeszkód jakie napotkali na swojej drodze, w postaci linii wysokiego i niskiego napięcia, wiaduktów i mostów. W efekcie pluton do koszar morskiej kompanii saperów dotarł dopiero w południe⁴⁰. Żołnierze zostali zakwaterowani w koszarach, a na placu koszarowym zorganizowano biwak dla balonów⁴¹. Zgodnie z planem ćwiczeń pododdział ten miał wziąć udział w strzelaniu baterii nadbrzeżnej Canot.

30 lipca 1936 roku w trakcie prowadzonych ćwiczeń miał miejsce tragiczny wypadek. Miejsce w koszu balonu zajęli por. obs. bal. Franciszek Rybicki i kpr. pchor. rez. Jerzy Wiaderny. Balon został wypuszczony w powietrze i zatrzymany na wysokości pomiędzy 800 a 1000 metrów. W powłokę unoszącego się w powietrzu balonu o godzinie 12.30 nagle uderzył piorun, w wyniku czego stanął on w płomieniach. Piorun spływając po linie spowodował wybuch wodoru. Porucznik Rybicki uratował się skacząc z balonu ze spadochronem i lądując na polu nieopodal miejsca katastrofy. Niestety mniej szczęścia miał kapral Wiaderny. Będąc jeszcze w koszu balonu zbyt szybko wyzwolił czaszę spadochronu co spowodowało splątanie się spadochronu z resztkami powłoki balonu. W wyniku tego kapral Je-

36 Francuski balon obserwacyjny zbudowany przez firmę Caquot w 1924 r. Produkowany był w Polsce na licencji pod koniec lat dwudziestych i stanowił podstawowy sprzęt kompanii balonów obserwacyjnych. Dane techniczne: długość 31 m; średnica maks. przed rozszerzeniem 7,65 m; średnica po rozszerzeniu 8,55 m; objętość przed rozszerzeniem 820 m³; objętość po rozszerzeniu 1025 m³; masa własna 510 kg; pułap operacyjny z dwoma obserwatorami 1500-1800 m; dopuszczalna prędkość wiatru przy wzlocie 25 m/s; współczynnik obciążenia niszczącego powłoki przy wietrze 15 m/s n=12; przy wietrze 25 m/s n=6. A. Morgała, Samoloty wojskowe w Polsce w latach 1924-1939, Warszawa 2003, s. 325.

37 A. Morgała, Samoloty w polskim..., op.cit., s. 61.

38 W balonie obserwacyjnym BD lina uwięzi kończyła się klamrą. Do niej przymocowywane były cztery liny umocowane na stałe, które rozchodziły się skośnie. Nosiły one właśnie nazwę uzdy.

39 T. Matuszak, Współpraca..., op.cit., s. 94; tegoż, Próby..., op.cit., s. 80.

40 K. Stawiński, op. cit., s.34.

41 Napełnione powłoki balonowe kotwiczono do ziemi za pomocą lin uwięźnych.

rzy Wiaderny spadł na ziemię wraz z płonącymi resztkami balonu ponosząc śmierć na miejscu⁴². Również na ziemi nie obeszło się bez ofiar. Piorun spływający po linie trafił w dźwigarkę, której ogumienie spełniło rolę izolatora. Dzięki temu dźwigarkowy, który ją obsługiwał siedząc na niej nie zginął. Niestety śmierć poniósł również szeregowy Kazimierz Higinus Kojtka⁴³ z obsługi naziemnej balonu, który w momencie uderzenia pioruna stał oparty o dźwigarkę. Dwaj inni żołnierze zostali także porażeni prądem. Pogrzeb ofiar odbył się na cmentarzu oksywskim. Specjalna komisja, która przybyła z Warszawy nie dopatrzyła się uchybień ze strony obsługi, stwierdzając tylko całkowite zniszczenie balonu. Był to jedyny w polskim lotnictwie wojskowym wypadek zniszczenia balonu od uderzenia piorunem⁴⁴.

Pomimo tego tragicznego w skutkach wypadku, ćwiczeń z balonem obserwacyjnym nie przerwano. W miejsce zniszczonego balonu Caquot BM sprowadzono z Torunia nową powłokę balonu BD. Po napełnieniu powłoki balonu wodorem przystąpiono do realizacji zadań przewidzianych programem ćwiczeń na Oksywiu. Po zakończeniu ćwiczeń w strzelaniu z baterią Canot, wypełnioną gazem powłokę balonu wraz z dźwigarką załadowano na holownik MW i przeciągnięto na Hel. Kompania balonowa pod dowództwem kpt. Menscha współpracowała tam z 31. baterią artylerii (od 1937 r. im. kmdr. ppor. Heliadora Laskowskiego). Współpraca polegała na obserwowaniu i korygowaniu ognia artylerii prowadzonego do tarcz holowanych na morzu. Strzelanie przy współpracy z obserwatorami balonowymi wypadło dobrze, natomiast próby wykrywania okrętów podwodnych z kosza balonu dały wyniki negatywne. Okręt podwodny

przepląwał w zanurzeniu niepostrzeżenie obok holownika, na którym z ulokowanej na pokładzie dźwigarki wypuszczany był w powietrze balon. Obserwator balonowy nie był w stanie przy ówczesnych środkach technicznych dostrzec zanurzonego okrętu⁴⁵. W tym samym czasie pluton balonów zaporowych wykonywał ćwiczebne wzloty w rejonie portu gdyńskiego i na Półwyspie Helskim. Przewidywano, że baza lotnictwa morskiego, którą zamierzano utworzyć na Helu, będzie broniona między innymi przez kompanię balonów zaporowych i dwie kompanie balonów obserwacyjnych. Pomimo udanej realizacji ćwiczeń w strzelaniu, MW zrezygnowała z formowania na swoje potrzeby pododdziałów balonowych.

Ponownie powrócono do myśli zastosowania balonów na wybrzeżu latem 1939 roku. Miało to związek z coraz częściej powtarzającymi się naruszeniami granicy państwowej przez samoloty Luftwaffe. W połowie lipca tego roku przy kolejnym tego typu naruszeniu granicy przez załogę samolotu Junkers Ju-52 interweniowała artyleria przeciwlotnicza. Działanie polskich artylerzystów okazało się na tyle skuteczne, że ustały przeloty nad polskim wybrzeżem w ciągu dnia, natomiast nasiliły się loty nocne. Jednym z najlepszych wówczas środków obrony przeciwlotniczej okazały się balony zaporowe. Latem 1939 roku skierowano na Półwysep Helski z 1 batalionu balonowego w Toruniu pluton balonów zaporowych typu N-NN. Stanowiska balonów zaporowych ukryte wśród sosen, ustawione zostały w rozległy ośmiobok w najszerzej części półwyspu. Regularnie co noc wlatywały z przeciwnie ustawionych dźwigarek jeden lub dwa tandemy balonów. Wzlotów balonów dokonywano również za dnia w wyniku czego loty niemieckich samolotów nad

42 Kpr. pchor. obs. bal. Jerzy Wiaderny urodził się 24 sierpnia 1914 r. w Belchatowie. Był synem Stefana i Heleny z Dorożyńskich. Po maturze został powołany do 1. batalionu balonowego w Toruniu, gdzie przeszedł przeszkolenie w specjalności obserwatora balonowego. Będąc po przeszkoleniu teoretycznym i lotach na balonach został odkomenderowany na ćwiczenia z MW do Gdyni wraz z 2. kompanią. Zginął śmiercią lotnika 30 lipca 1936 r. o godz. 12.30 w Gdyni - Obłuzu. Został pochowany na cmentarzu wojskowym w Gdyni - Oksywiu. A. Popiel, Pamięci poległych lotników 1933-1939, Warszawa 1987, s. 94-95.

43 Szer. mech. Kazimierz Higinus Kojtka urodził się 11 stycznia 1914 r. w Toruniu. Był synem Piotra i Józefy z Urbanowskich. Po ukończeniu szkoły wydziałowej uzyskał tytuł mechanika. W 1935 roku powołany został do służby wojskowej z przydziałem do 1. batalionu balonowego. W 2. kompanii pełnił obowiązki mechanika dźwigarki balonowej. Zginął tragicznie 30 lipca 1936 r. o godz. 12.30 w Gdyni - Obłuzu. Pochowany został obok kaprała J. Wiadernego. A. Popiel, op. cit., s. 95.

44 K. Sławiński, op. cit., s. 34-35; A. Morgała, Samoloty w polskim..., op.cit., 1985, s. 61-62; Informacje z przebiegu wypadku zamieszczone w tej pozycji przez A. Morgałę pochodzą z relacji kpt. obs. mgr. inż. Kazimierza Sławińskiego, por.: B. Uziembło, Toruńskie lotnictwo wojskowe II Rzeczypospolitej w fotografii ze zbiorów Muzeum Okręgowego w Toruniu, Toruń 2013, s. 119-120; T. Matuszak, Współpraca..., op.cit., s. 95-96; tegoż, Próby..., op.cit., s. 80-81.

45 K. Sławiński, op. cit., s.36.

Helem ustały. Pod koniec sierpnia 1939 roku stanowiska balonów zaporowych zostały zwinięte, a pluton został odkomenderowany do dyspozycji dowództwa Armii „Poznań”⁴⁶.

Omówione wyżej doświadczenia z użycia pododdziałów Wojsk Balonowych nad polskim morzem w okresie II RP, były pochodną koncepcji, regulaminów i instrukcji oraz posiada-

nego sprzętu. Pomimo pozytywnej współpracy balonów obserwacyjnych z artylerią, podstawowym powodem zaniechania formowania nowych pododdziałów był brak odpowiednich środków finansowych niezbędnych do zakupu nowoczesnego sprzętu. Tym samym we wrześniu 1939 roku po rozpoczęciu działań wojennych, balonów wojskowych na wybrzeżu nie było.

Źródła i bibliografia

Centralne Archiwum Wojskowe:

Dziennik Rozkazów MSWojsk. nr 17 z dnia 25 maja 1920 r., poz. 446.

Dziennik Rozkazów MSWojsk. nr 45 z dnia 15 listopada 1921, poz. 817.

Dziennik Rozkazów MSWojsk. nr 47 z dnia 29 listopada 1921 roku, poz. 846.

Dziennik Rozkazów MSWojsk. nr 2 z dnia 22 stycznia 1931 roku, poz. 19.

Instrukcja wojska balonowego, tom III, Użycie balonów zaporowych, Warszawa 1930. CAW, sygn. 3651.

Regulamin balonów obserwacyjnych, część I, Walka, Warszawa 1938. CAW, sygn. 517.

Piśmiennictwo:

Grabowski H., Współdziałanie balonu z flotyllą rzeczną, [w:] Przegląd Lotniczy 1930, nr 11.

Jankiewicz Z., Aerostaty. Balony i sterowce, Warszawa 1982.

Kopczewski M., Moszumański Z., Polska obrona przeciwlotnicza w latach 1920-1939, Pruszków 1996.

Kozak Z., Moszumański Z., Płk. pil. Aleksander Wańkiewicz (1881-1947), [w:] *Aeroplan* 2006, nr 2.

Kozak Z., Moszumański Z., Szczepański J., 1 Batalion Balonowy, Pruszków 2007.

Kozak Z., Moszumański Z., Szczepański J., 2 Batalion Balonowy, Pruszków 2006.

Kozak Z., Moszumański Z., Szczepański J., Oficerska Szkoła Aeronautyczna (1919-1924), Pruszków-Legionowo 2014.

Ku czci poległych lotników. Księga pamiątkowa. Praca zbiorowa pod red. M. Romeyki, Warszawa 1933.

Matuszak T., Koncepcje wykorzystania polskich wojsk balonowych w latach 1918-1939, [w:] *Człowiek i technika na polach bitew wojen światowych*, red. A. Olejko, P. Korzeniowski, Rzeszów 2016.

Matuszak T., O dominację w powietrzu... Aerostaty Wielkiej Wojny, Piotrków Trybunalski 2016.

Matuszak T., Płk. pil. bal. Aleksander Wańkiewicz – dowódca 1. pułku aeronautycznego i jego udział w Bitwie Warszawskiej, [w:] *O powinnościach żołnierskich, t. II – Tym co polskość zachowali i o nią walczyli*, red. M. Kardas, Oświęcim 2016.

Matuszak T., Polskie wojska balonowe w latach 1918-1939, [w:] *Biuletyn Wojskowej Służby Archiwalnej* 1999, nr 22.

Matuszak T., Próby zastosowania balonów wojskowych na wybrzeżu w okresie międzywojennym, [w:] *Pomorze w systemie obrony Polski w okresie międzywojennym i po II wojnie światowej*, red. T. Kmieciak, Słupsk 2004.

Matuszak T., Rozwój i zastosowanie aeronautyki wojskowej w I wojnie światowej, [w:] *Człowiek i technika na polach bitew wojen światowych*, red. A. Olejko, P. Korzeniowski, Rzeszów 2016.

46 A. Morgała, op.cit., s.73.

- Matuszak T., Sprawozdanie płk. pil. bal. Aleksandra Wańkowicza z użycia 1. Pułku Aeronautycznego w wojnie 1920 roku, [w:] Biuletyn Wojskowej Służby Archiwalnej 2002, nr 25.
- Matuszak T., Użycie wojsk balonowych w wojnie polsko-sowieckiej 1919-1920. Działania 1. pułku aeronautycznego na Południowym Podlasiu (w tym w Siedlcach), [w:] Szkice Podlaskie 2000, z. 8.
- Matuszak T., Współdziałanie aeronautyki wojskowej z flotyllą rzeczną, [w:] Zapomniane bandery. Flotylle rzeczne II Rzeczypospolitej, pod red. S. Januszewskiego, Wrocław 2019.
- Matuszak T., Współpraca balonów wojskowych z Marynarką Wojenną w okresie międzywojennym, [w:] Przegląd Morski 2004, nr 7-8.
- Morgała A., Samoloty w polskim lotnictwie morskim, Warszawa 1985.
- Morgała A., Samoloty wojskowe w Polsce 1918-1924, Warszawa 1997.
- Morgała A., Samoloty wojskowe w Polsce 1924-1939, Warszawa 2003.
- Pawlak J., Pamięci lotników polskich 1918-1945, Warszawa 1998.
- Popiel A., Pamięci poległych lotników 1933-1939, Warszawa 1987.
- Romeyko M., Taktyka lotnictwa, Warszawa 1936.
- Sławiński K., Lotnisko toruńskie 1920-1945, Warszawa 1983.
- Sławiński K., Z dziejów polskiej aeronautyki wojskowej, Rzeszów 1987.
- Szczepański J., Wojska balonowe. Legionowo 1897-1939, Pruszków 2004.
- Uziembło B., Toruńskie lotnictwo wojskowe II Rzeczypospolitej w fotografii ze zbiorów Muzeum Okręgowego w Toruniu, Toruń 2013.

Dziedzictwo wciąż żywe

Heritage is still alive

Mowa o dziedziczeniu tradycji 304 Dywizjonu Bombowego/Obrony Wybrzeża Ziemi Śląskiej najpierw od 2004 r. przez 30 Eskadrę Lotniczą Brygady Lotnictwa Marynarki Wojennej, miała miejsce od 2010 r., po reorganizacji, przez 44 Bazę Lotnictwa Marynarki Wojennej. Chronologicznie przypomniano najważniejsze wydarzenia z dziejów Dywizjonu (1940-1946). W końcowej partii podano wybrane dokumenty odnoszące do patrona, święta, symboliki jednostki.

We are talking about the inheritance of the tradition of the 304 Bomber Squadron / Defense of the Silesian Coast, first since 2004 by the 30th Air Squadron of the Navy Air Brigade, and from 2010, after reorganization, by the 44th Naval Air Base of the Polish Navy. The most important events in the history of the Squadron (1940-1946) were chronologically recalled. In the final batch, selected documents referring to the patron, celebrations, and symbolism of the unit were given.

W święto „polskich skrzydeł”, 28 sierpnia 2004 roku, 30 Eskadra Lotnicza Brygady Lotnictwa Marynarki Wojennej przejęła bojowe tradycje 304 Dywizjonu Obrony Wybrzeża Ziemi Śląskiej im. Księcia Józefa Poniatowskiego.

Z tej okazji w bazie lotniczej Siemirowice miała miejsce uroczystość, którą zainaugurowała ekumeniczna msza święta w intencji lotników. Uczestniczyli w niej m.in.: podsekretarz stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej (MON) Andrzej Towpik, poseł na sejm Andrzej Różański, dowódca Marynarki Wojennej (MW) admirał floty Roman Krzyżelewski, kontradm. pil. Zbigniew Smolarek, kontradm. Adam Mazurek, przedstawiciele Ambasady Wielkiej Brytanii: attache lotniczy płk Tim Williams i attache morski por. Edward Vaughan oraz reprezentanci naszego przemysłu lotniczego z prezesem PZL Mielec Zbigniewem Działowskim, oficerowie, wódcy okolicznych gmin i młodzież. Honorowe miejsca zajęli byli lotnicy 304 Dywizjonu: Edward Zarudzki, Ludwik Krempa, Marian Kowalczyk, Julian Dreścik, Jan Łuszczek i Marian Kulczewski.

Przybyły również rodziny tych, którzy oddali życie nad „pustynią oceanu”, do końca wierni biało-czerwonej szachownicy. Po mszy złożono wieńce i wiązanki kwiatów pod Pomnikiem Lotników, którzy do ostatniego lotu wystartowali z siemirowickiej bazy. Później przy hangarach 30 Eskadry, przed frontem jej personelu, powitał gości dowódca Marynarki Wojennej. Przypomniano dzieje 304 Dywizjonu, jedynej polskiej jednostki, która wykonywała typowe zadania lotnictwa morskiego u boku brytyjskiego sojusznika.

Wzruszenie ogarnęło weteranów, gdy dowódca 30 Eskadry kmdr por. pil. Zbigniew Panek powiedział: *...dla chwały Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej w imieniu własnym i moich podwładnych oświadczam, że dopełnimy wszelkich starań, by być godnymi sukcesorami Waszych tradycji, pamiętając słowa marszałka Józefa Piłsudskiego, że kto nie szanuje i nie ceni swojej przeszłości, ten nie jest godzien szacunku terażniejszości, ani nie ma prawa do przyszłości.*

Następnie chor. strz. rtg. w st. spocz. Jan Łuszczek odsłonił na kadłubie PZL „Bryza” godło 304 Dywizjonu, obok godła 30 Eskadry. W koń-

cu „Bryza” w barwach Wellingtona z czasu Bitwy o Atlantyk, eskortowana przez siostrzane samoloty, wystartowała nad morze, by zrzucić w jego fale wieniec poświęcony lotnikom morskim.

Spotkanie lotniczych pokoleń zakończyło oficjalną część uroczystości. Goście i gospodarze mieli okazję zapoznać się z najnowszym samolotem patrolowym polskiej produkcji PZL „Bryza bis”, obejrzeć wystawę medali i odznaczeń z kolekcji płk. Henryka Karpińskiego, malarstwo lotniczo-marynistyczne Jarosława Wróbla oraz wyroby z metaloplastyki Zygmunta Szulca.

Wszyscy podkreślali doskonałą organizację imprezy, a przede wszystkim pełną serdeczności atmosferę, jaką stworzyli lotnicy w marynarskich mundurach swym starszym kolegom i rodzinom tych, którym nie dane było doczekać powrotu do wolnej Ojczyzny.



Spotkanie pokoleń przy „Bryzie”, foto. Autor



Współczesne „Bryzy” w barwach 304 Dywizjonu.

Tradycje jednostki

Od początku 1942 roku Generalny Inspektorat PSP był zaangażowany w tworzenie planów dotyczących rozwoju i przyszłości PSP w niepodległej Polsce w okresie powojennym. 304 Dywizjon, jako jednostka posiadająca trzyletnie doświadczenie ze służby w Coastal Command, w założeniach londyńskiego Kierownictwa Marynarki Wojennej, miał stać się zalążkiem naszego lotnictwa morskiego. Jak się okazało, z wiadomych przyczyn, po zakończeniu wojny nie mogło dojść do realizacji tych planów.

W sierpniu 2004 roku 30 Kaszubska Eskadra Lotnicza Brygady Lotnictwa Marynarki Wojennej oficjalnie przejęła tradycje 304 Dywizjonu Bombowego „Ziemi Śląskiej im. Ks. Józefa Poniatowskiego”. Jednostka ta uzyskała też prawo używania odznaki 304 Dywizjonu na swoich samolotach. 30 Eskadra została w końcu 2010 roku rozformowana, a na jej podstawie utworzono 44 Bazę Lotnictwa Morskiego wchodzącą w skład Brygady Lotnictwa Marynarki Wojennej.

Również mieszkańcy Śląska nie zapomnieli o swoim dywizjonie - zorganizowany w 2008 roku w Katowicach z okazji 90-lecia Lotnictwa Polskiego, IV Katowicki Festyn Lotniczy, nosił imię 304 Dywizjonu Bombowego Ziemi Śląskiej. W uroczystościach tych brali udział ostatni żyjący weterani 304 Dywizjonu.



Samolot patrolowo-ratowniczy PZL M-28 „Bryza”-IR 30 Kaszubskiej Eskadry Lotniczej w historycznym malowaniu sfotografowany podczas pokazów lotniczych Air Show Radom w 2017 r.

304 Dywizjon Bombowy Ziemi Śląskiej

Znakami rozpoznawczymi samolotów dywizjonu były litery NZ na kadłubach, od lipca 1944 r. Dowódcą dywizjonu został ppłk pil. Jan Biały, a doradcą z ramienia RAF S/Ldr W. Graham. Początkowy stan liczebny wynosił 24 trzyosobowe załogi oraz około 180 osób personelu obsługi i administracyjnego. Dywizjon organizował się w trudnych warunkach trwała bitwa o Anglię brak było tłumaczy i instruktorów RAF. Polacy, nie zrażeni codziennymi trudnościami, przystąpili z zapałem do szkolenia w powietrzu na otrzymanych samolotach typu Fairey „Battle”.

1 września został zorganizowany na tym samym lotnisku następny polski dywizjon bombowy 305. Szkolenie obu dywizjonów odbywało się równoległe, trudności pokonywano często kolektywnie, co miało dodatni wpływ na przebieg szkolenia i morale personelu obu dywizjonów, operacyjnie należących do 1 Grupy Bombowej.

15 kwietnia 1941 roku dywizjon poniósł pierwszą stratę w locie treningowym. Zginęło trzech lotników. 24 kwietnia 1941 roku załogi dywizjonu po raz pierwszy wzięły udział w wyprawie bombowej na tereny okupowanej Europy. Ginęli ludzie.

27 maja został poważnie uszkodzony nad Boulogne Vickers „Wellington” ppor. pil. Jana Woraczewskiego. Pilot zdecydował się na powrót do Anglii. Nad brzegiem angielskim trzech lotników opuściło samolot ze spadochronami: sierż. Józef Drożdż wpadł do morza i utopił się, natomiast sierż. Nilski i sierż. Józefiak wylądowali na brzegu. Pilot zdecydował się na lądowanie w przygodnym terenie samolot rozbił się, a trzech lotnicy: ppor. pil. Jan Woraczewski, ppor. pil. Bronisław Kuczyński i ppor. nawig. Cezary Wieczorek, zginęli na miejscu.

W czerwcu dywizjon strat nie poniósł, natomiast w lipcu, z wyprawy nocnej z 24 na 25 lipca nad Emden, ze swojego pierwszego lotu bojowego nie wróciła załoga kpt. pil. Leszek Karczewski, sierż. pil. Zygmunt Witkowski, kpt. nawig. Stanisław Rzepa, sierż. rtg. Zbigniew Zuwała, sierż. strz. Bolesław Salomon i por. nawig. Jan Musiał, który poleciał na ochotnika jako strzelec. Wszyscy zginęli.

Od 20 lipca dywizjon operował z nowego lotniska Lindholme w hrabstwie York. W sierpniu i wrześniu celem jego wypraw (przeprowadzonych bez strat własnych) były obiekty położone na terenie Ruhry. W październiku pogoda



Por. pil. Jerzy Iszkowski dowódcą klucza i pocztu sztandarowego Sztandaru Polskich Sił Powietrznych przekazywanego przez Dywizjon 303 na lotnisku RAF Northolt, kolejnemu Dywizjonowi 304 do przewiezienia na lotnisko RAF Lindholme.

znacznie się pogorszyła. Załogi walczyły nie tylko z wrogimi myśliwcami i coraz skuteczniejszą niemiecką obroną naziemną, ale także i z fatalnymi warunkami atmosferycznymi.

W nocy z 20 na 21 października sześć załóg dywizjonu 304 bombardowało Emden. W drodze powrotnej, w rejonie wyspy Helgoland, został zestrzelony i runął do morza polski Vickers „Wellington”; cała jego załoga zginęła: sierż. pil. Mikołaj Zyków, ppor. pil. Stanisław Borzęcki, por. nawig. Adam Gisman, sierż. rtg. Henryk Plis, sierż. strz. Ryszard Klimiuk i sierż. strz. Wilhelm Adamik.

26 października, w drodze powrotnej z nad Hamburga, załoga ppor. pil. Emila Ladro była zmuszona do wodowania na Morzu Północnym, kilkanaście mil od miejscowości Cromer. Pięciu członków załogi uratowało się; do łodzi ratunkowej nie dotarł por. strz. Stefan Stenocki, zginął w nurtach morskich.

7 listopada na bombardowanie celów w Mannheim poleciały trzy załogi. Lotnicy natrafili na fatalne warunki atmosferyczne, wiał bardzo silny zachodni wiatr, a widoczność była ograniczona na skutek całkowitego zachmurzenia nieba.

W drodze powrotnej jednej z załóg zabrakło paliwa, były kłopoty ze wskazaniem busoli. Pilot Tadeusz Blicharz obniżył lot pod chmury, zauważył oświetlone lotnisko; sądził, że jest nad terenem Anglii. Po wylądowaniu okazało się, że to lotnisko niemieckie koło Brukseli. Pilot spowodował pożar samolotu i dopiero wtedy załoga oddała się do niewoli.

14 listopada nowym dowódcą dywizjonu 304 został mjr nawig. Stanisław Poziomek. Tej nocy pięć załóg bombardowało Hamburg. Jedna załoga wodowała kilkadziesiąt mil na wschód od Yarmouth i przez 18 godzin pływała w łodzi ratunkowej. W jej składzie byli: sierż. pil. Garstka, ppor. nawig. Marczyński, ppor. Klewicz, sierż. Strzyżewski i sierż. Pokrzywa.

W nocy z 16 na 17 grudnia z wyprawy nad Ostendę nie powróciła załoga dowódcy eskadry A, kpt. pil. Jana Błażejewskiego. Razem z nim byli: por. pil. Marian Szczodrowski, por. nawig. Jan Komłacz, sierż. rtg. Bolesław Gołębek, sierż. strz. Kazimierz Suwalski i sierż. strz. Hubert Rutkowski. Wszyscy zginęli.

W 1941 r. dywizjon wykonał 214 lotów bojowych w łącznym czasie 1202 godzin. Straty personelu latającego wyniosły 47 poległych lotników.

Od początku 1942 r. dywizjon 304 prowadził intensywną działalność. Rosły i straty własne, szczególnie kwiecień okazał się tragiczny: zginęło aż 6 załóg 36 lotników! Wobec ciężkich strat i braku uzupełnienia zdecydowano przesunąć dywizjon 304 z Bomber Com mand do Coastal Command, w którym to lotnictwie straty były znacznie mniejsze.

Przesunięcie do lotnictwa obrony wybrzeża nastąpiło 10 maja 1942 r. 14 maja dywizjon przeniósł się z lotniska Lindholme na lotnisko Tiree, usytuowane na jednej z wysepek archipelagu Hebrydów, u północno-zachodnich wybrzeży Szkocji. Warunki bytowania na tym lotnisku były



Legitymacja i odznaka 304 Dywizjonu PSP Wielkiej Brytanii,
źródło - zbiory Tomasz Ligęza.

ciężkie nie tylko ze względu na blaszane baraki, w których kwaterowano, ale również na zimne dokuczliwe wiatry i częste deszcze. Mimo to załogi od razu przystąpiły do przeszkolenia w oczekujących je zadaniach, którymi miały być loty na wykrywanie oraz zwalczanie niemieckich okrętów podwodnych za pomocą min głębinowych. Dywizjon miał być użyty również do bombardowania i minowania portów nieprzyjaciela.

Operacyjnie dywizjon podlegał w tym czasie 15 Grupie Obrony Wybrzeża. Już 18 maja załoga mjr. Poziomka wykonała pierwszy lot bojowy w celu patrolowania wyznaczonego rejonu Atlantyku.

Loty na patrolowanie wód Atlantyku nie były łatwe. Wprawdzie odbywały się w porze dziennej, ale trwały bardzo długo przeciętnie od 8 do 10 godzin, sięgały głęboko w ocean. Aby skutecznie wykrywać niemieckie okręty podwodne, loty wykonywano na małych wysokościach. Ciągła obserwacja bezkresnych przestrzeni morskich oraz obserwacja powietrza (na wypadek wrogich myśliwców) dodatkowo męczyła załogi. Doku-

czał blask słońca i monotonia horyzontu, przy złej pogodzie wzrastało napięcie nerwowe.

26 maja załoga kpt. obs. Tadeusza Buczmy (pilot por. T. Skarżyński) wykryła na Atlantyku niemiecki okręt podwodny i zaatakowała go. Sztab morski uznał atak za udany, lecz wykluczył zatopienie U-boota*, uznając go wbrew przekonaniu załogi za prawdopodobnie uszkodzony.



St. Eval - 6 III, North Weald - 9 VII, Chedburgh - 6 IX... Na tych lotniskach w 1945 r. swój szlak bojowy kończył 304. Dywizjon Bombowy Ziemi Śląskiej im. Ks. Józefa Poniatowskiego. Na fotografiach sceny z końca bojowej służby dywizjonu, źródło: zbiory Muzeum Dywizjonu 303 im. ppłk. pil. Jana Zumbacha.

31 maja inna załoga zaatakowała U-boota zanurzonego tuż pod powierzchnią tafli morskiej. Po przeprowadzeniu analizy zdjęć sztab morski stwierdził, że załoga zaatakowała... rekina. Przypadki takie zdarzały się już załogom z brytyjskich dywizjonów Coastal Command.

Tego dnia o godz. 15.00 na skutek awarii silnika załoga kpt.nawig. Wacława Waltera zmuszona była wodować na Atlantyku, w odległości 300 mil od Hebrydów. Wszczęto natychmiastową akcję ratunkową, w której brał również udział brytyjski dywizjon 224 bazujący także na lotnisku w Tiree. Załoga, płynąca w dinghy, została odnaleziona i o godz. 22.15 uratowana przez brytyjski niszczyciel HMS „Boadicea”.

13 czerwca 1942 r. dywizjon 304 przeniesiono do 19 Grupy Coastal Command na lotnisko Dale w południowej Walii, położone nad zatoką Milford. Otrzymał teraz zadanie patrolowania Zatoki Biskajskiej i przyległych wód Atlantyku. Uczestniczył również w osłonie konwojów morskich, idących z kierunków zachodnich do Anglii lub wypływających na Atlantyk. Z nowego miejsca postoju dywizjon był jeszcze intensywniej angażowany w lotach niż w lotnictwie Bomber Command.

W nocy z 25 na 26 czerwca w wielkim nalocie tysiąca bombowców na Bremę wzięło udział siedem załóg z dywizjonu 304. W tym celu załogi jednostki przeleciały na lotnisko w Docking, gdzie uzupełniono paliwo i załadowano bomby. Z wyprawy nie powróciła załoga w składzie: sierż. pil. Henryk Kuć, ppor. pil. Jan Kramin, por. strz. Jan Wojtas i sierż. strz. Mikołaj Talach. Wszyscy zginęli.

W lipcu trzykrotnie załogi wykryły niemieckie okręty podwodne w Zatoce Biskajskiej i przeprowadziły na nie ataki bombowe:

- 6 lipca załoga por. nawig. Adolfa Nowickiego zaatakowała U-boota, który już zaczął się zanurzać. Zrzucony ładunek 6 bomb nie wyrządził jednak U-bootowi większych szkód.
- 10 lipca załoga por. nawig. Franciszka Krzyszczuka zaatakowała U-boota płynącego tuż pod powierzchnią morza. Po zrzuceniu bomb głębinowych zauważono oleistą plamę na powierzchni morza. Wezwano drugi samolot, który powtórnie obłożył bombami głębinowymi miejsce zanurzenia okrętu.

- 30 lipca jedna załoga zaatakowała zanurzający się okręt podwodny, ale konkretnego rezultatu nie zauważono.

Bitwa o Atlantyk weszła w połowie 1942 r. w najcięższy dla aliantów okres. Wojenna flota sprzymierzonych nie mogła sobie poradzić z nadzwyczaj szybkimi akcjami niemieckich okrętów podwodnych, które coraz bardziej dawały się we znaki atakując i zatapiając liczne statki handlowe, a nawet bojowe okręty. Do tego nad Atlantykiem pojawiały się również niemieckie samoloty rozpoznawczo-bombowe Focke-Wulf FW-200 „Condor” i „Kurier”, dysponujące olbrzymim zasięgiem 4000 kilometrów. Penetrowały one morskie szlaki atlantyckie, atakowały bombami napotkane konwoje, informowały swoje dowództwo o ruchach alianckich konwojów. Luftwaffe panowała nad przestrzeniami wód przybrzeżnych na dalekiej północy — od Finlandii, poprzez Norwegię, Danię, Holandię, Belgię i Francję, aż po brzegi Hiszpanii na południu. Samoloty niemieckie pojawiły się nad wodami zachodniej Afryki, wspólnie z lotnictwem włoskim penetrowały basen Morza Śródziemnego.

W sierpniu odnotowano następujące wydarzenia:

- 3 sierpnia załoga por. pil. Edwarda Zarudzkiego dokonała ataku na zanurzony okręt podwodny. Zrzucono sześć bomb głębinowych, w chwilę później zauważono oleistą plamę i wydobywające się bańki powietrza.
- 9 sierpnia załoga por. pil. Ryszarda Figury wykryła okręt na wynurzeniu, zaatakowała go, ale z powodu wady mechanizmu odpalającego bomby nie wypadły.
- w nocy z 11 na 12 sierpnia załogi miały wykonać pierwsze operacje nocne. Jeden ze startujących Vickers „Wellingtonów”, miotany silnym i porywistym wiatrem, zaraz po starcie zwałił się do morza. Zginęli: por. pil. Tadeusz Siuzdak, sierż. pil. Michał Omieliaszko, kpt. nawig. Ludwik Maślanka, sierż. rtg. Paweł Drożdżiok, sierż. strz. Marian Modrzewski i sierż. strz. Stanisław Wojtowicz;
- 13 sierpnia 1942 r. dywizjon 304 zapisał na swym koncie zatopienie niemieckiego okrętu podwodnego. Sukces ten osiągnęła załoga Vickers „Wellingtona” oznaczonego literami NZ-R: dowódca por. nawig. Adolf Nowicki, piloci — sierż. L. Gołębiowski i sierż. Ko-

złowski, radiotelegrafista ppor. S. Franczak, strzelcy sierż. Henryk Gębicki i sierż. Stefan Lewkowicz. Do spotkania z wynurzającym się U-bootem doszło na Atlantyku w punkcie określonym przez 10° długości geograficznej zachodniej i 47° szerokości geograficznej, komunikaty Coastal Command często podkreślały z uznaniem determinację i bohaterską postawę lotników.

Do ważniejszych wydarzeń ostatnich miesięcy 1942 r. należały:

- 24 września dziewięć załóg patrolowało Zatokę Biskajską. Załoga sierż. pil. Bakanacza i por. pil. Morawskiego stoczyła zwycięską walkę z dwoma niemieckimi myśliwcami Ju-88. Jednego z nich strzelcy zestrzelili do morza, drugi uszkodzony (z warkoczem dymu za silnikiem), zawrócił do Francji. Walka trwała ponad 20 minut, nikt z załogi nie został ranny.
- 8 października załoga sierż. pil. Bakanacza natknęła się na niemiecki czterosilnikowy samolot rozpoznawczo-bombowy typu Focke Wulf FW-200 „Condor” w odległości około 15 mil od północnych wybrzeży Hiszpanii. Przeciwnik został uszkodzony przez sierż. strz. Kubacka i po czterech atakach zrezygnował z walki.

- 16 października nie powrócił z patrolu nad Zatoką Biskajską Vickers „Wellington” z załogą wyróżniającego się dowódcy por. pil. Stanisława Targowskiego. Samolot został zestrzelony przez niemieckiego myśliwca wiadomość tę odebrano z jego pokładu. Wraz z dowódcą zginęli: sierż. pil. Gerard Twardoch, por. nawig. Tadeusz Oleś, sierż. rtg. Zygmunt Piechowiak, sierż. strz. Władysław Młynarski i sierż. Franciszek Kubacik.

- 1 listopada zginęła załoga: por. pil. Stanisław Krawczyk, mjr pil. Ignacy Skorobohaty, kpt. nawig. Alojzy Szkuta, sierż. rtg. Jan Rogala-Sobieszczański, por. strz. Mieczysław Wodziński i sierż. strz. Zygmunt Sasal.

- 24 grudnia załoga w składzie: kpt. pil. M. Proszko, sierż. pil. J. Białecki, por. nawig. S. Kawa, sierż. rtg. J. Serafin, sierż. strz. L. Postoi i sierż. strz. S. Wojsa po powrocie z patrolu bojowego zastała nad Anglią fatalne warunki atmosferyczne (mgła). Wszyscy lotnicy ratowali się ze spadochronami.

Obszar Zatoki Biskajskiej stawał się coraz bardziej niebezpieczny dla samolotów Coastal Command. Zaroiło się tam od U-bootów, które zmieniły taktykę obronną poruszały się teraz ze-



Vickers Wellington GR Mk XIV HF330 z 304. Dywizjonu; źródło - Narodowe Archiwum Cyfrowe

społami po cztery-sześć okrętów pod jednym dowództwem i zaczęły przyjmować otwartą walkę z brytyjskimi samolotami, rezygnując z zanurzenia się. Współpracowały drogą radiową z myśliwcami, których liczbę Niemcy zwiększyli w tym rejonie.

Anglicy zareagowali na to ściągnięciem do Kornwalii dywizjonów myśliwskich dalekiego zasięgu i zorganizowaniem stanowisk dowodzenia na okrętach wojennych zaopatrzonych w stacje radiolokacyjne.

Z początkiem 1943 roku, po przeszkoleniu załóg, dywizjon podjął pracę bojową w nocy.

5 września 1943 r. załoga por. nawig. W. Chomka (piloci - sierż. P. Rybarczyk i sierż. S. Franczak, radiotelegrafista sierż. W. Druciak, strzelcy sierż. R. Ledniak i sierż. W. Sławiński) ustanowiła następny swoisty rekord. W drodze powrotnej z dalekiego nocnego patrolu została już po wschodzie słońca zaatakowana przez cztery Ju-88. Załoga broniła się dzielnie, nikt z członków nie został ranny, natomiast Vickers „Wellington” był posiekany jak sito naliczono w jego konstrukcji aż 116 trafień od pocisków karabinów maszynowych i działek!

Od 20 grudnia 1943 r. dywizjon 304 bazował na lotnisku w Predannack, również w Kornwalii. Stan załóg był pełny 24 kompletne i wyszkolone załogi. Dowódcą był mjr nawig. Czesław Korbut.

Ważniejsze wydarzenia w styczniu 1944 r.:

- w nocy z 2 na 3 stycznia załoga por. nawig. Stanisława Salewicza wykryła w świetle reflektora nieprzyjacielskiego U-boota w Zatoce Biskajskiej i obrzuciła go bombami głębinowymi.
- w nocy z 3 na 4 stycznia załoga por. nawig. Juliana Kolano wykryła niemiecki okręt podwodny w Zatoce Biskajskiej. W wyniku ataku bombami i ostrzelania przez strzelców okręt został uszkodzony.
- w nocy z 28 na 29 stycznia załoga por. nawig. Leopolda Antoniewicza z pilotem chor. Wacławem Buczyłko przeprowadziła udany atak na wykryty U-boot na kanale La Manche.
- tej samej nocy załoga z pilotem sierż. L. Matiaszkiem stoczyła walkę z niemieckim myśliwcem Me-110, który wycofał się z pojedyńku prawdopodobnie uszkodzony celnym ogniem strzelców pokładowych.
- w nocy z 30 na 31 stycznia śmiałego ataku na niemiecki niszczyciel niedaleko wybrzeża

francuskiego dokonała załoga w składzie: piloci por. Jan Koński i por. Tadeusz Kolanko, por. nawig. Ignacy Meitlis, sierżanci Władysław Spurek, Jeziorowski i Szymański. W świetle reflektora obrzucono celnie obie burty okrętu, a strzelcy razili go ogniem z karabinów maszynowych.

Ogółem w styczniu dywizjon wykonał 78 lotów patrolowych, w lutym 110 i w marcu 119.

Ciekawsze wydarzenia, które rozegrały się w lutym 1944 r. w Zatoce Biskajskiej:

- w nocy z 3 na 4 lutego załoga por. pil. Leopolda Mieleckiego została zaatakowana przez dwa Ju-88. Vickers „Wellington” był uszkodzony, a tylny strzelec por. Miedziak doznał obrażeń twarzy na skutek zderzenia pociskiem szklanych osłon wieżyczki stanowiska strzeleckiego;
- W nocy z na 12 lutego załoga por. pil. Hieronima Czyżunia zaatakowała U-boota (okręt uznano za uszkodzony); następnej nocy załoga z pilotem sierż. Kieltyką atakowała niemiecki okręt podwodny (wynik ataku nieznany). 19 marca dywizjon przeniósł się na lotnisko w Chivenor w hrabstwie Devon. Z marcowych wydarzeń należy odnotować:
- w nocy z 3 na 4 marca załoga ppłk. pil. Józefa Werakso zaatakowała okręt podwodny na wyrzuceniu bomby głębinowe obramowały kadłub okrętu. Zdaniem sztabu morskiego okręt mógł być zatopiony, jednakże z braku dalszych dowodów ostateczne określenie wyniku zdecydowano odłożyć na czasy powojenne;
- w nocy z 25 na 26 marca załoga z pilotem sierż. Matiaszkiem zaatakowała wykryty cel, którym okazała się grupa dwóch brytyjskich niszczycieli i jednego okrętu podwodnego. Atak był na szczęście niecelny. Do incydentu doszło na skutek niepoinformowania załogi przed lotem, że w wyznaczonym jej rejonie patroluje grupa okrętów brytyjskich;
- w nocy z 26 na 27 marca Vickers „Wellington” NZ-F z załogą: piloci por. Czyżuń i por. Siwruk, por nawig. Kolano i sierżanci Bąk. Barański oraz Czerpak, został zaatakowany przez dwa Me-110., Jednego napastnika odegnano, drugiego zestrzelił sierż. Barański, który kontynuował pojedynek mimo odniesionej rany. Za tę walkę otrzymał w trybie przyspieszonym brytyjskie odznaczenie lotnicze Distinguished Flying Medal.

W tym okresie losy bitwy o Atlantyk przechylały się na korzyść aliantów. Niemiecka flota podwodna ponosiła duże straty nie osiągając poważniejszych sukcesów. Szczególnie dawało się jej we znaki lotnictwo alianckie, obniżało ono morale niemieckich załóg przez utrzymywanie ich w ciągłym napięciu. Niemcy zastosowali wtedy w okrętach podwodnych urządzenie zwane Schnerkel miało ono wyprowadzoną koło peryskopu rurę, przez którą odbywało się zasysanie powietrza i usuwanie spalin w czasie, gdy okręt znajdował się w zanurzeniu peryskopowym, ale dysponujący najnowszymi urządzeniami radiolokacyjnymi lotnicy nie mieli kłopotów większych niż dotychczas.

- 6 kwietnia nie wróciła z lotu załoga: piloci sierż. Bronisław Marton i sierż. Stanisław Franczak, por. obs. Szczepan Stańczykiewicz, sierżanci Włodzimierz Kołodziej, Adam Sadkowski i Bronisław Janicki.
- 10 kwietnia dotychczasowy dowódca mjr nawig. Korbut przekazał dowództwo mjr. pil. Jerzemu Krańcowi. Z tej okazji przybył do dywizjonu zastępca szefa sztabu PSP, ppłk nawig. Stanisław Poziomek. Następnej nocy poleciał on jako nadliczbowy w załodze na ochotniczy lot nad Zatokę Biskajską. Była to załoga w składzie: piloci — sierż. Wacław Czekalski i por. Lech Małynicz, mjr nawig. Edward Stańczuk oraz sierżanci Franciszek Matlak, Edward Siadecki i Bogusław Szpinalski. Vickers „Wellington” został zaatakowany przez myśliwce niemieckie. Radiotelegrafista zdążył nadać, że załoga toczy walkę, a następnie już tylko sygnaliła SOS. „Wellington” spadł do morza.
- 24 kwietnia załoga por. pil. Jana Ochalskiego była atakowana przez Ju-88, polski „Wellington” wyszedł z opresji bez szwanku.
- 28 kwietnia załoga por. pil. Lesława Między-

brodzkiego zaatakowała wykryty okręt podwodny, lecz wyników nie dało się ustalić.

W kwietniu dywizjon wykonał 60 lotów, w maju 64 i w czerwcu 84.

W maju głośnym wydarzeniem był lot Vickers „Wellingtona” NZ-N z załogą: dowódca por. pil. Międzybrodzki, sierż. pil. Franciszek Czekalski, por. obs. Wojciech Przybylski oraz sierżanci Zygmunt Fryliński, Bogdan Jankowski i Kazimierz Lewandowski. Po sześciu godzinach lotu o godz. 3.15 załoga wykryła w świetle księżycyca najpierw jeden, a następnie obok drugi okręt podwodny na wynurzeniu. Oba otworzyły gęsty ogień do Vickers „Wellingtona”. W kilkakrotnie trafionym samolocie groził wybuch pożaru na pokładzie, mimo to por. Międzybrodzki zaatakował jeden z U-bootów i poważnie go uszkodził (orzeczenie sztabu morskiego). „Wellington” był potwornie pokiereszowany, ale załoga cała.

- W nocy z 18 na 19 maja załoga z pilotem chor. S. Kiełtyką atakowała wykrytego przy użyciu reflektorów pokładowych U-boota, ale zmuszona była zostawić go w spokoju wobec nieskutecznej interwencji niemieckiego myśliwca.

W czerwcu 1944 r. załogi dywizjonu 304 trzykrotnie atakowały niemieckie okręty podwodne.

- 18 czerwca dywizjon zatopił drugi niemiecki okręt podwodny „U-441”. Dokonała tego na Vickers „Wellingtonie” NZ-A załoga w składzie: dowódca por. pil. Leopold Antoniewicz, sierż. pil. Wacław Buczyłko¹, nawigator por. Z. Spikowski oraz sierżanci F. Szot, Herman Iżycki i Jerzy Moller. O godz. 21.10 wystartowali oni na patrol nad Zatokę Biskajską.

W sierpniu dywizjon wykonał 120 lotów, wydarzeń specjalnych nie było.

19 września dywizjon 304 został przeniesiony na lotnisko w Benbecula na jednej z wysepek Archipelagu Hebrydzkiego. Stamtąd załogi wy-

1 18 czerwca odbywająca nocny patrol załoga Vickers „Wellingtona”, dostrzegła około godz. 22.54 ślad „U-boota”, który wynurzając się nie zauważył nadlatującego polskiego samolotu. Kiedy załoga przygotowywała się do ataku, dostrzeżono następnego „U-boota”, wynurzającego się na tym samym kursie. Dowódca załogi przyjął kierunek ataku na pierwszy z dostrzeżonych okrętów i o godz. 22.57 zrzuciono sześć bomb głębinowych. Atak powtórzono trzykrotnie. Po wybuchu bomb pojawiły się różne przedmioty na powierzchni morza w rejonie ataku. Admiralicja brytyjska uznała okręt podwodny za zatopiony przez polską załogę - po wojnie okazało się, że był to „U-boot” nr U-441. Było to drugie i ostatnie pewne zwycięstwo dywizjonu w czasie służby w Lotnictwie Obrony Wybrzeża. „Księga Lotników Polskich 1939-1946”. ISBN 83-11-07329-5. Postać Wacława Buczyłki jest warta przytoczenia ze względu na to, że w czasie Kampanii Wrześniowej jako pilot 21 Eskadry Bombowej 2 września 1939 r. zrzucił pierwsze bomby na III Rzeszę. Jego starszy brat Józef Buczyłko oficer WP, PSPnZ po zakończeniu wojny wrócił do Polski i osiedlił się, tak jak i Wacław we Wrocławiu, a następnie w Dzierżoniowie na Dolnym Śląsku, gdzie stał się wybitnym pionierem odradzającego się przemysłu radiotechnicznego, współorganizatorem ZR „Diora” i dyrektorem Przemysłowej Szkoły Radiotechnicznej. „Dzierżoniów i jego mieszkańcy” tom I, 2015 r. ISBN 978-83-89818-92-8.

konywały loty nad szerokie przestrzenie Atlantyku. Warunki bytowania na wysepce były bardzo prymitywne statek przypluwał z lądu tylko trzy razy w tygodniu, personel mieszkał w blaszanych barakach, zwanych popularnie „beczkami śmiechu”. Pogoda była również fatalna: deszcze, wiatry, niska temperatura wszystko to bardzo dawało się załodze dywizjonu we znaki. Mimo to do końca roku dywizjon wykonał łącznie 276 lotów. Tylko raz, 23 listopada, załoga z pilotem chor. Jaworzyną atakowała okręt podwodny z nie ustalonym wynikiem.

Od 3 stycznia 1945 r. dowódcą dywizjonu był kpt. pil. Stanisław Żurek, dowódcą eskadry A kpt. pil. Pilniak, eskadry B kpt. pil. Emil Krzepisz.

Do końca lutego dywizjon operował z lotniska Benbecula. Część załóg patrolowała Atlantyk, latając z lotniska Limawady w północnej Irlandii. W okresie styczeń luty wykonano 116 patroli dziennych i nocnych. Z ważniejszych wydarzeń zanotowano:

- w nocy z 11 na 12 stycznia załoga kpt. pil. Żurka zaatakowała na Atlantyku U-boota, lecz wyniku nie zdołano określić;
- w nocy z 12 na 13 stycznia załoga por. pil. Głowackiego zrzuciła sześć bomb głębinowych na U-boota, wynik nieznany;
- w nocy z 2 na 3 lutego załoga z pilotem chor. Marczakiem zaatakowała bombami głębinowymi okręt podwodny na Morzu Irlandzkim, lecz wyniku nie ustalono;
- w nocy z 16 na 17 lutego załoga por. pil. Woźniaka prawdopodobnie uszkodziła U-boota;
- w nocy z 20 na 21 lutego załoga por. pil. J. Ejbicha również atakowała okręt podwodny, ale wynik pozostał nieznany.

5 marca 1945 r. dywizjon 304 wrócił do Kornwalii, tym razem na lotnisko St. Eval. Dzięki doskonałym warunkom bytowania poprawiło się samopoczucie personelu. Z nowego miejsca postoju załogi podjęły patrolowanie Zatoki Biskajskiej i Atlantyku. Natężenie lotów było wiele mniejsze niż w poprzednich miesiącach.

W marcu, kwietniu i do 8 maja wykonano 202 loty patrolowe, trzykrotnie wytropiono U-booty i zaatakowano, jednak bez stwierdzonych wyników. Po raz ostatni kontakt bojowy z niemieckim okrętem podwodnym odnotowano 22 kwietnia.

Po zakończeniu wojny dywizjon 304 został przesunięty do lotnictwa transportowego i wyposażony w samoloty typu Vickers-Armstrong „Warwick” Mk-III. Od września 1945 r. przebywał na lotnisku Chedburgh w hrabstwie Suffolk wraz z dywizjonem bombowym 301 Ziemi Pomorskiej „Obrońców Warszawy”. Załogi latały na liniach lotniczych z Wielkiej Brytanii do Wioch i Grecji.

W drugiej połowie grudnia 1946 r. dywizjon został rozwiązany.

Wysilek bojowy 304 Dywizjonu Bombowego Ziemi Śląskiej im. ks. Józefa Poniatowskiego w czasie drugiej wojny światowej przedstawia się następująco: w składzie lotnictwa Bomber Command: wykonano 488 lotów w czasie 2481 godzin; zrzucano około 800 ton bomb na cele nieprzyjacielskie. Straty bojowe dywizjonu w tym okresie wyniosły 102 lotników poległych i zaginionych. Do niewoli dostało się 35 lotników. Stracono 12 samolotów;

W składzie lotnictwa Coastal Command: wykonano 2451 lotów w czasie 21 331 godzin, zrzucano na cele nieprzyjacielskie 21 ton bomb 43 tony min głębinowych. Załogi atakowały 31 niemieckich okrętów podwodnych i osiągnęły następujące oficjalne wyniki: zniszczono na pewno 2 okręty podwodne „U-321” i „U-441”, ciężko uszkodzono 3. Przeprowadzono 16 ataków z wynikami nieznanymi i 8 ataków nieskutecznych. Ponadto załogi zestrzeliły na pewno 3 samoloty nieprzyjacielskie, prawdopodobnie 3 i uszkodziły 4. Straty bojowe w tym okresie wyniosły: w lotach bojowych 69 poległych i 6 zaginionych, a w lotach ćwiczebnych 31 poległych. Straty w sprzęcie lotniczym wyniosły 19 samolotów.

Kolejnymi dowódcami dywizjonu byli:

1. Ppłk pil. Jan Biały 23 VIII 1940 — 22 XII 1940
2. Ppłk pil. Piotr Dudziński 23 XII 1940 — 13 XI 1941
3. Mjr nawig. Stanisław Poziomek 14 XI 1941—15 VIII 1942
4. Mjr pil. Kazimierz Czetowicz 16 VIII 1942 — 28 I 1943
5. Kpt. pil. Mieczysław Pronaszko 29 I 1943—18 XI 1943
6. Kpt. nawig. Czesław Korbut 19 XI 1943—10 IV 1944
7. Mjr pil. Jerzy Kranc 11 IV 1944—2 I 1945

8. Kpt. pil. Stanisław Żurek 3 I 1945 — do końca.

Dywizjon przebywał na następujących lotniskach: od 23 VIII 1940 — Bramcote, od 1 XII 1940 — Syerston, od 20 VII 1941 — Lindholme, od 14 V 1942 — Tiree, od 13 VI 1942 — Dale, od 30 III 1943 — Docking, od 10 VI 1943 — Davidstow Moor, od 20 XII 1943 — Predannack, od 19 III 1944 — Chivenor, od 19 IX 1944 — Benbecula, od 5 III 1945 — St. Eval, od VI 1945 — North Heald, od IX 1945 — Chedburgh.

Dywizjon wyposażony był w samoloty: od 23 VIII 1940 — Fairey „Battle” Mk-I, od 1 XII 1940 — Vickers Armstrong „Wellington” Mk-IA i Mk-IC, od 10 IV 1943 — Vickers Armstrong „Wellington” Mk-X, od 10 VI 1943 — Vickers Armstrong „Wellington” Mk-XIII, od 14 XI 1943 — Vickers Armstrong „Wellington” Mk-XIV, od 5 VIII 1945 — Vickers „Warwick” Mk-I i Mk-III, od 1 I 1946 — Handley Page „Halifax” Mk-VIII do rozformowania w grudniu 1946 r.

44. „Kaszubsko - Darłowska” Baza Lotnictwa Morskiego w Siemirowicach i Darłowie

Dowódca: kmdr pil. Paweł Smereka

Zastępca dowódcy bazy: kmdr por. Waldemar Nowicki

Wyposażenie:

„Kaszubska” Grupa Lotnicza

- samoloty patrolowo-rozpoznawcze M28B IR (An-28B 1 R, „BRYZA”)
 - samolot patrolowo-rozpoznawczy M28B 1RM/BIS („BRYZA” BIS)
 - samoloty monitoringu ekologicznego An-28 (An-28E)
- „Darłowska” Grupa Lotnicza
- śmigłowce ratownicze W-3WARM „Anakonda”
 - śmigłowce ratownicze Mi-14PŁ/R
 - śmigłowce ZOP Mi-14PŁ
 - śmigłowce Mi-2

44. Baza Lotnictwa Morskiego rozpoczęła działalność 1 stycznia 2011 roku, sformowana została Decyzją MON Nr PF-69/Org./SSG/ZOiU-Pl z dnia 19 sierpnia 2010 roku na bazie rozformowanych 44. Bazy Lotniczej MW, 29. Eskadry Lotniczej MW oraz 30. Eskadry Lotniczej MW. Nowa jednostka w zasadzie przejęła całą infrastrukturę i wyposażenie nierozformowanych jednostek, większość żołnierzy rozformowanych jednostek przeszła automatycznie do służby w nowej bazie.

Na wyposażeniu bazy są m.in. śmigłowce Mi-2, śmigłowce ZOP Mi-14PŁ, śmigłowce ratownicze MM4PŁ/R oraz samoloty patrolowo-rozpoznawcze An-28B1R, samoloty monitoringu ekologicznego An-28E oraz 1 zmodernizowany samolot patrolowo-rozpoznawczy An-28B1RM Bis. Przy tym, na lotnisku Siemirowice bazują samoloty, a na lotnisku Darłowo śmigłowce. Do głównych zadań jednostki należy zabezpieczenie polskiej strefy SAR na Bałtyku oraz w strefie przybrzeżnej, transport ludzi i sprzętu głównie na rzecz Marynarki Wojennej, poszukiwanie, śledzenia i niszczenie okrętów podwodnych przy użyciu sił ZOP, współdziałanie z siłami okrętowymi.



Odnaka rozpoznawcza 44. Bazy Lotnictwa Morskiego (wzór zatw. dec nr 402/MON)

Tradycje, patron, święta

Decyzja Nr 402/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 3 listopada 2011 r. w sprawie wprowadzenia odznaki pamiątkowej oraz oznaki rozpoznawczej 44. Bazy Lotnictwa Morskiego

1. Wprowadza się odznakę pamiątkową, zwaną dalej „odznaką”, oraz oznakę rozpoznawczą, zwaną dalej „oznaką”, 44. Bazy Lotnictwa Morskiego.

Decyzja Nr 290/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 8 października 2013 r. w sprawie przejścia dziedzictwa tradycji i nadania wyróżniającej nazwy 44. Bazy Lotnictwa Morskiego oraz wchodzącym w jej skład pododdziałom.

§ 1. 44. Baza Lotnictwa Morskiego w Siemirowicach przyjmuje wyróżniającą nazwę „Kaszubsko-Darłowska”.

§ 2. Grupa Lotnicza Siemirowice:

1) przejmuje dziedzictwo tradycji:

- a) 304. Dywizjonu Obrony Wybrzeża im. Ziemi Śląskiej (1940-1946),
- b) Klucza Samolotów Szturmowych Eskadry Lotniczej Marynarki Wojennej (1948-1949),

- c) 30. Pułku Marynarki Wojennej (1949-1957),
 - d) 30. Pułku Lotnictwa Szturmowego Marynarki Wojennej (1957-1960),
 - e) 30. Pułku Lotnictwa Myśliwsko-Szturmowego Marynarki Wojennej (1960-1967),
 - f) 7. Pułku Lotnictwa Myśliwsko-Szturmowego Marynarki Wojennej (1967-1982),
 - g) 7. Pułku Lotnictwa Myśliwsko-Bombowego Marynarki Wojennej (1982-1987),
 - h) 7. Pułku Lotnictwa Specjalnego Marynarki Wojennej (1987-1996),
 - i) 3. Kaszubskiego Dywizjonu Lotniczego (1996-2003),
 - j) 30. Kaszubskiej Eskadry Lotniczej (2003-2010);
- 2) przyjmuje wyróżniającą nazwę „Kaszubska”
 § 3. Grupa Lotnicza Darłowo:
- 1) przyjmuje dziedzictwo tradycji:
 - a) 28. Eskadry Lotnictwa Ratowniczego (1962-1983),
 - b) 16. Pułku Lotnictwa Specjalnego (1983-1991),
 - c) 40. Eskadry Śmigłowców Zwalczania Okrętów Podwodnych i Ratownictwa (1991-1995),
 - d) 2. Darłowskiego Dywizjonu Lotniczego (1995-2003),
 - e) 29. Darłowskiej Eskadry Lotniczej (2003-2010);

- 2) przyjmuje wyróżniającą nazwę „Darłowska”
 § 4. Grupa Wsparcia przyjmuje dziedzictwo tradycji:
- 1) 50. Batalionu Obsługi Lotnisk Marynarki Wojennej (1949-1965);
 - 2) 50. Batalionu Zaopatrzenia (1965-1991);
 - 3) 5. Batalionu Zabezpieczenia (1995-2003);
 - 4) 44. Bazy Lotniczej (2003-2010).

Struktura

- Dowództwo i sztab 44.BlotM
- Grupa Lotnicza - Siemirowice f
- Grupa Lotnicza - Darłowo , J ,
- Grupa Techniczna i
- Grupa Wsparcia
- Wojskowy Port Lotniczy Siemirowice
- Wojskowy Port Lotniczy Darłowo

Poczet dowódców

- kmdr pil. Jarosław Andrychowski (1.1.2011 -12 .11.2015)
- kmdr pil. Andrzej Szczotka (2.III.2015 - 29.III.2019)
- kmdr pil. Paweł Smereka (29.III.2019 - obecnie)

Podporządkowanie

Dowództwo Brygady Lotnictwa Marynarki Wojennej (1.1.2011 - obecnie)

Źródła i bibliografia

- 304 Dywizjon Bombowy - spadkobierca tradycji Morskiego Dywizjonu Lotniczego”, cz.1 i 2, /w:/ Biuletyn Historyczny Muzeum Marynarki Wojennej, Nr 31/2016, 32/2017.
- Ł. Jaśkiewicz, 304 Dywizjon Bombowy Ziemi Śląskiej im. Księcia Józefa Poniatowskiego, Oświęcim 2013.
- W. Król, Polskie dywizjony lotnicze w Wielkiej Brytanii 1940 – 1945, Warszawa 1976.

Polskie lotnictwo morskie w latach 1945-1995

Polish naval aviation in the years 1945-1995

Autor przedstawia pierwsze plany organizacji powojennego lotnictwa morskiego Polski autorstwa wiceadmirała Jerzego Świrskiego i płk. pil. Józefa Smagę dowodzącego lotnictwem Polskich Sił Zbrojnych w ZSRR. Te ostatnie rozwijane w Powojennej Polsce doprowadziły do stworzenia lotnictwa morskiego PRL. Jego rozwój, reorganizacje i modernizacje stanowią przedmiot artykułu.

Author presents the first plans for organization of post-war Polish naval aviation created by vice-admiral Jerzy Świrski and col. pil. Józef Smaga, commander of the aviation in Polish Armed Forces formed in the USSR. That plans led to the creation of Polish naval aviation in Post-war period. Its development, organization and modernization are the subject of the article.

II wojna światowa w radykalny sposób zmieniła poglądy na użycie lotnictwa morskiego. Dla Polski oznaczało to odejście od koncepcji dalece niedoinwestowanego w dwudziestolecie międzywojennym Morskiego Dywizjonu Lotniczego (MDLot.), który we wrześniu 1939 r. nie odegrał żadnej roli w obronie Wybrzeża. Polska Marynarka Wojenna w Wielkiej Brytanii kierowana była (tak samo jak w Polsce) przez wiceadmirała Jerzego Świrskiego, który dostrzegał konieczność wprowadzenia dalece idących zmian w polskim lotnictwie morskim.

W obliczu zmieniającej się sytuacji geopolitycznej w świecie Świrski patrzył daleko w przyszłość, mając na uwadze interesy Polski i polskiej Marynarki Wojennej (MW). Szczególnym wyrazem troski był kolejny plan rozwoju Polskiej Marynarki Wojennej autorstwa szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej, zatytułowany „Rozwój Marynarki Wojennej po wojnie”, datowany na rok 1943.

Świrski postulował w nim między innymi objęcie przez Polskę całego pasa wybrzeża od Świnoujścia po Kłajpedę, oparcie się na sojuszu

morskim z Wielką Brytanią oraz - jak podaje Dariusz Nawrot - „Pamiętając zatem o swych historycznych doświadczeniach, Polska-zdaniem Świrskiego-powinna możliwie jak najszybciej po zakończonej wojnie podjąć maksymalny wysiłek na rzecz zabezpieczenia swoich interesów na Bałtyku. Był to podstawowy warunek zapewnienia jej znaczącej pozycji w układzie międzynarodowym, także w wymiarze ponadregionalnym. W opinii szefa KMW wymagało to przede wszystkim konieczności rychłego dorównania przez Polskę do poziomu najpotężniejszych flot Morza Bałtyckiego, jakimi po wojnie dysponowały Szwecja i ZSRR”¹.

W planie tym Świrski postulował, by powojenna polska flota miała ogólny tonaż 325 000 ton. Potrzeby kadrowe szacował na ostatnim etapie jej tworzenia (cały okres budowy planowano na 15 lat) na 15 000 oficerów oraz 23 000 podoficerów i marynarzy. Nie pomijano tu lotnictwa morskiego, gdyż jak podaje Bogdan Zalewski „lotnictwo morskie miało się składać z 26 dywizjonów, liczących ogółem 549 samolotów. Personel lotnictwa określono na 819 oficerów oraz

¹ Szerzej na ten temat zob. D. Nawrot, Polska Marynarka Wojenna po drugiej wojnie światowej w koncepcjach admirała Jerzego Świrskiego, Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej, nr 2, 2011, s. 203-224.

10 683 podoficerów i marynarzy. Obrona stała wybrzeża, jako trzeci element składowy całego systemu była najliczniejszą formacją, o stanie osobowym 5300 oficerów oraz 146 000 podoficerów i marynarzy”.

Dla floty przewidywano działania poza Bałtykiem ze względu na polskie zobowiązania sojusznicze, jak również zagrożenia interesów narodowych. Wszystkie działania floty nawodnej miało zabezpieczyć lotnictwo morskie, składające się z lotnictwa torpedowego, dalekiego rozpoznania morskiego oraz w miarę możliwości lotnictwa pokładowego. Przewidywano także założenie na wybrzeżu trzech baz morskich: Szczecin-Świnoujście, Królewiec-Piława i Gdynia-Hel jako głównej².

W piętnastym roku po zakończonej wojnie, imponujące rozmiary miały osiągnąć siły lotnictwa morskiego i lądowe oddziały obrony wybrzeża³. Według Dariusza Nawrota- lotnictwo morskie miało składać się z dwudziestu sześciu dywizjonów, a w nich służyć miało 11 574 marynarzy, w tym 890 oficerów. Siły te miały mieć do dyspozycji łącznie 549 samolotów. Z tej liczby 333 samoloty stacjonować miały na lotniskach rozlokowanych w pasie obrony wybrzeża, zaś kolejnych 216 maszyn miało być zaokrętowanych na pokładach lotniskowców. Na lądzie bazować miało: 7 dywizjonów myśliwskich (168 samolotów), 6 dywizjonów dalekiego rozpoznania (69 samolotów) i 4 dywizjony torpedowe dalekiego zasięgu (96 samolotów). Dalej - w odniesieniu do planów Świrskiego - miejscami bazowania samolotów na lądzie miały być lotniska rozlokowane w rejonie: Szczecina, Kołobrzegu, Gdyni i Gdańska, Królewca oraz jedno wodowisko na Jeziorze Łebskim. Oznaczało to objęciem polskim panoramowaniem powietrznym pasa od Szczecina po Królewiec. Na pokładach okrętów miało być zaokrętowanych: 6 dywizjonów myśliwskich liczących 144 samoloty i 3 dywizjony torpedowe o liczebności 72 maszyn. Taka organizacja przyszłego polskiego lotnictwa morskiego była nie

tylko potencjalnym ramieniem uderzeniowym floty, ale dawała osłonę powietrzną polskim okrętom w ich rejonach operacyjnych⁴.

Według kolejnego planu⁵ zatytułowanego „M+3” w składzie floty polskiej miał się znajdować jeden lotniskowiec, natomiast ponad jedena-totysięczny personel lotnictwa morskiego miał obsługiwać jednostki takie jak:

- Dowództwo Lotnictwa Morskiego;
- oficerski obóz szkolny;
- podoficerski obóz szkolny;
- obóz szkolny specjalistów lotnictwa morskiego;
- kadre personelu lotnictwa morskiego;
- warsztaty naprawcze;
- dwa dywizjony liniowe (jeden samolotów myśliwskich zaokrętowanych i jeden „wodnosamolotów dalekiego zasięgu”)⁶.

Czas pokazał, że w obliczu zmieniającej się sytuacji geopolitycznej na świecie a przede wszystkim w Polsce, dalekosiężne, i raczej wizjonerskie plany Świrskiego w odniesieniu do Marynarki Wojennej oraz lotnictwa morskiego stały się materiałem badawczym dla historyków, gdyż nie nastąpiło nawet w minimalnym stopniu wcie-lenie ich w życie.

Realizacji doczekały się inne plany, związane z zajmowaniem Europy wschodniej (w tym Polski) przez Armię Czerwoną.

Zgodnie z rozkazem wydanym przez Naczelnego Dowódcę Wojska Polskiego w dniu 12 sierpnia 1944 r. płk pil. Józef Smaga, jako szef oddziału lotniczego Polskich Sił Zbrojnych w Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich (ZSRR) przedstawił plan organizacji lotnictwa polskiego. Jednym z elementów tego dokumentu było utworzenie lotnictwa morskiego powojennej Polski. Procentowo skład lotnictwa morskiego RP miał się kształtować następująco:

- 40% samolotów myśliwskich,
- 25% samolotów szturmowych,
- 15% samolotów bombowych,
- 10% samolotów rozpoznawczych,
- 10% samolotów pomocniczych⁷.

2 B. Zalewski, *Koncepcje kierownictwa Marynarki Wojennej prowadzenia działań morskich i obrony wybrzeża w latach II wojny światowej*, Słupskie Studia Historyczne, nr 14, 2008, s. 79

3 daty nie znamy, ze względu na opracowanie planu w 1943 r.

4 D. Nawrot, *Polska Marynarka Wojenna po drugiej wojnie światowej w koncepcjach admirała Jerzego Świrskiego*, *Zeszyty Naukowe...*, op.it., s.217.

5 w czwartym roku po zakończeniu wojny

6 D. Nawrot, *Polska Marynarka Wojenna...*, op.cit., s.222.

7 Z. Chojnacki, *Lotnictwo Marynarki Wojennej*, Warszawa 2005, s. 57.

Całość w sile dywizji miała liczyć około 82-95 samolotów różnego przeznaczenia, tj. maszyn myśliwskich, bombowych, rozpoznawczych oraz pomocniczych. Lotnictwo morskie miało podlegać w sposób bezpośredni Dowództwu Lotnictwa Wojska Polskiego (WP) ⁸.

W dniu 7 lipca 1945 r. Naczelny Dowódca Wojska Polskiego marsz. Michał Rola-Żymierski powołał do istnienia Marynarkę Wojenną rozkazem nr 00163/Org., której organizację oparto w przeważającej mierze na przedwojennej kadrze oficerskiej i podoficerskiej, która powróciła do kraju z niemieckich obozów jenieckich oraz przebywała podczas wojny na okrętach MW internowanych w Szwecji⁹.

Rozkaz ten można uznać za prapoczątek powojennego polskiego morskiego lotnictwa wojskowego, gdyż punkt 5 dokumentu nakazywał dowódcy Lotnictwa Wojska Polskiego oddanie do dyspozycji rodzącej się Marynarki Wojennej klucza lotniczego w sile 2 samolotów typu Po-2, z zaopatrzeniem leżącym po stronie lotnictwa¹⁰.

Tabela nr 1. Etapy rozbudowy lotnictwa morskiego w Polsce po II wojnie światowej

Etap przedsięwzięcia	Zadanie
I	Utworzenie w Sztabie Marynarki Wojennej komórki lotniczej. Zadaniem jej byłoby opracowanie planistyczno-administracyjne zrębów lotnictwa morskiego oraz kierowanie całokształtem przedsięwzięcia
II	Organizacja szkoły specjalistów lotnictwa morskiego we współpracy z lotnictwem Wojska Polskiego. Do momentu utworzenia szkoły lub kursów dla pilotów morskich szkolenie ich miało się odbywać w lotnictwie lądowym
III	Opracowanie etatu jednego dywizjonu liniowego jako podstawowej jednostki bojowej polskiego wojskowego lotnictwa morskiego

Zródło: M. Konarski, *Lotnictwo polskiej Marynarki Wojennej w latach 1945-1963*, Toruń 2004, s. 24.

Konsekwencją wspomnianego rozkazu były „Wytyczne dla rozwoju Marynarki Wojennej na okres lat 1946-1949” z dnia 21 lipca 1945 r.,

w których była mowa o czterech ośrodkach obrony stałej (nadmorskich), przeznaczonych do obrony wybrzeża, wyposażonych w lotnictwo morskie. Natomiast koncepcja organizacji lotnictwa MW została w czerwcu 1946 r. przedstawiona dowódcy Marynarki Wojennej. Kpt mar. obs. Aleksander Krawczyk, służący przed wojną w MDLot. opracował następujący plan rozbudowy polskiego lotnictwa morskiego wynikający z uwzględnienia stanu obecnego marynarki.

Do decyzji o faktycznym utworzeniu lotnictwa morskiego w Polsce było już niedaleko. W ramach realizacji wspomnianych wcześniej wytycznych kadrm. Adam Mohuczy wydał w dniu 6 września 1946 r. rozkaz tworzący w dowództwie Marynarki Wojennej nieetatowy Wydział Lotnictwa z kmdr. ppor. obs. Eustachym Szczepaniukiem, jako szefem. Szczepaniuk tak samo jak Krawczyk miał za sobą służbę w MDLot. przed wojną i w składzie dywizjonu brał udział w obronie Polski w 1939 r.¹¹. Wydział Lotnictwa wraz z dwoma plutonami lotniskowymi stacjonującymi w Pucku i w Babich Dołach k. Gdyni (w Pucku znajdowały się dwa samoloty typu Po-2 na wyposażeniu klucza łącznikowego) otworzył nowy rozdział w dziejach powojennego polskiego lotnictwa morskiego.

W 1947 r. nastąpiła zmiana w postaci przemianowania Wydziału Lotniczego Dowództwa Marynarki Wojennej w Szefostwo Lotnictwa Marynarki Wojennej. Oznaczało to, że należało przystąpić do sukcesywnej rozbudowy istniejącego do chwili obecnej, niewielkiego potencjału. Należało przygotować i wdrożyć założenia dokumentacyjne, koncepcyjne oraz materiałowo-techniczne dla lotnictwa morskiego. W tym samym roku doszło do porozumienia pomiędzy Sztabem Głównym Marynarki Wojennej a Dowództwem Wojsk Lotniczych w sprawie organizacji eskadry lotnictwa morskiego. Miejscami postoju eskadry o dość zróżnicowanym sprzęcie latającym na wyposażeniu miały być lotniska w Wicku Morskim oraz w Dziwnowie¹².

W dniu 3 listopada 1948 r. Eskadra Lotnicza Marynarki Wojennej (ELMW) składająca się do tej pory z pięciu kluczy (1 bombowo-rozpoznaw-

8 M. Konarski, *Lotnictwo polskiej Marynarki Wojennej w latach 1945-1963*, Toruń 2004, s. 23.

9 C. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, *Polska Marynarka Wojenna 1918-1980. Zarys dziejów*, Warszawa 1992, s. 136.

10 M. Konarski, op. cit., s. 24.

11 C. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, op. cit., s. 164; por. M. Konarski, op. cit., s. 25.

12 Z. Chojnacki, op. cit., s. 57-58.

czy, 2 szturmowe i 2 łącznikowe) została powiększona poprzez włączenie klucza myśliwskiego. Całość została przeformowana w 1950 r. w 30. Pułk Lotnictwa Marynarki Wojennej. Szkolenia i ćwiczenia przeprowadzane w tym czasie pokazały, że należało przezwyciężyć wśród personelu latającego lęk przed lotem bez widocznej linii brzegowej oraz konieczność wykonywania szkoleń lotniczych z udziałem jednostek pływających Marynarki Wojennej¹³.

W tym pierwszym okresie szkolenia własnych kadr lotniczych główny nacisk kładziono na wyszkolenie w krótkim czasie niezbędnej liczby personelu latającego. Jednak z biegiem czasu (koniec lat 40. XX w.) przyjęty system szkolenia stawał się dalece niewystarczającym w perspektywie wyposażenia lotnictwa polskiego, w tym morskowego w sprzęt odrzutowy¹⁴.

Wspomniane wyżej niedogodności związane ze specyfiką lotów i niedostatki w szkoleniu nie przeszkodziły ppor. pil. Arkadiuszowi Korobczyńskiemu wraz z mechanikiem-bosm. Zbigniewem Kaczorowskim podjęcia próby ucieczki do Szwecji w dniu 21 marca 1949 r. Korobczyński był pilotem ELMW i stacjonował wówczas w Wicku Morskim. Tego dnia tj. 21 marca 1949 r. ppor. pil. Korobczyński miał odbyć ćwiczenia bojowe, natomiast po wykonaniu połowy zadania pilot zamiast wracać do bazy skierował samolot na północ. W tym czasie Kaczorowski zorientował się gdzie leci samolot typu Ił-2m3 i próbował przeszkodzić pilotowi. Po około półgodzinnym locie Korobczyński znalazł dogodne miejsce do lądowania i posadził samolot „na brzuchu” na szwedzkiej Gotlandii. Po pojawieniu się miejscowych policjantów broń znajdująca się na pokładzie samolotu została zabezpieczona, a obaj (pilot i mechanik) zostali zrewidowani i odizolowani od siebie. Następnego dnia, podczas przesłuchań Kaczorowski oświadczył, że chce wracać do Polski natomiast Korobczyński poprosił o azyl polityczny.

Powodem podjęcia przez Korobczyńskiego ucieczki była obawa przed aresztowaniem i deportacją do ZSRR (urodził się w Żytomierzu). Nie chciał wracać dobrowolnie do ZSRR, ani być

odesłanym, dlatego uciekł z Polski. Ze Szwecji Korobczyński zamierzał wyjechać do Anglii.

Ucieczka Korobczyńskiego na Zachód spowodowała natychmiastową reakcję ze strony Głównego Zarządu Informacji Ministerstwa Obrony Narodowej. Zwrócono uwagę na słabą współpracę pomiędzy poszczególnymi Zarządami, oraz na złe funkcjonowanie pracy operacyjnej z agenturą w otoczeniu pilotów MW. Rozkazem Szefa Głównego Zarządu Informacji Ministerstwa Obrony Narodowej (GZI MON) ppłk Jerzy Kilanowicz, jako szef Informacji MW (Okręgowy Zarząd Informacji nr 8) został ukarany naganą, podobnie jak ówczesny szef Okręgowego Zarządu Informacji nr 9 odpowiedzialny za wojska lotnicze-ppłk Jerzy Szerszeń. Ukarano również dziesięciodniowym aresztem por. Władysława Sorokę-oficera obiektowego jednostki za niedbałe zabezpieczenie agenturalne środowiska lotniczego w Marynarce Wojennej¹⁵

W dniu 15 kwietnia 1953 r. całość sił lotniczych MW została zreorganizowana poprzez utworzenie 33. Dywizji Lotnictwa Marynarki Wojennej (DLMW). Zmiana ta spowodowana była świadomością dość niewielkiego dotychczasowego potencjału bojowego lotnictwa MW i koniecznością rozbudowy sił lotniczych MW¹⁶.

Ta, jak i kolejne reorganizacje sprawiły, że lotnictwo Marynarki Wojennej zaczęło zmieniać swe oblicze. 33. DLMW operowała z baz lądowych zespołem lotniczym, który był przystosowany do prowadzenia samodzielnych działań na morzu oraz współdziałania z okrętami MW. Jak podaje Ryszard Kaczkowski: „jednostki te z biegiem lat (od 1951 r.) miały na uzbrojeniu kolejno samoloty myśliwskie i myśliwsko-szturmowe MiG-15, MiG-17, MiG-21; myśliwsko-bombowe Su-7, samoloty torpedowe Tu-2T, Ił-28 T; samoloty szkolno-treningowe i dyspozycyjne Jak-11, Jak-12M, Jak-12A; śmigłowce Mi-1, Mi-2, Mi-4, SM-2 i Mi-14”¹⁷.

Upłynęło jednak trochę czasu, zanim do lotnictwa morskowego trafiły samoloty odrzutowe oraz śmigłowce. Pierwsze odrzutowce typu MiG-15 (Lim-1) trafiły do 34. pułku lotnictwa myśliwskiego (PLM) MW w 1953 r., a w 1956 r.

13 M. Konarski, op. cit., s. 37-39.

14 C. Krzemiński, Lotnictwo polskie w pierwszych latach powojennych, Warszawa 1981, s. 66.

15 P. Semków, Informacja Marynarki Wojennej w latach 1945-1957, Warszawa 2006, s. 168-169.

16 Pamięci lotników wojskowych 1945-2003, pod red. J. Zielińskiego, Warszawa 2006, s. 89.

17 R. Kaczkowski, Lotnictwo w działaniach na morzu, Warszawa 1986, s. 218-219.

lotnictwo MW otrzymało na wyposażenie samoloty typu Ił-28T.

Pierwsza połowa lat 50. XX w. dla polskiego lotnictwa morskiego cechowała się nie tylko przeskokiem technologicznym, ale i pierwszymi wypadkami śmiertelnymi. Należy przyznać, że dość długo w tym rodzaju broni utrzymywała się dobra passa, która jednak została przerwana w dniu 24 kwietnia 1953 r., kiedy to w Zatoce Puckiej rozbił się samolot typu Ił-10 (Avia B-33). Zginęli wówczas ppor. pil. Ryszard Makowski i strz. pokł. st. mar. Zdzisław Jasiński z pułku lotnictwa (pl) MW. Niestety rok później tragedia spotkała 34. plm. MW. W dniu 25 sierpnia 1954 r. rozbił się samolot typu Po-2, grzebiąc ppor. pil. Zenona Wojsiata oraz pasażera. Według J. Zielinskiego-pasażerem był por. inż. Władysław Markwart, praktykant i inżynier osprzętu lotniczego Wojskowej Akademii Technicznej. Prawdopodobną przyczyną katastrofy było zbyt małe doświadczenie lotnicze pilota, który lecąc na małej wysokości wprowadził samolot w korkociąg, na skutek czego maszyna uderzyła o ziemię w okolicach Rumii¹⁸.

W tym czasie, tj. w 1951 r. część samolotów (głównie bombowe), dotychczas stacjonujących na lotnisku Babie Doły k. Gdyni została przebazowana na lotnisko Gdańsk-Wrzeszcz. Stamtąd maszyny wylatywały nie tylko w celu realizacji zadań ćwiczebnych i patrolowych, ale również na tzw. „zadania specjalne”, polegające na udaremnianiu ucieczek z kraju przez Bałtyk do państw skandynawskich (głównie Szwecja).

O jednym z takich „zadań specjalnych” pisał w swych wspomnieniach Kazimierz Gawron. „28 sierpnia 1952 roku wykonaliśmy na samolocie Tu-2 w czasie 3 godzin i 11 minut dwa loty na zadania specjalne. W pierwszym mieliśmy wykryć w morzu kuter rybacki z podanym numerem burtowym. Po wykonaniu manewru poszukującego faktycznie odnaleźliśmy jednostkę w dużej odległości od brzegu. Miała zarzuconą sieć. Po zidentyfikowaniu numeru podczas lotu na małej wysokości pilot wzniósł się z maszyną i znajdując się nad kutrem, z działek pokładowych SzWAK kaliber 20 milimetrów oddał przed dziób kutra serie ostrzegawczą. Kuter zmienił kierunek na

prowadzący do polskiego brzegu, a my, po kilkukrotnym przelocie wzdłuż burty i machaniu skrzydłami z podobnym kursem wróciliśmy na lotnisko. Po wylądowaniu otrzymaliśmy kolejne zadanie ponownego wylotu, tym razem z ładunkiem bojowych bomb, które mieliśmy użyć jako >>silny argument ostrzegawczy<<, gdyby kuter nie kierował się do polskiego brzegu”¹⁹.

Kolejne reorganizacje lotnictwa morskiego miały miejsce w drugiej połowie lat. 50. XX w. Jak podaje M. Konarski „po dokonaniu zmian organizacyjnych 1 października 1956 r., 33. Dywizja Lotnictwa MW składała się z następujących jednostek i pododdziałów: 30. Pułku Lotnictwa MW, 34. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego MW, 15. Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego, 50. i 26. Batalionu Obsługi Lotniska, 12. Dywizjonu Zabezpieczenia Ślepego Lądowania, Ruchomego Warsztatu Remontowego Lotnictwa PARM-3, Oddziału Torpedowo-Minowego Lotnictwa MW, Poligonu Lotniczego Nr 11. Grupy Organizacyjno-Przygotowawczej Lotniska oraz Plutonu Fotograficznego. Stan etatowy lotnictwa morskiego wynosił wówczas 1915 wojskowych i 92 pracowników kontraktowych. Personel latający liczył 86 oficerów i 2 podoficerów kontraktowych. Posiadano 98 samolotów różnych typów”.

Zmiana, która nastąpiła w listopadzie tego roku związana była z redukcją sił zbrojnych oraz nowymi koncepcjami użycia i rozwoju sił morskich pod kątem głównego przeciwnika, jakim były siły morskie Republiki Federalnej Niemiec.

Reorganizacja ta jednocześnie oznaczała przystąpienie do komasacji dotychczasowych ogniw Dowództwa Marynarki Wojennej. Rozkazem z dnia 15 czerwca 1957 r. Minister Obrony Narodowej połączył 33. Dywizję Lotnictwa Marynarki Wojennej z Oddziałem Obrony Przeciwlotniczej Dowództwa Marynarki Wojennej. Powołano wówczas do istnienia Dowództwo Lotnictwa i Obrony Przeciwlotniczej MW. Nowy związek taktyczny przetrwał kolejne osiem lat (do połowy lat 60. XX w.)²⁰.

Początek drugiej połowy lat 50. to dla lotnictwa MW czas katastrof. 5 kwietnia 1956 r. por. pil. Józef Madejewski z 34. plm wykonując na samolocie Lim-2 lot w nocnych trudnych wa-

18 M. Konarski, A. Olejko, Tradycje polskiego lotnictwa morskiego. Kalendarium wydarzeń, Gdynia 1995, s. 68-69; por. Pamięci lotników..., op.cit., s. 242.

19 K. Gawron, Tamte lata, Gdynia 1996, s. 180.

20 M. Konarski, op. cit., s. 60-62.

runkach atmosferycznych zgubił prowadzącego. Około godz. 1.00 Wojska Ochrony Pogranicza powiadomiły stanowisko dowodzenia 34. plm o upadku samolotu. W wyniku podjętych poszukiwań zidentyfikowano w okolicach Rozewia szczątki samolotu Madejewskiego, natomiast pilota nie odnaleziono. Cztery miesiące później, tj. w dniu 2 sierpnia tego samego roku, maszyna Ił-10 (Avia B-33) z 30. plmsz MW pilotowana przez ppor. pil. Jana Szwedo wraz z technikiem uzbrojenia mar. Józefem Rutkowskim rozbiła się podczas lądowania na lotnisku w Gdańsku-Wrzeszczu. Załoga poniosła śmierć.

Zła passa trwała w roku 1957. W październiku 1957 r. (4 października) Ił-28, należący do 15. Samodzielnej Eskadry Rozpoznawczej (SELR) MW wystartował z lotniska Siemirowice. Podczas odbywania lotu wysokościowego zadanie zostało przerwane, gdyż ppor. nawig. Feliks Dudek zmarł. Prawdopodobnie przyczyną śmierci było niedotlenienie organizmu na skutek niewykorzystania przez ppor. Dudka aparatury tlenowej. 18 października 1957 r. rozbił się samolot Lim-2 z 34. plm. Podczas ćwiczeń na poligonie morskim pilot, ppor. pil. Jerzy Bielichowski wykonywał atak na cele pływające. Maszyna zderzyła się z taflą wody, a pilot zginął²¹.

Szef Sztabu Głównego Marynarki Wojennej w wystąpieniu z dnia 28 lipca 1958 r. nakreślił wizję rozwoju sił lotniczych w MW do 1965 r. Dość optymistycznie przedstawiono w nim plany sprzętowe i organizacyjne. Grudzień 1965 r. - nakreślony jako cezura końcowa, miał się zamykać wartością 16,6%, która miała stanowić o wielkości sił lotniczych w ogólnej całości jednostek Marynarki Wojennej²².

Życie weryfikowało te dość ambitne plany. W roku 1960 lotnictwo morskie liczyło 64 odrzutowe samoloty bojowe w wersjach:

- myśliwce (30 maszyn),
- szturmowce (30 maszyn),
- bombowo-rozpoznawcze (4 maszyny).

Oznaczało to jednocześnie, że siły lotnicze Marynarki Wojennej były wówczas najnowocześniejsze uzbrojone w porównaniu z jednostkami nadbrzeżnymi i okrętami. Mimo to, w roku 1962 wy-

łączono z dotychczasowych struktur Marynarki Wojennej 34. plm i przekazano go do dyspozycji Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Utworzenie Eskadry Ratowniczej MW w Darłowie, wyposażonej w śmigłowce SM-2 i Mi-4M w zdecydowany sposób poprawiło stan bezpieczeństwa na morzu, natomiast nie wpłynęło na zwiększenie potencjału bojowego lotnictwa Marynarki Wojennej²³.

W dniu 28 lipca 1964 r. podczas ćwiczeń zginął bardzo doświadczony pilot I klasy i zarazem szef strzelania powietrznego eskadry z 30. pułku lotnictwa myśliwsko szturmowego (plmsz) w Siemirowicach, kpt. pil. Mieczysław Tokarski. Do wypadku doszło podczas bombardowania celu nawodnego z lotu wnoszącego, pod kątem 90 stopni. Maszyna wpadła w korkociąg po osiągnięciu pułapu ok. 1200-1400 m., z którego pilot nie zdołał jej wyprowadzić. Mimo pomyślnego katapultowania kpt. pil. Tokarski poniósł śmierć w morzu²⁴.

Wypadki lotnicze towarzyszyły morskim lotnikom przez całe lata 60. Sprzęt odrzutowy wymagał innych reakcji niż dotychczasowe samoloty z silnikami tłokowymi. Natomiast katapultowanie nie zawsze było gwarancją bezpiecznego wylądowania na spadochronie i uratowania życia.

Rok 1971 przez kilka najbliższych miesięcy nie był szczęśliwym dla lotnictwa ratunkowego i rozpoznawczego MW. W początkach 1971 r. oficer obiektowy Wydziału Wojskowej Służby (WSW), zabezpieczający jednostkę w Darłowie, powiadomił szefostwo Oddziału WSW MW w Gdyni o tym, że dowódca plutonu ubezpieczenia lotów Eskadry Ratowniczej (ER) Marynarki Wojennej w Darłowie podczas kontroli umundurowania u jednego z marynarze ujawnił szereg dokumentów in blanco, pochodzących z Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego Wojsk Ochrony Pogranicza. Wśród nich znajdowała się między innymi: nierejestrowana tabela danych radiolokacyjnych i kryptonimów lotnisk Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (PRL). Tabela ta wówczas była dokumentem tajnym specjalnego znaczenia i wykorzystywanym przez lotnictwo WP²⁵.

W dniu 7 maja tego samego roku, podczas

21 Pamięci lotników..., op.cit., s. 259-273.

22 M. Konarski, op. cit., s. 135.

23 C. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, op. cit., s. 272.

24 Pamięci lotników..., op.cit., s. 324.

25 Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej w Warszawie (dalej: AIPN), sygn. IPN Bu 2386/18914, Informacja o uzyskanych sygnałach charakteru KW i gotowości bojowej za miesiąc styczeń 1971 r., k. 36-37.

ćwiczeń jednostek Marynarki Wojennej samolot UTMiG-15 Art z załogą: kpr. mar. pil. Ryszard Cygan i kpr. mar. naw. Marian Jędryka uległ wypadkowi. Podczas lotu maszyny prowadzący szyk zauważył, że z samolotu Cygana wycieka paliwo, wówczas nakazał mu wrócić na lotnisko startowe. Kpt mar. pil. Cygan natychmiast powrócił na lotnisko, natomiast podczas kołowania maszyna zajęła się ogniem. Załoga szczęśliwie opuściła samolot. Powołana do wyjaśnienia wypadku komisja uznała, że przyczyną zdarzenia było rozrzwienie się instalacji paliwowej, która powstała na skutek nadmiernych drgań samolotu na bardzo poważnych nierównościach pasa startowego²⁶.

W lipcu 1971 r. Wydział WSW MW w Uście prowadził dochodzenie w sprawie wywiezienia przez miejscowego rolnika z terenu jednostki wojskowej (lotnisko w Siemirowicach) dwóch luf od działek samolotowych (Ns 23 i N37-D). Całość sytuacji była wprost kuriozalna, gdyż lufy podobno miały leżeć na wysypisku za kasynem, a w wywózce rolnikowi pomagali dwaj marynarze. Cała trójka podobno nie zdawała sobie sprawy z tego, że są to elementy broni pokładowej samolotu. W meldunku dotyczącym wydarzenia czytamy między innymi, że „wypadek ten wyraźnie rzuca na sposób pełnienia służby i zabezpieczenia części uzbrojenia, które są składowane w różnych miejscach na lotnisku. Aktualnie trwają ustalenia osób odpowiedzialnych za ten stan rzeczy”²⁷.

W tym samym miesiącu, podczas manewrów pod kryptonimem „Sojusz-71” (MW PRL, MW Niemieckiej Republiki Demokratycznej [NRD], Flota Bałtycka ZSRR), w trakcie wykonywania zadania odnalezienia i rozpoznania okrętów na morzu załoga jednego z samolotów 15. elr. MW (ppor. mar. pil. Jerzy Kowalski i por. mar. naw. Grzegorz Wiszejko) opuściła samolot. Maszyna uległa całkowitemu zniszczeniu na skutek rozbięcia. Przyczyną katastrofy było błędne obliczenie paliwa, które zostało całkowicie wyczerpane podczas lotu oraz uchybienia w kontroli lotu przez służby naziemne lotniska²⁸.

W latach 70. XX w. sukcesywnie malał potencjał bojowy lotnictwa morskiego. W początkach

tej dekady lotnictwo MW liczyło 11 samolotów myśliwskich, 43 samoloty szturmowe, 5 samolotów bombowych oraz 23 śmigłowce²⁹. Był to już wówczas potencjał „papierowy”, o dużym stopniu wyeksploatowania maszyn, brakach kadrowych oraz postępującym stopniu zużycia i deklasacji uzbrojenia. W roku 1978 odbył się ostatni lot samolotu Ił-28, będącego na wyposażeniu 15. SELR MW.

W obliczu kryzysu polityczno gospodarczego w Polsce (lata 80. XX w.) lotnictwo Marynarki Wojennej otrzymało nowe zadania. Były to demonstracyjne przeloty nad miastami pasa nadmorskiego maszyn z 7. pułku lotnictwa myśliwsko-szturmowego MW (kontynuatora 30. pl MW). Wg stanu na dzień 1 stycznia 1982 r. siły morskiego lotnictwa PRL liczyły 99 maszyn. Były wśród nich nowowprowadzone do służby w 28. Eskadrze Rozpoznawczej (ER) MW śmigłowce typu Mi-14PL³⁰.

Pod koniec lat 80. XX w. lotnictwo MW przechodziło kolejną reorganizację, którą można nazwać stopniowym procesem redukcji stanu. Zmieniał się rząd wielkości zadań, kończyły się rezerwy maszyn. Ze względu na postępującą deklasację sprzętu latającego, mimo podjętych prób zastępowania zużytych maszyn produkcją rodzimą, to wg. obliczeń stan lotnictwa Marynarki Wojennej na dzień 1 stycznia w 1992 r. liczył 81 maszyn³¹.

Dostrzegano konieczność posiadania lotnictwa morskiego, wymiany parku maszynowego oraz szkolenia kadr. Adaptacyjny kurs przeszkolenia oficerów lotnictwa Marynarki Wojennej z roku 1992 obliczony był na 23 dni kalendarzowe, w tym 19 dni szkoleniowych. Łącznie kurs obejmował 133 godziny zajęć. Z tematyki lotniczej przewidywano 2 godziny na omówienie lotnictwa Marynarki Wojennej w latach 1920-1990. W grupie ściśle merytorycznej planowano realizację takich zagadnień jak:

- wiadomości ogólne o lotnictwie morskim (2 godz.),
- podstawowe terminy i definicje taktyki lotnictwa morskiego (2 godz.),

26 Ibidem, Meldunek specjalny z dnia 29 VI 1971 r., k. 67-70; por. K. Kirschenstein, 15. Samodzielna Eskadra Lotnictwa Rozpoznawczego Marynarki Wojennej z Siemirowic, Gdynia 2017, s. 131-132.

27 AIPN, op.cit., Informacja z dnia 5 VIII 1971 r., k. 108.

28 K. Kirschenstein, 15. Samodzielna..., op. cit., s. 133.

29 C. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski, op. cit., s. 277.

30 M. Konarski, A. Olejko, op. cit., s. 79-81.

31 Ibidem, s. 88.

- możliwości bojowe lotnictwa morskiego (6 godz.),
- taktyka morskiego lotnictwa uderzeniowego (myśliwsko-bombowego i szturmowego) (6 godz.),
- taktyka lotnictwa zwalczania okrętów podwodnych (6 godz.),
- taktyka morskiego lotnictwa rozpoznawczego (6 godz.),
- właściwości osiągania wyższych stanów gotowości bojowej lotnictwa morskiego (1 godz.),
- dowodzenie lotnictwem morskim w czasie działań bojowych (1 godz.),
- współdziałanie lotnictwa morskiego w zwalczaniu środków napadu powietrznego w ramach systemu obrony powietrznej wybrzeża morskiego (4 godz.).

Po zrealizowaniu tego bloku programowego słuchacze powinni między innymi znać przeznaczenie i zadania poszczególnych rodzajów lotnictwa morskiego oraz znać zasady użycia lotnictwa morskiego w działaniach samodzielnych i wspólnie z okrętami nawodnymi.

W dalszej części kursu zajęcia obejmowały trzygodzinny wykład na temat lotniczych środków zwalczania okrętów podwodnych³².

W początkach lat 90. przewidywano czas reakcji dla samolotów odrzutowych lotnictwa Marynarki Wojennej, zaprezentowany w poniższej tabeli.

Tabela nr 1. Uśrednione czasy wykołowania do drogi startu z gotowości bojowej nr 1 ze stref rozśrodkowania

Rodzaj	Czas
Para	4-6 min
Klucz	7-9 min
Eskadra	10-15 min

Źródło: W. Ogródowczyk, *Możliwości bojowe morskiego lotnictwa uderzeniowego (myśliwsko-bombowego, szturmowego) i morskiego lotnictwa rozpoznawczego, Gdynia 1992, s. 10a.*

Gotowość bojowa nr 2 powiększała powyższe wartości o 10 min dla pary i klucza oraz o 15 min dla eskadry. Mimo tego faktycznie lotnictwo MW zaczęło ewoluować stronę zadań rozpoznawczo-ratunkowych. O pierwszej połowie lat 90. XX wieku czytamy między innymi, że „na początku lat 90-tych w Dowództwie Marynarki Wojennej rozpoczęto prace nad wprowadzeniem nowej, dostosowanej do struktur NATO, organizacji lotnictwa morskiego. Ich efektem było utworzenie z dniem 1 listopada 1994 roku Dowództwa Brygady Lotnictwa Marynarki Wojennej w Gdyni Babich Dołach. Na początku 1995 roku rozpoczęto proces przeformowania jednostek lotnictwa morskiego, z dotychczasowych pułków i eskadr wydzielono dywizjony lotnicze i jednostki zabezpieczenia logistycznego - bataliony zabezpieczenia. W wyniku przeprowadzonej reorganizacji uzyskano strukturę, w której rozdzielono część lotniczą od elementów zabezpieczenia. Celem wprowadzenia nowej organizacji było zapewnienie lepszej realizacji zadań przez jednostki lotnicze i logistyczne”³³.

Czy faktycznie było to tylko dostosowanie lotnictwa Marynarki Wojennej do struktur Paktu Północnoatlantyckiego i zapewnienie lepszej realizacji zadań? Jak zwykle-przysłowiowy diabeł tkwi w szczegółach. Kolejne reorganizacje, redukcje, przemiany technologiczne oraz postępujące niedosprzętowanie nie napawają optymizmem, co do przyszłości lotnictwa MW. Warto na zakończenie niniejszych rozważań przytoczyć słowa autorstwa Michała Szafrana, który napisał, że: „niestety, zgodnie z niechlubną tradycją”, potrzeby Marynarki Wojennej znajdują się na samym końcu priorytetów MON”³⁴. Oznacza to, że w przypadku polskiego lotnictwa morskiego, po wielu latach powróciliśmy do pierwszego okresu istnienia tej formacji w dwudziestolecu międzywojennym, która chronicznie niedoinwestowana musiała stanąć do obrony kraju w 1939 r. Z jakim skutkiem? Historia pokazała.

32 Programy Kursu Przeszkolenia Oficerów Lotnictwa Marynarki Wojennej, Gdynia 1992, passim.

33 <https://www.wojsko-polskie.pl/blmw/historia/>, [dostęp 15 III 2020 r.]

34 M. Szafran, *Skrzydła nad Bałtykiem. Zarys historii Lotnictwa Marynarki Wojennej 1945-2016 cz. 1: Samoloty śmigłowe*, <http://wiekdwudziesty.pl/skrzydla-nad-baltykiem-zarys-historii-lotnictwa-marynarki-wojennej-1945-2016-cz1-samoloty-smiglowe/>, [dostęp 15 III 2020 r.]

Dr Ireneusz Bieniecki
Katedra Bezpieczeństwa Narodowego
Instytut Bezpieczeństwa i Zarządzania
Akademia Pomorska w Słupsku

Lotnictwo Wojsk Ochrony Pogranicza w zabezpieczeniu granicy morskiej PRL (1958-1991)

Aviation of the Border Protection Forces (WOP)
in securing the Polish maritime border (1958-1991)

Zaprezentowano genezę lotnictwa Wojsk Ochrony Pogranicza, jego rozwój i rolę w ochronie polskiej granicy morskiej w latach 1958-1991. Omówiono m. in. takie zagadnienia jak: powstanie Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego WOP, realizowane zadania, strukturę organizacyjną tego pododdziału i jej zmiany, obsadę personalną eskadry oraz posiadany sprzęt.

The genesis of aviation of the Border Protection Forces, its development and role in the protection of the Polish maritime border in the years 1958-1991 were presented here. Such topics are presented here as: the creation of the Independent WOP's Reconnaissance Aviation Squadron, tasks performed, the organizational structure of this sub-unit and its changes, as well as the squadron's staffing staff and equipment.

Wojska Ochrony Pogranicza (WOP) utworzono 13 września 1945 r. Jednak w ciągu pierwszych kilkunastu lat funkcjonowania nie posiadały one w swojej strukturze pododdziałów lotnictwa przeznaczonych do prowadzenia działań nad morzem. Specyfika polskiego Wybrzeża spowodowała, iż w wielotysięcznej grupie żołnierzy z zielonymi otokami w latach późniejszych znaleźli się także lotnicy.

Trudne początki

Zagadnienie wykorzystania lotnictwa do działań związanych z poszukiwaniem statków i kutrów rybackich widział już w końcu lat 40.

XX w. kmdr por. Roman Somnicki. Ponieważ w końcu lat 40. nie było jeszcze warunków do praktycznej realizacji tych propozycji dlatego do tego tematu powrócono dopiero po kilku latach¹.

Już na początku lat 50. do zatrzymywania osób usiłujących przekroczyć granicę morską wykorzystywano samoloty lotnictwa Marynarki Wojennej (MW). O jednym z takich zdarzeń wspomina w swojej relacji kmdr por. w st. spocz. Kazimierz Gawron:

„(...) Dnia 26 sierpnia 1952 roku wykonałem wraz z dowódcą eskadry na samolocie Tu-2 dwa loty na zadania specjalne. Miały one na celu zawrócenie kutra, na którym część załogi planowała

¹ Kmdr por. Roman Somnicki pełniąc do 1939 r. służbę w polskiej Marynarce Wojennej, w latach II Rzeczypospolitej miał możliwość poznania zagadnień związanych ze współpracą lotnictwa z jednostkami pływającymi MW (m.in. we Flocie i Flotyli Rzecznej MW na Polesiu); patrz: I. Bieniecki, Kmdr por. Roman Somnicki- organizator morskiej służby WOP (1896-1976), Przegląd Morski 1989, nr 2, s. 57-62.

ucieczkę za granicę. Za pierwszym wylotem kuter został odnaleziony i zidentyfikowany. Po serii ostrzegawczej przed dziobem z broni pokładowej pilota – kuter zawrócił. Wykonaliśmy powtórnie lot, tym razem z bombami bojowymi, które mieliśmy użyć w przypadku powtórzenia zamiaru przez kuter. W drugim locie, ze względu na zapadający zmierzch, kutra nie wykryliśmy. (...) Jak się później okazało, kuter na skutek naszej interwencji zawrócił do portu (...)”².

W roku 1956 Dowództwo WOP (dalej DWOP) zaczęło ponownie rozpatrywać sprawę wykorzystania samolotów do patrolowania Wybrzeża morskiego, jednak powołanie samodzielnego pododdziału lotnictwa w WOP nastąpiło dopiero w roku 1958. Pierwsze czynności zmierzające do jego utworzenia podjęto już w połowie 1957 r. W tym okresie DWOP zadecydowało o czasowym wydzieleniu z eskadry Korpusu Bezpieczeństwa Wewnętrznego (KBW) klucza samolotów Po-2 wraz z personelem latającym i obsługą techniczną. W kwietniu samoloty te przebazowano na lotnisko w Szczecinie-Dąbiu, z operacyjnym podporządkowaniem dowódcy 12. Brygady WOP (12. BWOP w Szczecinie). Miał on od 1 maja 1957 r. zorganizować służbę klucza lotniczego w oparciu o wymienione lotnisko. Plan zakładał wykorzystanie samolotów na odcinku działalności 12. BWOP i 15. BWOP (Koszalin).

Początkowo klucz samolotów przeznaczono do wykonywania planowych doraźnych zadań związanych z ochroną granicy lądowej i morskiej. W tym zakresie klucz miał współdziałać ze służbą liniową (tzw. elementami służby - czyli ugrupowaniami służby granicznej) strażnic nadmorskich oraz jednostkami pływającymi WOP. W ciągu dnia samoloty zamierzano wykorzystywać do:

- planowych lotów patrolowo-rozpoznawczych mających na celu rozpoznanie sytuacji operacyjnej na kierunku Szczecina, na Zalewie

Szczecińskim, na terenie pomiędzy Odrą a granicą państwa oraz w pasie wód terytorialnych,

- doraźnych lotów rozpoznawczych nad morzem na odległość do 40 km od brzegu w celu odszukania jednostek pływających, współdziałania z okrętami WOP i zmuszenia jednostek pływających do powrotu do portu oraz prowadzenia działań operacyjnych za przestępcami na granicy lądowej.

Przewidywano, że czas trwania jednego lotu będzie wynosił do 5 godz., a dopuszczalny jego zasięg do 200 km³.

Samoloty i śmigłowce WOP w ochronie granicy morskiej

Samodzielną Eskadrę Lotnictwa Rozpoznawczego WOP (SELR WOP) powołano 1 października 1958 r. na podstawie zarządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych (nr 208/58) z 13 czerwca 1958 r.⁴ Formowanie eskadry rozpoczęto w listopadzie 1958 r., a pierwszy samolot (Jak-12) pododdział ten otrzymał 30 grudnia 1958 r. Kadre powołano w porozumieniu z Dowództwem Wojsk Lotniczych (DWL), z różnych jednostek tej formacji, a następnie przeszkolono ją w lotach nad morzem⁵.

Zgodnie z zarządzeniem (org. nr 019/WW) dowódcy Wojsk Wewnętrznych (WW) z 23 października 1958 r. dowódca WOP w terminie do 15 listopada 1958 r. miał sformować SELR WOP wg etatu nr 349/1 o stanie osobowym 99 wojskowych i 2 pracowników cywilnych. Miejscem formowania i postoju miało być lotnisko w Szczecinie-Dąbiu⁶.

Natomiast rozkaz organizacyjny dowódcy WOP płk. Eugeniusza Dostojewskiego (nr 012/Org.-Mob.) z 5 listopada 1958 r. nakazywał szefowi Oddziału Operacyjnego Sztabu WOP przystąpić do organizowania z dniem 1 listopada 1958 r. tymczasowo w Szczecinie-Dąbiu SELR WOP wg ww. etatu⁷.

2 Muzeum MW (dalej MMW) w Gdyni, sygn. nr 249, Relacja K. Gawrona pt. „Moje wspomnienia ze służby w batalionie morskim w latach 1950-1953”, cz. 1., s. 53.

3 G. Goryński, Koncepcje wykorzystania lotnictwa do ochrony granicy morskiej Polski na przykładzie Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego WOP, Biuletyn Problemy Ochrony Granic, CSSG w Kętrzynie, Kętrzyn 1998, nr 7, s. 7-34.

4 H. Dominiczak, Zarys historii Wojsk Ochrony Pogranicza (wyd. ZP WOP), Warszawa 1985, s. 120; oraz AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3961/91, t. 4, Rozkaz dowódcy MBOP nr 99 z 10.10.1968 r., s. 1.

5 Wojskowe Biuro Historyczne - Centralne Archiwum Wojskowe (dalej WBH-CAW) w Rembertowie, Dzieło II, T. 15, s. 30.

6 Archiwum Straży Granicznej (dalej ASG) w Szczecinie, Akta DWOP, sygn. nr 1611, t. 73, Zarządzenie org. nr 019/WW dowódcy Wojsk Wewnętrznych-gen. bryg. W. Komara, s. 1-2.

7 Ibidem, Rozkaz org. dowódcy WOP nr 012/Org.-Mob. z 5.11.1958 r., s. 1.



Jak-12-samolot wielozadaniowy z roku 1947, skonstruowany przez biuro konstrukcyjne Aleksandra Jakowlewa. Produkowany na licencji ZSRR również w Polsce. Pierwsze samoloty trafiły do polskiego lotnictwa wojskowego w roku 1951. Samoloty te wykorzystywano także w CSRS, Jugosławii i WR, źródło: <http://pl.wikipedia.org>.

Eskadra była przeznaczona do patrolowania Wybrzeża morskiego i wód terytorialnych na niskich wysokościach. Do podstawowych zadań pilotów należało:

- prowadzenie obserwacji z powietrza,
- wykonywanie lotów demonstracyjnych mających odstraszyć potencjalnych sprawców nielegalnych przekroczeń granicy (npg),
- naprowadzanie okrętów pogranicza (OP) na wzbudzające podejrzenia obiekty pływające.

Pierwszym miejscem bazowania eskadry było lotnisko Polskich Linii Lotniczych „LOT” i Aeroklubu Szczecińskiego w Szczecinie-Dąbiu. Od jesieni 1958 r. do listopada 1959 r. personel tego pododdziału uczestniczył w szkoleniach, zapoznawał się z nowym sprzętem i zadaniami, które wkrótce miał wykonywać.

W skład eskadry początkowo wchodziły następujące pododdziały:

- 1. Klucz - samoloty Jak-12 - dowódca por. Ryszard Kasiński,
- 2. Klucz - samoloty Jak-12 - dowódca por. Władysław Dulat,
- 3. Klucz - samoloty An-2 - dowódca por. Tadeusz Doburzycki,
- 4. Klucz - śmigłowce SM-1- dowódca por. Marian Panek.

W roku 1960 eskadra liczyła 275 oficerów, podoficerów i szeregowych oraz kilku pracowników cywilnych. Na swoim wyposażeniu posiada-

ła ogółem 21 statków powietrznych, w tym 12 samolotów i 9 śmigłowców.

Samoloty i śmigłowce SELR WOP w 1960 r.

Pododdziały SELR WOP	Typ samolotu/śmigłowca	Ilość
1. Klucz samolotów	Jak-12	4
2. Klucz samolotów	Jak-12	4
3. Klucz samolotów	An-2	4
4. Klucz śmigłowców	SM-1	9
RAZEM		21

Źródło: WBH-CAW w Rembertowie, Dzieło II, T. 15, s. 30.

Wiosną 1960 r. SELR WOP osiągnęła pełną gotowość bojową. Odtąd jej piloci wykonywali zadania w ochronie granicy morskiej na rzecz Pomorskiej, Bałtyckiej i Kaszubskiej Brygady WOP. Wkrótce też zorganizowano dwa lądowiska polowe w Dziwnowie oraz w Darłowie i 15 maja 1960 r. ze Szczecina-Dąbie przebazowano na nie klucz samolotów Jak-12 (do Darłowa) oraz klucz śmigłowców SM-1 (do Dziwnowa).

Klucz samolotów z lądowiska w Darłowie wykonywał loty na korzyść BBWOP i KB WOP (Koszalin i Gdańsk), natomiast klucz śmigłowców z Dziwnowa na korzyść PB WOP (Szczecin). W dniu święta WOP (10 czerwca 1960 r.) piloci SELR WOP wykonali pierwszy lot w ochronie granicy morskiej⁸.

⁸ T. Górski, Zarys tradycji Morskiej Brygady Okrętów Pogranicza (wyd. wewnętrzne-odpis w zbiorach autora), Gdańsk 1981, s. 32-36.

Ze względu na skrajne położenie lotniska w Szczecinie-Dąbiu w stosunku do odcinka granicy morskiej w 1961 r. eskadrę przebazowano na lotnisko w Wicku Morskim. Mając na uwadze zwiększenie możliwości operacyjnych SELR WOP utrzymano podległe jej dwa klucze-samolotów w Gdańsku i śmigłowców w Dziwnowie. Przebazowanie eskadry nastąpiło na podstawie zarządzenia organizacyjnego (nr 078/61/WW MSW) z 25 maja 1961 r., zgodnie z którym dowódca WOP w terminie do 30 czerwca 1961 r. miał przenieść SELR WOP z m. Szczecin-Dąbie do m. Wicko Morskie⁹.

Po trzech latach działalności eskadry w roku 1963 zmieniono jej organizację. Odtąd SELR WOP wchodziła organizacyjnie w skład 15. BBWOP i była jej całkowicie podporządkowana. Powstały:

- dwa klucze dalekiego rozpoznania w oparciu o samoloty Li-2, An-2 i An-2M i klucz śmigłowców SM-1, stacjonujące w Wicku Morskim - były one operacyjnie podporządkowane dowódcy 15. BBWOP w Koszalinie,
- klucz bliskiego rozpoznania dysponujący samolotami Jak-12, który bazował na lotnisku w Gdańsku-Wrzeszczu i był podporządkowa-

ny operacyjnie dowódcy 16. KBWOP.

Będące na wyposażeniu eskadry samoloty An-2 i Li-2 wykonywały loty nad morzem w akwenie ograniczonym od styku granicy PRL z NRD do styku granicy PRL z ZSRR. Samoloty Jak-12 wykonywały loty na odległość do 20 km w głąb morza, natomiast śmigłowce na odległość widzialności linii brzegowej¹⁰.

W strukturze SELR WOP w sierpniu 1965 r. występowały następujące komórki organizacyjne i pododdziały: Sztab, sekcja polityczna, kwatermistrzostwo, sekcja samochodowa, dwa klucze w Wicku Morskim i klucz w Gdańsku¹¹.

W nowym podporządkowaniu

W połowie lat 60. nastąpiły istotne zmiany organizacyjne i strukturalne w jednostkach wykonujących zadania związane z ochroną polskich granic, w tym również granicy morskiej. Z dniem 1 lipca 1965 r. WOP podporządkowano pod względem operacyjnym Ministerstwu Obrony Narodowej (MON), a 1 stycznia 1966 r. pod względem gospodarczym¹².

Rozkaz dowódcy MW (nr 70) z 19 listopada 1965 r. nakazywał przyjąć z dniem 1 stycznia 1966 r. według kompetencji na wszelkiego rodza-



Samolot An-2M na podwoziu pływakowym przeznaczony do eksploatacji na rzekach, jeziorach oraz przybrzeżnych rejonach morskich. Posiadał mały rozbieg i dobieg oraz łatwą obsługę, co pozwalało na eksploatację samolotu na niewielkich zbiornikach wodnych, bez wyposażonych baz. An-2M był budowany na bazie samolotu transportowego. Samolot w tej wersji zbudowano w niewielkiej liczbie-prawdopodobnie 12 egz., źródło: <http://www.pilot.net> i <http://wikipedia.org>.

9 ASG w Szczecinie, op.cit., t. 73, Zarządzenie org. nr 078/61/WW MSW z 25.05.1961 r., s. 1.

10 ASG w Szczecinie, Akta DWOP, sygn. nr 1611, t. 74, Rozkaz dowódcy WOP nr 0120/WOP sprawie zmian z 7.07.1963 r., s. 1-3; oraz WBH-CAW w Rembertowie, Dzieło II, T. 15, s. 31-32.

11 ASG w Szczecinie, op.cit., Akta Szefostwa WOP, sygn. nr 1836, t. 6, Schemat organizacyjny WOP z 7.08.1965 r.

12 H. Dominiczak, Powstanie i rozwój organizacyjny Wojsk Ochrony Pogranicza w latach 1945-1983, Studia z Dziejów Organów Resortu Spraw Wewnętrznych, Wydawnictwo ASW w Warszawie, Warszawa 1984, z. 5, s. 60-61.

ju zaopatrzenie następujące pododdziały: SELR WOP, Szefostwo Służby Morskiej WOP, trzy Dywizjony OP (dOP) oraz Szkołę Specjalistów Morskich WOP (SSM WOP)¹³.

Wykonując rozkaz Głównego Inspektora Obrony Terytorialnej Kraju (nr 2/GIOT z 23 stycznia 1967 r.) w dniach 22-27 lutego 1967 r. dokonano komisyjnego przekazania SELR WOP z 15. BBWOP (Koszalin) do 6. Brygady Okrętów Pogranicza (6. BOP w Gdańsku), późniejszej Morskiej Brygady Okrętów Pogranicza (MBOP)¹⁴.

Stan osobowy SELR WOP w lutym 1967 r.

Grupa osobowa	Liczba osób	Odsetek personelu w stosunku do całego składu eskadry
Oficerowie	42	16
Podoficerowie zawodowi	25	9
Podoficerowie nadterminowi	6	2
Podoficerowie służby zasadniczej	7	3
Marynarze	185	70
R A Z E M	266	100

Zródło: AMW w Gdyni, Akta DMBOP, sygn. nr 3541/75, t. 55, Protokół przyjęcia-przekazania SELR WOP z lutego 1967 r.

W tym czasie marynarze zasadniczej służby wojskowej (zsw) znajdowali się organizacyjne w następujących pododdziałach SELR WOP: plutonie wartowniczym, łączności, samochodowym, obsługi technicznej (mechaników) i kluczu samolotów w Gdańsku. Byli oni najliczniejszą grupą osobową (70%) całej eskadry. Natomiast ofi-

cerowie stanowili 16% całego personelu. Połowa z nich (21 osób) należała do personelu latającego (piloci i nawigatorzy)¹⁵.

Celem usprawnienia wykorzystania lotnictwa w ochronie granicy morskiej oraz należytego wykonania zadań przez SELR WOP z dniem 1 marca 1967 r. pododdział ten podporządkowano zastępcy szefa WOP ds. morskich. Jednocześnie ustalono, że szkolenie specjalistów dla potrzeb eskadry będą prowadziły ośrodki szkolenia Wojsk Lotniczych (WL) a zaopatrzenie materiałowe w zakresie wszystkich rodzajów uzbrojenia i sprzętu technicznego morskiego i lotniczego będzie się odbywało poprzez odpowiednie szefostwa i służby MW¹⁶.

W pierwszej połowie 1967 r. do podstawowych form działalności załóg samolotów i śmigłowców SELR WOP należało:

- rozpoznawanie wzrokowe obiektów pływających,
- naprowadzanie okrętów patrolowych na cele,
- oraz wykonywanie lotów patrolowo-rozpoznawczych mających na celu sprawdzenie określonego akwenu morza lub okrętów¹⁷.

Np. w dniu 6 kwietnia 1967 r. na polecenie oficera operacyjnego Szefostwa Lotnictwa MW na samolocie typu An-2 wystartował z lotniska w m. Wicko Morskie kpt. Bazyli Jewdokin z zadaniem poszukiwania trałowca bandery duńskiej w rejonie od m. Łeba do m. Jarosławiec, w morzu 20 Mm (37 km). Po 10 minutach lotu rozpoznano ww. okręt o czym zameldowano służbie dyżurnej, a działania zakończono¹⁸.

Tego rodzaju zadania realizowano na mocy specjalnej „Instrukcji”, zgodnie z którą do śledzenia okrętów NATO wykorzystywano w zasadzie okręty dyżurne lub grupy bojowej i samoloty MW oraz okręty i samoloty MBOP¹⁹.

13 AMW w Gdyni, op.cit., sygn. nr 3541/75, t. 3, Rozkaz dowódcy MW nr 70/DMW z 19.11.1965 r. w sprawie przyjęcia na zaopatrzenie jednostek służby morskiej WOP, s. 1-4; oraz I. Bieniecki, Organizacja i przebieg szkolenia specjalistów morskich dla Wojsk Ochrony Pogranicza (1945-1967), Przegląd Morski, 2002, nr 7-8, s. 27-38 i tenże, Morska Brygada Okrętów Pogranicza (1966-1991), Ibidem s. 39-52.

14 AMW w Gdyni, op.cit., t. 55, Protokół przyjęcia-przekazania SELR WOP z lutego 1967 r.; Zobacz też I. Bieniecki, Eskadra Lotnictwa Rozpoznawczego Wojsk Ochrony Pogranicza (1958-1970), Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej, 1999, cz. 1, nr 4, s. 93-97 i cz. 2, nr 6, s. 81-85.

15 AMW w Gdyni, op.cit., s. 1-3.

16 Ibidem, t. 38, Rozkaz Głównego Inspektora Obrony Terytorialnej nr 2/GIOT z 23.01.1967 r., s. 1-2.

17 Ibidem, t. 56, Sprawozdanie półroczne dowódcy ELR WOP kmdr. ppor. pil. R. Mierzwińskiego z wyszkolenia bojowego eskadry, s. 1-2.

18 Ibidem, t. 43, Sprawozdanie operacyjne 6. Brygady Okrętów Pogranicza za kwiecień 1967 r., s. 1-5.

19 Ibidem, t. 38, Instrukcja o prowadzeniu śledzenia okrętów NATO z 30.06.1967 r., s. 1.

W roku 1967 do zasadniczych zadań eskadry lotniczej WOP nadal należało wykonywanie zadań operacyjnych, związanych z ochroną granicy morskiej. Jednocześnie celem maksymalnego skrócenia czasu przekazywania zadań na wykonywanie doraźnych lotów operacyjnych, wynikających z aktualnej sytuacji, dowódcy 12. PBWOP i 15. BBWOP (Szczecin i Koszalin) otrzymali polecenie przekazywania zadań do wykonania bezpośrednio do Sztabu eskadry. Natomiast dowódca 16. KBWOP (Gdańsk) przekazywał je bezpośrednio do klucza w Gdańsku. Planowe loty operacyjne eskadra wykonywała na podstawie okresowego planu tych lotów, opracowanego przez Sztab MBOP, w oparciu o zapotrzebowania przekazywane przez Sztaby 12., 15. i 16. BWOP²⁰. Loty szkolne dowódca organizował zgodnie z „Regulaminem Wykonywania Lotów w Lotnictwie Wojskowym” (RWL-66). Natomiast loty usługowe eskadra realizowała tylko w ramach limitów przydzielonych dla poszczególnych brygad. W zakresie zadań zleconych eskadrze do wykonywania pierwszeństwo miały loty operacyjne, związane bezpośrednio z ochroną granicy morskiej²¹.

W roku 1967 w KBWOP w szerszym niż dotychczas zakresie angażowano do służby w ochronie granicy morskiej przydzielone operacyjnie brygadzie siły i środki, szczególnie okręty i samoloty. W odniesieniu do klucza samolotów WOP w Gdańsku w miesiącach letnich realizowano zasadę organizowania patrolowania morza terytorialnego i akwenu Zatoki Gdańskiej o świcie lub przed zapadnięciem zmroku. O intensywności wykorzystania samolotów świadczyło zrealizowanie w 95% przydzielonego limitu²².

W połowie 1968 r. dowódca MBOP informował szefa Lotnictwa MW o fatalnym stanie sprzętu lotniczego w ELR WOP. Pododdział ten w tym czasie dysponował 5 samolotami An-2 i 3 śmigłowcami SM-1, z tego sprawne były tylko 2 samoloty i 2 śmigłowce. Zwrócono jednocześnie uwagę na braki personelu latającego, bowiem

na posiadane 3 śmigłowce eskadra dysponowała tylko jedną wyszkoloną załogą, która równocześnie wykonywała loty na samolocie²³.

O tragicznej sytuacji ELR WOP w zakresie sprzętu lotniczego dowódca MBOP z początkiem 1969 r. po raz kolejny informował w swoim meldunku do przełożonych: „Na rok 1969 zaplanowano na samoloty AN-2 - 960 godzin i śmigłowce 100 godzin lotu dla celów ochrony granicy państwowej i szkolenia. Natomiast stan ilościowy i techniczny samolotów i śmigłowców nie gwarantuje właściwej realizacji programu szkolenia personelu latającego oraz wykonania postawionych zadań w powietrzu i ochronie granicy państwowej”²⁴.

W końcu lat 60. XX w. do patrolowania Wybrzeża wykorzystywano nadal śmigłowce SM-1 natomiast do patrolowania pasa wód przyległych samoloty An lub An-2M, zarówno te które bazowały w Wicku Morskim jak i te z Gdańska-Wrzeszcza.



Śmigłowiec SM-1 wykorzystywany w Ludowym Wojsku Polskim, a także w ZSRR, CSRS, NRD, WRL, Indonezji, Finlandii i Bułgarii. Produkowano go w różnych wariantach w latach 1956-1965, źródło: <http://lotniczapolska.pl> i <http://pl.wikipedia.org>.

Trasa lotów dla samolotów z Wicka Morskiego przebiegała nad miejscowościami: Wicko Morskie-Wicko-Ustka-Świnoujście-Wicko natomiast dla śmigłowców z Gdańska nad miejscowościami: Gdańsk Wrzeszcz-Gdańsk-Hel-Ustka-Hel-Gdańsk.

Patrolowanie Wybrzeża i pasa przyległego realizowano codziennie, o ile występowały sprzy-

20 Ibidem, Zarządzenie szefa WOP nr 85 z 30.10.1967 r. w sprawie zasad wykorzystywania samolotów i śmigłowców ELR WOP, s. 1-2.

21 Ibidem, Zarządzenie szefa WOP nr 85 z 30.10.1967 r. w sprawie zasad wykorzystywania samolotów i śmigłowców ELR WOP, s. 1-2.

22 ASG w Szczecinie, op.cit., Akta KBWOP, sygn. nr 1629, t. 43, Pismo dowódcy 16. KBWOP płk. mgr. Br. Wąsowskiego do szefa WOP w sprawie realizacji rozkazu GIOT nr 06/WOP z 21.02.1967 r., s. 3.

23 AMW w Gdyni, op.cit., t. 79, Pismo dowódcy MBOP do szefa Lotnictwa MW z 9.07.1968 r., s. 1.

24 Ibidem, t. 120, Meldunek dowódcy MBOP do szefa WOP w sprawie stanu technicznego samolotów 14.02.1969 r.

jające warunki do dokonania npg, przy wykorzystaniu lekkich środków pływających (tzw. niski stan morza). Rozpoczęcie lotów zaplanowano na 9 października 1969 r.²⁵

Na początku roku 1970 w skład dowództwa eskadry wchodziły następujące osoby:

- kmdr ppor. pil. Stefan Matysiak – dowódca,
- kmdr ppor. Tadeusz Grejman – zastępca dowódcy ds. politycznych,
- kmdr ppor. pil. Zbigniew Dobużyński – szef Sztabu,
- kmdr ppor. pil. Jerzy Kowalski – zastępca dowódcy ds. zaopatrzenia,
- kpt. Adam Wodniak – zastępca dowódcy ds. inżynieryjnych²⁶.

Na początku maja 1970 r. ELR WOP nadal posiadała w swojej strukturze organizacyjnej 3 klucze lotnicze w tym:

- 2 klucze lotnicze na lotnisku Wicko Morskie (4 samoloty An-2M i 3 śmigłowce SM-1),
- 1 klucz lotniczy na lotnisku Gdańsk-Wrzeszcz (2 samoloty An-2 i 1 śmigłowiec SM-1).

Etatowy stan personelu eskadry liczył ogółem 294 żołnierzy (100%) i 10 pracowników cywilnych. W grupie żołnierzy było: 55 oficerów (18,7%), 93 podoficerów (31,6%) i 146 marynarzy (49,7%).

Funkcjonowanie tego pododdziału, ze względu na jego duże nasycenie sprzętem lotniczym i pojazdami, było związane ze znacznymi wydatkami finansowymi, w toku codziennej działalności służbowej. Jako przykład obrazujący ich skalę może posłużyć tylko jedno ćwiczenie doświadczalno-pokazowe z 26 maja 1970 r., w czasie którego w związku z zarządzeniem stanu pełnej gotowości bojowej, pojazdy przejechały ogółem 802 km zużywając 155,7 l benzyny, a samoloty i śmigłowce w czasie 18 wylotów zużyły 2 648, 85 kg benzyny lotniczej (B-91)²⁷.

Zgodnie z zarządzeniem szefa Szt. Gen. WP nr 92/Org. z 14 września 1970 r. i zarządzeniem szefa Inspektoratu Obrony Terytorialnej nr 173/Org. z 28 października 1970 r. oraz zarządzeniem szefa WOP nr 54/WOP z 27 października 1970 r. ELR WOP w Wicku Morskim istniejąca wg etatu 20/040 miała ulec rozformowaniu do 30 grudnia 1970 r. Czynność tę zlecono zastępcy szefa WOP ds. morskich-dowódcy MBOP.

Żołnierze służby zasadniczej z tej jednostki mieli zostać przekazani do jednostek wskazanych przez Sztab MW, natomiast kompleks koszarowy w Wicku Morskim miał być przekazany do Pomorskiego Okręgu Wojskowego.

Sprzęt lotniczy i wyposażenie lotniczo-techniczne rozformowanej eskadry przekazano zgodnie z wytycznymi do DWL i DMW. ELR WOP zgodnie z rozkazem MON uległa likwidacji 1 stycznia 1971 r.²⁸

Siły i środki MW w ochronie granicy morskiej

Na podstawie zarządzenia Szefa IOT nr 0173/Org. z 20 października 1970 r. w sprawie rozformowania ELR WOP nakazano podporządkować szefowi WOP pod względem operacyjnego wykorzystania-Klucz Samolotów Rozpoznawczych WOP (KSR WOP) zorganizowany w składzie 28. Eskadry Ratowniczej MW (28. ER MW)²⁹.

Z początkiem lat 70. XX w. szef Oddziału Operacyjno-Szkoleniowego Szefostwa WOP opracował projekt zasad operacyjnego wykorzystania KSR WOP zorganizowanego w składzie 28. ER MW w Darłowie, do zadań związanych z ochroną granicy morskiej³⁰.

Zgodnie z zasadami zatwierdzonymi przez szefa WOP i dowódcę MW-KSR WOP- 28. ER MW podporządkowano pod względem wykorzystania operacyjnego szefowi WOP, poprzez jego zastępcę ds. morskich-dowódcę MBOP.

25 Ibidem, Pismo dowódcy MBOP do dowódcy ELR WOP z 10.10.1969 r., s. 1-2.

26 Ibidem.

27 Ibidem, t. 156, Pismo dowódcy ELR WOP kmdr. ppor. pil. Stefana Matysiaka do dowódcy MBOP z 2.06.1970 r., s. 1.

28 Ibidem, t. 230, Meldunek dowódcy MBOP do dowódcy MW, s. 1.

29 AIMON w Modlinie, Akta GIOT, sygn. nr 21/91, t. 136, Zarządzenie Szefa IOT-zastępcy GIOT gen. bryg. St. Wytyczaka nr 0173/Org. z 20.10.1970 r. w sprawie rozformowania ELR WOP, s. 1-2.

30 AMW w Gdyni, op.cit., t. 170, Zarządzenie szefa WOP nr 54/WOP z 27.10.1970 r. w sprawie rozformowania ELR WOP, s. 1-2; oraz Rozkaz dowódcy MW nr 50/Org. z 26.10.1970 r. w sprawie rozformowania ELR WOP i przekazania Pomorskiemu Okręgowi Wojskowemu WAK nr 2, s. 1; a także sygn. nr 3961/91, t. 1, Rozkaz dowódcy MBOP nr 90/Sztab. z 29.10.1970 r. w sprawie rozformowania ELR WOP.

Załogi klucza wykonywały zadania w ochronie granicy morskiej państwa w ramach przydzielonego na ten cel limitu. Samoloty wykorzystywały do:

- pełnienia dyżurów w ochronie granic,
- lotów na rozpoznanie określonych akwenów morza w celu wyjaśnienia sytuacji i zdarzeń tam zaistniałych,
- planowych i alarmowych lotów patrolowych w ochronie granicy morskiej oraz polskiej strefy rybołówstwa morskiego i szelfu kontynentalnego,
- pościgów (wspólnie z okrętami MBOP) za jednostkami pływającymi, które naruszyły lub nielegalnie przekroczyły granicę morską,
- lotów usługowych i pasażerskich,
- lotów ćwiczebnych i treningowych związanych z powyższymi zadaniami.

Stałym miejscem bazowania samolotów KSR było lotnisko w Darłówniku a czasowym lotnisko w Wicku Morskim³¹.

W związku ze sformowaniem w składzie 28. ER MW-KSR WOP i operacyjnym podporządkowaniem go formacji WOP, do czasu ukończenia i przeszkolenia wszystkich załóg samolotów tego klucza, wykorzystywano je tylko do wykonywania doraźnych zadań w ochronie granicy. Pełne ukończenie załóg samolotów miało nastąpić do dnia 1 kwietnia 1971 r. i z tym dniem miały się rozpocząć planowe loty w ochronie granicy. W tym dniu załogi samolotów przystąpiły też do pełnienia w KSR WOP całodobowych dyżurów³².

W okresie jesienno-zimowym 1970-1971 oceniano, iż w ramach współdziałania sił w ochronie granicy morskiej w dość znacznym stopniu angażowano samoloty KSR WOP. Samoloty te wykonały 125 lotów na zadania planowe i 12 lotów alarmowych na ogólną liczbę wylatanych 500 samolotogodzin³³.

Jednak w odniesieniu do potrzeb ochrony granicy morskiej ilość lotów tych samolotów uznano za niewystarczającą. Decydowała o tym ograniczona liczba załóg samolotów przeszkolo-

nych w lotach nad morzem. Zwrócono uwagę, iż trudności te będą szczególnie odczuwalne w razie konieczności prowadzenia pościgu i poszukiwań nad morzem³⁴.

Strefa operacyjnego działania KSR WOP w ochronie granicy morskiej pokrywała się ze strefą operacyjną rozpoznania powietrznego MW. W szczególnych przypadkach prowadzenia pościgów za uciekinierami na morzu, samoloty klucza mogły być wykorzystane do wykonywania zadań poza obszarem tej strefy. Samoloty rozpoznawcze WOP nosiły znak rozpoznawczy biało-czerwoną szachownicę, numer burtowy (rejestracyjny) i litery „WOP”- oznaczające przynależność samolotu do Sił Zbrojnych PRL i przeznaczonego do wykonywania zadań w ochronie granicy morskiej państwa.

W przypadku prowadzenia pościgu na morzu 28. ER MW miała wydzielić w ramach współdziałania, na wniosek zastępcy szefa WOP ds. morskich-dowódcy MBOP, dodatkowe samoloty (śmigłowce). Dowódca 28. ER MW miał zapewnić utrzymanie w stałej gotowości do wykonania zadań w ochronie granicy nie mniej niż 75% samolotów klucza. Natomiast Szefostwo Lotnictwa MW planowało w porozumieniu ze Sztabem MBOP roczne limity nalotu dla samolotów KSR WOP na cele operacyjne, w ilości niezbędnej do wykonania zadań w ochronie granicy. Przelot żołnierzy WOP samolotem rozpoznawczym WOP mógł się odbyć wyłącznie za zezwoleniem szefa WOP, a w odniesieniu do żołnierzy MBOP-dowódcy tej brygady.

Loty w ochronie granicy morskiej zarządzano na polecenie zastępcy szefa WOP ds. morskich-dowódcy MBOP lub osobą jego zastępującą. W celu utrzymania na lotnisku stałego pogotowia załogi samolotu, niezbędnego do wykonania doraźnych zadań w ochronie granicy, w KSR WOP pełniono dyżury z gotowością bojową nr 1, 2 lub 3.

W normalnych warunkach pełnienia służby granicznej samoloty KSR WOP pełniły dyżur

31 Ibidem, t. 193, Zasady operacyjnego wykorzystania klucza samolotów rozpoznawczych WOP 28. Eskadry Ratowniczej MW, s. 1-2.

32 Ibidem, Zarządzenie szefa WOP nr 8/WOP z 19.02.1971 r. w sprawie operacyjnego wykorzystania klucza samolotów rozpoznawczych WOP będącego w składzie 28. Eskadry Ratowniczej MW, s. 1-2.

33 Ibidem, t. 204, Materiały na posiedzenie Rady Wojskowej MBOP dotyczące wykonania zadań w ochronie granicy morskiej w okresie jesienno-zimowym 1970-1971 z 26.05.1971 r., s. 6.

34 Ibidem, t. 203, Protokół z kontroli problemowej w MBOP przeprowadzonej w dniach 5-11.07.1971 r. z 5.07.1971 r., s. 4-5.

w gotowości bojowej nr 2. W szczególnych sytuacjach na wniosek Sztabu MBOP, dowódca 28. ER MW zobowiązany był zarządzić dla samolotu dyżurnego KSR WOP przejście na wyższy stopień gotowości bojowej.

Samoloty KSR WOP brały udział we wszystkich ćwiczeniach organizowanych przez Szefostwo WOP, nadmorskie BWOP i MBOP, mających na celu zgrzywanie współdziałania sił i środków uczestniczących w ochronie granicy morskiej. Siły i środki oraz terminy ćwiczeń ujmowano w rocznych planach szkolenia³⁵.

W latach 70. udział załóg KSR WOP w działaniach granicznych należy ocenić jako znaczący. Tylko podczas jednej akcji granicznej w dniu 24 lipca 1971 r. związanej z ujęciem sprawców porwania motorówki WOP typu KR-70 do bezpośrednich działań były zaangażowane 2 samoloty i 2 śmigłowce oraz kilkunastu pilotów i nawigatorów³⁶.

Również w następnych latach zadania na rzecz ochrony granicy morskiej miały wykonywać samoloty klucza rozpoznawczego funkcjonującego w ramach 28. ER MW. Jednak realizacja ich, od samego początku współpracy na linii MW-WOP, budziła wiele zastrzeżeń. Już 2 sierpnia 1971 r. odmówiono wysłania na planowy lot patrolowy o godz. 3.58 drugiego samolotu po wyznaczonych trasach, uzasadniając to niesprawnością techniczną samolotu. Zdarzenie to było przyczyną interwencji kmdr. H. Romanka, który prosił szefa Lotnictwa MW o spowodowanie utrzymania nakazanej ilości sprawnych technicznie samolotów w KSR WOP 28. ER MW. W pierwszych dniach sierpnia 1971 r. w KSR WOP sprawny był tylko 1 samolot, który nie mógł zabezpieczyć wykonywania planowych lotów patrolowych oraz działań pościgowych i rozpoznawczych. Dowódca MBOP stwierdził, że planowe loty patrolowe jednego samolotu nad wodami morza terytorialnego, wodami wewnętrznymi, polską strefą rybołówstwa morskiego nie zapewnią efektywnego wykonania

zadania postawionego przed KSR WOP w zakresie ochrony granicy³⁷.

Jednak już w połowie 1972 r. dowódca MBOP pozytywnie ocenił wysiłek pilotów w ochronie granicy morskiej: „Poważny wkład w ochronę granicy morskiej wnoszą załogi samolotów z 28. eskadry rozpoznawczej MW. Jako dowódca kierujący operacyjnym wykorzystaniem samolotów w ochronie granicy morskiej pragnę poinformować /.../ o dużym zaangażowaniu załóg samolotów i dowództwa 28. Eskadry Rozpoznawczej MW w sprawę ochrony granicy morskiej. Plany lotów są ściśle przestrzegane, a spostrzeżenia załóg na bieżąco przekazywane do jednostek MBOP”³⁸.

Tylko w okresie wiosenno-letnim 1972 r. samoloty 28. ER MW zrealizowały w ochronie granicy morskiej 102 loty używając w służbie i szkoleniu 1 300 mtg w tym: 74 planowych lotów patrolowych i 28 lotów w akcjach granicznych. Na okres jesienno-zimowy 1972/1973 KSR-28. ER MW dysponował 4 samolotami An-2 oraz 6 załogami³⁹.

Również w drugiej połowie lat 70. MW w ramach współdziałania z WOP w ochronie granicy morskiej organizowała siłami 28. ER MW loty rozpoznawcze i patrolowe wzdłuż granicy morza terytorialnego i strefy rybołówstwa morskiego. W skali roku przeznaczano na te cele 600 godz. nalotu na samoloty An-2, co zabezpieczało ówczesne potrzeby służby dla tego typu samolotów. Występowały natomiast trudności w zakresie zabezpieczenia działań nadmorskich BWOP na lądowym odcinku Wybrzeża, ponieważ brak było przydziału limitu nalotu na śmigłowce, które były nieodzowne w przypadku prowadzenia pościgów granicznych i poszukiwań na obszarze strefy nadgranicznej. W związku z powyższym MSW wystąpiło z wnioskiem do szefa Sztabu Generalnego WP gen. br. Floriana Siwickiego o ujęcie przez MW w planach nalotu na 1977 r. w ramach dotychczasowego limitu 600 godz. - 100 godz. nalotu na śmigłowce, z przeznaczeniem ich do zabez-

35 ASG w Szczecinie, op.cit., Akta Szefostwa WOP, sygn. nr 2371, t. 3, Zasady operacyjnego wykorzystania KSR WOP zorganizowanego w składzie 28. ER MW z 19.01.1971 r., s.1-8.

36 Ibidem, Sprawozdanie z lotu rozpoznawczego w dniu 24.07.1971 r.

37 Ibidem, Meldunek dowódcy MBOP kmdr. H. Romanka do szefa Lotnictwa MW w Gdyni z 3.08.1971 r., s. 1.

38 AMW w Gdyni, op.cit., t. 228, Pismo dowódcy MBOP do szefa Lotnictwa MW kmdr. dypl. pil. J. Figurskiego nr 680 z 14.08.1972 r., s. 1.

39 Ibidem, t. 234, Ocena skuteczności ochrony granicy morskiej państwa na tle analizy wypadków zatrzymań i bezkarnych przerwań w okresie wiosenno-letnim 1972 i stan sił do ochrony granicy w okresie jesienno-zimowym 1972/1973 z 2.11.1972 r., s. 5-6.

pieczenia potrzeb nadmorskich BWOP⁴⁰.

Limit godz. nalotu na śmigłowce w wysokości 100 godz. został przydzielony a DWOP dokonało następującego podziału tych godzin dla poszczególnych jednostek: KBWOP-25, BBWOP-30, PBWOP-15 i MBOP-15, dyspozycja DWOP-15. Zapotrzebowania na loty w zależności od występującej sytuacji operacyjnej i potrzeb ochrony granicy miały być zgłaszane przez poszczególne BWOP-ODO DMW. Z uwagi na dokonany przez MW wewnętrzny podział limitu nalotu godzin na śmigłowce ustalono, że PBWOP i BBWOP będą wykorzystywały śmigłowiec z 28. ER MW w Darłowie natomiast KBWOP i MBOP z pułku lotnictwa MW w Gdyni Babie Doły⁴¹.

Z upływem lat sprzęt lotniczy dotychczas wykorzystywany w ochronie polskiej granicy morskiej ulegał naturalnemu procesowi starzenia, a co za tym idzie stawał się w znacznej mierze nieprzydatny do wykonywania tych zadań. W końcu dekady lat 80. tak oceniano możliwości techniczne samolotów: *„Wydzielone do ochrony granicy samoloty AN-2 są mało przydatne do wykonywania zadań granicznych ze względu na możliwości ich działania do 25 km od granicy morza terytorialnego obcego państwa, niemożność działania w godzinach nocnych we mgle. Niedostateczne wyposażenie radiowo-nawigacyjne nie pozwala na dokładne określenie pozycji obiektu pływającego oraz nie zapewnia ciągłej łączności z punktami brzegowymi i cywilnymi jednostkami pływającymi”*⁴².

Za jedyny środek, który w pełni mógł zabezpieczyć efektywne wykonanie zadań granicznych uznano śmigłowiec Mi-14Pł. Był on odpowiednio wyposażony w środki obserwacji technicznej i radiowej oraz posiadał możliwość użycia tratwy ratunkowej, celem wysadzenia ekipy na jednostkę pływającą. Dobre wyposażenie techniczne tego śmigłowca umożliwiało prowadzenie rozpoznania i naprowadzanie okrętów na wykryte cele, w warunkach ograniczonej widoczności.

Jednak do kontroli polskiej strefy rybołówstwa morskiego (PSRM) nadal wykorzystywano samoloty An-2. Kontrole te prowadzono w celu ujawnienia nielegalnych połowów w tej strefie przez obce jednostki rybackie. Dowódca samolotu wyznaczonego do wykonania lotu patrolowego otrzymywał rozkaz do ochrony granicy⁴³.

W latach 80. XX w. miały miejsce kolejne zmiany organizacyjne w MW. Dlatego też w roku 1986, zgodnie z rozkazem dowódcy MBOP w sprawie ochrony morskiej granicy państwa dowódca 16. Pułku Lotnictw Specjalnego (PLS) MW wydzielał samolot (śmigłowiec) do służby granicznej. W zakresie współdziałania ww. statki powietrzne miały być gotowe do prowadzenia wydzielonymi siłami, samodzielnie i we współdziałaniu z okrętami i okrętowymi grupami taktycznymi zadań rozpoznawania celów i naprowadzania na nie okrętów w rejonie M. Bałtyckiego.

W tym celu:

- utrzymywano w okresie całego roku na lotnisku Darłowo 1 samolot An-2 w gotowości nr 2,
- w okresie lipiec-sierpień utrzymywano 1 śmigłowiec Mi-14Pł w gotowości 2 godz.,
- w wypadku prowadzenia działań granicznych szef Sztabu MW wydzielał do dyspozycji dowódcy MBOP śmigłowiec Mi-14Pł,
- prowadzono okresowe patrolowanie lotnicze morza terytorialnego oraz PSRM po nakazanej trasie na zapotrzebowanie oficera dyżurnego-operacyjnego (ODO) MBOP⁴⁴.

Jednak wykorzystanie samolotu z 16. PLS MW do działań granicznych nie odbywało się bez problemów. W wielu przypadkach-ok. 5-6 razy w ciągu roku samolot An-2 na interwencje nie wylatywał. Ponadto przy wykorzystaniu skromnego wyposażenia nawigacyjnego tego samolotu określano położenie jednostek pływających na morzu, a błędy w określaniu pozycji sięgały nawet 20 Mm (37 km). W związku z tym zastosowanie samolotów do tych celów uznano za mało przydatne. Np. w dniu 26 sierpnia 1986 r. błędne

40 ASG w Szczecinie, op.cit., Akta DWOP, sygn. nr 2376, t. 7, Pismo gen. bryg. doc. dr. T. Pietrzaka do szefa Szt. Gen. WP gen. br. F. Siwickiego z 5.11.1976 r., s. 1; oraz tamże Pismo szefa Szt. Gen. WP do podsekretarza stanu w MSW gen. bryg. T. Pietrzaka z 19.11.1976 r., s. 1.

41 Ibidem, s. 1.

42 AMW w Gdyni, op.cit., sygn. nr 3961/91, t. 108, Ocena zagrożenia i stan ochrony granicy państwowej oraz sprawowania nadzoru nad polską strefą rybołówstwa morskiego przez wydzielone siły i środki MW z 31.08.1988 r., s. 9.

43 Ibidem, t. 90, Analiza wykorzystania samolotów i śmigłowców 16. PLS do poszukiwani przestępcy granicznego opracowana przez zespół oficerów z 25.05.1988 r., s. 9.

44 Ibidem, t. 124, Rozkaz nr 03 dowódcy MBOP z 14.01.1986 r. w sprawie ochrony morskiej granicy państwa w 1986 r., s. 9.

określenie przez pilota pozycji i błędne rozpoznanie na wodach terytorialnych okrętu bandery RFN A-52 „OSTE” (błąd wynosił ok. 8-10 Mm-tj. do 18,5 km) spowodowało wzrost napięcia w sytuacji na Bałtyku, co mogło skutkować nawet wywołaniem konfliktu międzynarodowego. Dopiero wysłanie okrętu KPa-166 pozwoliło na właściwe rozpoznanie na tej pozycji jednostki pływającej, którą okazał się statek bandery ZSRR, natomiast okręt bandery RFN znajdował się poza morzem terytorialnym PRL. Dlatego też w planowaniu użycia sił do ochrony granicy na dany miesiąc uczestniczył przedstawiciel 16. PLS MW⁴⁵.

Z dniem 15 maja 1989 r., zgodnie z poleceniem dowódcy MW ustalono trasy lotów śmigłowców Mi-14Pł i samolotów An-2 z 7. Pułku Lotnictwa Specjalnego (7. PLS) (uzgodnione z szefem Lotnictwa MW i MBOP), w czasie sprawowania nadzoru w Polskiej Strefie Rybołówstwa Morskiego (PSRM) oraz ogólne zasady sprawowania tego nadzoru.

Załugi samolotów An-2 sprawowały nadzór w PSRM w ramach pełnionych dyżurów bojowych w ochronie granicy morskiej, zgodnie z obowiązującymi zasadami.

Przed planowanym wylotem służba dyżurna-operacyjna (SDO) DMBOP informowała dowództwo klucza lotniczego 7. PLS o aktualnej sytuacji połowowej na łowiskach znajdujących się na trasie lotu patrolowego oraz o organizacji prowadzenia rozpoznania i przekazywania danych okrętom i służbom dyżurnym-operacyjnym MBOP.

Celem lotu patrolowego było stwierdzenie obecności obcych kutrów rybackich poławiających w PSRM oraz innych małych środków pływających (kajak, ponton itp.) na trasie lotu a także naprowadzanie na wykryte cele okrętów⁴⁶.

Również w roku 1990 dowódca 7. PLS MW zapewniał w okresie całego roku utrzymanie jed-

nego samolotu An-2 w gotowości nr 2 z limitem 60 godz. nalotu do ochrony granicy morskiej PRL wg decyzji SDO MW i dowódcy MBOP wykonywanej przez SDO MW. W wypadku naruszenia granicy morskiej PRL w warunkach ograniczonej widzialności, na wniosek dowódcy MBOP wydzielano do działań granicznych śmigłowce Mi-14Pł, po uprzednim uzyskaniu zgody ODO MW⁴⁷.

Podsumowując należy uznać, że polska granica morska do roku 1991 ze względu na swój charakter i występujące zagrożenia wymagała stosowania do jej ochrony różnorodnych sił i środków. Funkcjonujący wówczas na Wybrzeżu system obserwacji i r./lok. dozoru strażnic nadmorskich WOP w połączeniu z działalnością interwencyjną i rozpoznawczą okrętów i samolotów, stanowił zasadniczy sposób ochrony granicy i nadzoru tego obszaru.

Znaczącą rolę w tym systemie spełniały samoloty i śmigłowce, które wykorzystywano do patrolowania Wybrzeża i wód przybrzeżnych, rozpoznawania akwenów morza pełnego, identyfikowania jednostek pływających i celów wykrytych przez system obserwacyjny strażnic, a także prowadzenia poszukiwań i pościgów za uciekinierami. Dodatkowo ELR WOP wykonywała szereg zadań usługowych na rzecz pododdziałów granicznych, a także uczestniczyła w ogólnym systemie ratownictwa wojskowego na morzu⁴⁸.

Zakres zadań realizowanych przez samoloty zwiększył się jeszcze bardziej w związku z dokonaniem podziałem szelfu kontynentalnego na Bałtyku oraz ogłoszeniem 12. milowej PSRM (od roku 1977), co spowodowało konieczność utrzymania skutecznej kontroli tej strefy⁴⁹.

Oceniając kilkunastoletni okres działalności ELR WOP należy stwierdzić, iż w dziejach polskich formacji granicznych istniejących do roku 1991 był to jedyny pododdział tego rodzaju. Jego personel, pomimo występujących znacznych bra-

45 Ibidem, t. 72, Protokół z posiedzenia RWMBOP w dniu 19.12.1986 r. z 24.04.1987 r., s. 5.

46 Ibidem, t. 107, Wytyczne do sprawowania nadzoru w PSRM przez śmigłowce Mi-14Pł i samoloty AN-2 z 7. PLS z 15.05.1989 r., s. 1.

47 Ibidem, t. 124, Zarządzenie szefa Sztabu MBOP nr 032 z 30.11.1989 r. w sprawie organizacji służby bojowej w 1990 r., s. 3.

48 Zobacz I. Bieniecki, Jednostki ochrony granic PRL w systemie Wojskowego Ratownictwa Morskiego w latach 1965-1991 [w:] Zarządzanie logistyczne w sytuacjach kryzysowych historia–teraźniejszość–przyszłość, red. M. Cupryjak i J. Piłzys, (materiały z Międzynarodowej Konferencji Naukowej pt. Zarządzanie logistyczne w sytuacjach kryzysowych. Historia-Teraźniejszość-Przyszłość), Wydawnictwo Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowe ZAPOL Dmochowski, Sobczyk Spółka Jawna, Szczecin 2013, s. 51-58.

49 ASG w Szczecinie, op.cit., Akta Szefostwa WOP, sygn. nr 1840, t. 37, Pismo zastępcy szefa GIOT-szefa Inspektoratu OT do szefa Zarządu VI SG WP z 11.05.1970 r., s. 1.

ków w grupie kadry zawodowej, z powodzeniem wykonywał zadania związane z prowadzeniem rozpoznania lotniczego i udziałem w akcjach granicznych w ochronie granicy państwa. O likwidacji eskadry zdecydowały znaczne koszty związane z utrzymaniem i obsługą tego pododdziału a także przestarzałe wyposażenie w sprzęt

lotniczy (samoloty i śmigłowce) oraz wysokie koszty związane z ewentualnym zakupem nowego sprzętu lotniczego⁵⁰. Eskadra do czasu jej rozwiązania wykorzystywała do celów szkoleniowych i ochrony granicy morskiej samoloty Jak-12, An-2 i An-2M, Li-2 oraz śmigłowce t. SM-1, a także poza etatem samoloty CSS-13⁵¹.

Źródła i bibliografia

Archiwum Akademii Marynarki Wojennej (dalej AMW) w Gdyni

- AMW Akta DMBOP, sygn. nr 3961/91, t. 4, Rozkaz dowódcy MBOP nr 99 z 10.10.1968 r.
- AMW Akta DMBOP, sygn. nr 3541/75, t. 3, Rozkaz dowódcy MW nr 70/DMW z 19.11.1965 r. w sprawie przyjęcia na zaopatrzenie jednostek służby morskiej WOP.
- AMW Akta DMBOP, sygn. nr 3541/75, t. 55, Protokół przyjęcia-przekazania SELR WOP z lutego 1967 r.
- AMW Akta DMBOP, sygn. nr 3541/75, t. 38, Rozkaz Głównego Inspektora Obrony Terytorialnej nr 2/GIOT z 23.01.1967 r.
- AMW Akta DMBOP, sygn. nr 3541/75, t. 56, Sprawozdanie półroczne dowódcy ELR WOP kmdr. ppor. pil. R. Mierzwińskiego z wyszkolenia bojowego eskadry.
- AMW Akta DMBOP, sygn. nr 3541/75, t. 43, Sprawozdanie operacyjne 6 Brygady Okrętów Pogranicza za kwiecień 1967 r.
- AMW Akta DMBOP, sygn. nr 3541/75, t. 38, Instrukcja o prowadzeniu śledzenia okrętów NATO z 30.06.1967 r.
- AMW Akta DMBOP, sygn. nr 3541/75, t. 38, Zarządzenie szefa WOP nr 85 z 30.10.1967 r. w sprawie zasad wykorzystywania samolotów i śmigłowców ELR WOP.
- AMW Akta DMBOP, sygn. nr 3541/75, t. 79, Pismo dowódcy MBOP do szefa Lotnictwa MW z 9.07.1968 r.
- AMW Akta DMBOP, sygn. nr 3541/75, t. 120, Meldunek dowódcy MBOP do szefa WOP w sprawie stanu technicznego samolotów 14.02.1969 r.

- AMW Akta DMBOP, sygn. nr 3541/75, t. 120, Pismo dowódcy MBOP do dowódcy ELR WOP z 10.10.1969 r.
- Akta D MBOP, sygn. nr 3541/75, t. 156, Pismo dowódcy ELR WOP kmdr. ppor. pil. Stefana Matysiaka do dowódcy MBOP z 2.06.1970 r.
- AMW Akta DMBOP, sygn. nr 3541/75, t. 230, Meldunek dowódcy MBOP do dowódcy MW.
- AMW Akta DMBOP, sygn. nr 3541/75, t. 170, Zarządzenie szefa WOP nr 54/WOP z 27.10.1970 r. w sprawie rozformowania ELR WOP.
- AMW Akta DMBOP, sygn. nr 3541/75, t. 170, Rozkaz dowódcy MW nr 50/Org. z 26.10.1970 r. w sprawie rozformowania ELR WOP i przekazania Pomorskiemu Okręgowi Wojskowemu WAK nr 2.
- AMW Akta DMBOP, sygn. nr 3961/91, t. 1, Rozkaz dowódcy MBOP nr 90/Sztab. z 29.10.1970 r. w sprawie rozformowania ELR WOP.
- AMW Akta DMBOP, sygn. nr 3541/75, t. 193, Zasady operacyjnego wykorzystania klucza samolotów rozpoznawczych WOP 28. Eskadry Ratowniczej MW.
- AMW Akta DMBOP, sygn. nr 3541/75, t. 193, Zarządzenie szefa WOP nr 8/WOP z 19.02.1971 r. w sprawie operacyjnego wykorzystania klucza samolotów rozpoznawczych WOP będącego w składzie 28. Eskadry Ratowniczej MW.
- AMW Akta DMBOP, sygn. nr 3541/75, t. 204, Materiały na posiedzenie Rady Wojskowej MBOP dotyczące wykonania zadań w ochronie granicy morskiej w okresie jesienno-zimo-

50 I. Bieniecki, I. Szkurłat, Wypadki lotnicze w Samodzielnej Eskadrze Lotnictwa Rozpoznawczego Wojsk Ochrony Pogranicza, Biuletyn COSSG w Koszalinie, Koszalin 2014, nr 4, s. 7-34.

51 T. Górski, Zarys tradycji, op.cit.

- wym 1970-1971 z 26.05.1971 r.
- AMW Akta DMBOP, sygn. nr 3541/75, t. 203, Protokół z kontroli problemowej w MBOP przeprowadzonej w dniach 5-11.07.1971 r. z 5.07.1971 r.
 - AMW Akta DMBOP, sygn. nr 3541/75, t. 228, Pismo dowódcy MBOP do szefa Lotnictwa MW kmdr. dypl. pil. J. Figurskiego nr 680 z 14.08.1972 r.
 - AMW Akta DMBOP, sygn. nr 3541/75, t. 234, Ocena skuteczności ochrony granicy morskiej państwa na tle analizy wypadków zatrzymań i bezkarnych przerw w okresie wiosenno-letnim 1972 i stan sił do ochrony granicy w okresie jesienno-zimowym 1972/1973 z 2.11.1972 r.
 - AMW Akta DMBOP, sygn. nr 3961/91, t. 108, Ocena zagrożenia i stan ochrony granicy państwowej oraz sprawowania nadzoru nad polską strefą rybołówstwa morskiego przez wydzielone siły i środki MW z 31.08.1988 r.
 - AMW Akta DMBOP, sygn. nr 3961/91, t. 90, Analiza wykorzystania samolotów i śmigłowców 16. PLS do poszukiwani przestępcy granicznego opracowana przez zespół oficerów z 25.05.1988 r.
 - AMW Akta DMBOP, sygn. nr 3961/91, t. 124, Rozkaz nr 03 dowódcy MBOP z 14.01.1986 r. w sprawie ochrony morskiej granicy państwa w 1986 r.
 - AMW Akta DMBOP, sygn. nr 3961/91, t. 72, Protokół z posiedzenia RWMBOP w dniu 19.12.1986 r. z 24.04.1987 r.
 - AMW Akta DMBOP, sygn. nr 3961/91, t. 107, Wytyczne do sprawowania nadzoru w PSRM przez śmigłowce Mi-14Pł i samoloty AN-2 z 7. PLS z 15.05.1989 r.
 - Akta DMBOP, sygn. nr 3961/91, t. 124, Zarządzenie szefa Sztabu MBOP nr 032 z 30.11.1989 r. w sprawie organizacji służby bojowej w 1990 r. Archiwum Straży Granicznej (dalej ASG) w Szczecinie
 - ASG Akta DWOP, sygn. nr 1611, t. 73, Zarządzenie org. nr 019/WW dowódcy Wojsk Wewnętrznych-gen. bryg. W. Komara.
 - ASG Akta DWOP, sygn. nr 1611, t. 73, Rozkaz org. dowódcy WOP nr 012/Org.-Mob. z 5.11.1958 r.
 - ASG Akta DWOP, sygn. nr 1611, t. 73, Zarządzenie org. nr 078/61/WW MSW z 25.05.1961 r.
 - ASG Akta DWOP, sygn. nr 1611/74, Rozkaz dowódcy WOP nr 0120/WOP sprawie zmian organizacyjnych Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego WOP i usprawnienia jej działalności z 17.07.1963 r., s. 1-3;
 - ASG Akta Szefostwa WOP, sygn. nr 1836, t. 6, Schemat organizacyjny WOP z 7.08.1965 r.
 - ASG Akta KBWOP, sygn. nr 1629, t. 43, Pismo dowódcy 16. KBWOP płk. mgr. Br. Wąsowskiego do szefa WOP w sprawie realizacji rozkazu GIOT nr 06/WOP z 21.02.1967 r.
 - ASG Akta Szefostwa WOP, sygn. nr 2371, t. 3, Zasady operacyjnego wykorzystania KSR WOP.
 - ASG Akta Szefostwa WOP, sygn. nr 2371, t. 3, Sprawozdanie z lotu rozpoznawczego w dniu 24.07.1971 r.
 - ASG Akta Szefostwa WOP, sygn. nr 2371, t. 3, Meldunek dowódcy MBOP kmdr. H. Romanek do szefa Lotnictwa MW w Gdyni z 3.08.1971 r.
 - ASG Akta DWOP, sygn. nr 2376, t. 7, Pismo gen. bryg. doc. dr. T. Pietrzaka do szefa Szt. Gen. WP gen. Br. F. Siwickiego z 5.11.1976 r.
 - ASG Akta DWOP, sygn. nr 2376, t. 7, Pismo szefa Szt. Gen. WP do podsekretarza stanu w MSW gen. bryg. T. Pietrzaka z 19.11.1976 r.
 - ASG Akta DWOP, sygn. nr 2376, t. 7, Pismo dowódcy WOP gen. bryg. F. Stramika do szefa Sztabu MW kadm H. Pietraszkiewicza z 22.12.1976 r.
 - ASG Akta Szefostwa WOP, sygn. nr 1840, t. 37, Pismo zastępcy szefa GIOT-szefa Inspektoratu OT do szefa Zarządu VI SG WP z 11.05.1970 r. Archiwum Instytucji (Centralnych) MON w Modlinie
 - Akta GIOT, sygn. nr 21/91, t. 136, Zarządzenie Szefa IOT-zastępcy GIOT gen. bryg. St. Wytyczaka nr 0173/Org. z 20.10.1970 r. w sprawie rozformowania ELR WOP.
- Wojskowe Biuro Historyczne-Centralne Archiwum Wojskowe w Rembertowie
- Dzieło II, T. 15.

Opracowania zwarte

- Bieniecki I, Jednostki ochrony granic PRL w systemie Wojskowego Ratownictwa Morskiego w latach 1965-1991 [w:] Zarządzanie logistyczne w sytuacjach kryzysowych historia-teraźniejszość-przyszłość, red. M. Cupry-

- jak i J. Pilżys, (materiały z Międzynarodowej Konferencji Naukowej pt. Zarządzanie logistyczne w sytuacjach kryzysowych. Historia-Teraźniejszość-Przyszłość), Wydawnictwo Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowe ZAPOL Dmochowski, Sobczyk Spółka Jawna, Szczecin 2013.
- Dominiczak H., Powstanie i rozwój organizacyjny Wojsk Ochrony Pogranicza w latach 1945-1983, Studia z Dziejów Organów Resortu Spraw Wewnętrznych, z. 5, Wydawnictwo ASW w Warszawie, Warszawa 1984.
 - Dominiczak H., Zarys historii Wojsk Ochrony Pogranicza, Wyd. ZP WOP, Warszawa 1985.
 - Górski T., Zarys tradycji Morskiej Brygady Okrętów Pogranicza (wyd. wewnętrzne-odpis w zbiorach autora), Gdańsk 1981.
- Prasa i biuletyny**
- Bieniecki I., Kmdr por. Roman Somnicki - organizator morskiej służby WOP (1896-1976), Przegląd Morski, 1989, nr 2.
 - Bieniecki I., Eskadra Lotnictwa Rozpoznawczego Wojsk Ochrony Pogranicza (1958-1970), Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej, 1999, cz. 1, nr 4 i cz. 2, nr 6.
 - Bieniecki I., Organizacja i przebieg szkolenia specjalistów morskich dla Wojsk Ochrony Pogranicza (1945-1967), Przegląd Morski 2002, nr 7-8.
 - Bieniecki I., Morska Brygada Okrętów Pogranicza (1966-1991), Przegląd Morski 2002, nr 7-8.
 - Goryński G., Koncepcje wykorzystania lotnictwa do ochrony granicy morskiej Polski na przykładzie Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego WOP, Biuletyn - Problemy Ochrony Granic, CSSG w Kętrzynie, Kętrzyn 1998, nr 7.
 - Bieniecki I., Szkurłat I., Wypadki lotnicze w Samodzielnej Eskadrze Lotnictwa Rozpoznawczego Wojsk Ochrony Pogranicza, Biuletyn COSSG w Koszalinie, Koszalin 2014, nr 4.
- Relacje**
- Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, sygn. nr 249, Relacja K. Gawrona pt. „Moje wspomnienia ze służby w batalionie morskim w latach 1950-1953”, cz. 1.

Dr Ireneusz Bieniecki
Katedra Bezpieczeństwa Narodowego
Instytut Bezpieczeństwa i Zarządzania
Akademia Pomorska w Słupsku

Lotnictwo Straży Granicznej RP w ochronie granicy morskiej w latach 1991-2004

**Aviation of the Polish Border Guard
in the protection of the maritime border in 1991-2004**

Omawiamy rolę lotnictwa Straży Granicznej RP w ochronie granicy morskiej w latach 1991-2004. Uwagę koncentrujemy na genezie nowej formacji ochrony granic - Straży Granicznej, powstaniu Morskiego Oddziału Straży Granicznej, rozwoju struktur lotniczych formacji i koncepcji realizacji ochrony granicy morskiej oraz na sposobach wykonywania zadań w ochronie polskich obszarów morskich.

We discuss the role of the Polish Border Guard aviation in the protection of the maritime border in 1991-2004. We focus on the genesis of the new border protection formation - the Border Guard, the creation of the Maritime Border Guard Department, the development of aircraft formation structures and the concept of implementing sea border protection, and on ways of performing tasks in the protection of Polish maritime areas.

W Polsce po roku 1989 miały miejsce przeobrażenia, które nie ominęły również systemu ochrony polskich granic. W tym czasie Sejm RP rozpoczął prace legislacyjne nad pakietem nowych „ustaw granicznych”. W miejsce funkcjonujących w Polsce od 13 września 1945 r. do 15 maja 1991 r. Wojsk Ochrony Pogranicza (WOP) powołano 16 maja 1991 r. nową formację - Straż Graniczną (SG), w ramach, której początkowo funkcjonowało 13 oddziałów tej formacji.

Nowo utworzona SG była formacją typu policyjnego, będąc jednocześnie częścią administracji państwowej typu specjalnego. Centralnym organem administracji państwowej do spraw ochrony granicy państwowej i kontroli ruchu

osobowego był Komendant Główny SG. Początkowo został on podporządkowany ministrowi Spraw Wewnętrznych, a od roku 1997 ministrowi Spraw Wewnętrznych i Administracji. Organami terenowymi podlegającymi Komendantowi Głównemu SG w Warszawie byli komendanci: oddziałów, granicznych placówek kontrolnych, dywizjonów i strażnic. Od 1 maja 2004 r., na mocy tzw. traktatu akcesyjnego, Polska stała się członkiem Unii Europejskiej¹.

Powstanie Morskiego Oddziału Straży Granicznej w Gdańsku

Do czasu powołania SG ochroną polskiej granicy morskiej zajmowały się trzy nadmorskie

¹ H. Łach, System ochrony polskiej granicy państwowej w latach 1989-2004, Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie, Olsztyn 2013.

Brygady WOP (Pomorska BWOP w Szczecinie, Bałtycka BWOP w Koszalinie i Kaszubska BWOP w Gdańsku). Ponadto do roku 1991 w ochronie granicy morskiej współdziałał z nim wydzielony związek taktyczny Marynarki Wojennej (MW) w postaci Morskiej Brygady Okrętów Pogranicza (MBOP z siedzibą w Gdańsku-Nowym Porcie). Wprowadzenie w życie nowych „ustaw granicznych” a także ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej z 21 marca 1991 r. skutkowało zmianą dotychczas funkcjonującego systemu ochrony morskiej granicy państwa.

Zadania, jakie postawiono przed SG spowodowały, że działalność służb granicznych przestała się ograniczać do ochrony morza terytorialnego i morskiej granicy państwa. Zgodnie z nowymi zapisami w ustawach poszerzono je o zadania mające na celu ochronę interesów ekonomicznych i ekologicznych na polskich obszarach morskich (dalej pom - morskich wodach wewnętrznych, morzu terytorialnym i wyłącznej strefie ekonomicznej-WSE). Do realizacji tych zadań w strukturach nowej formacji powołano Morski Oddział Straży Granicznej (MOSG) z siedzibą w Gdańsku.

Porozumienie w tej sprawie podpisali 4 czerwca 1991 r. ministrowie Obrony Narodowej (kontradmiral Piotr Kołodziejczyk) i Spraw Wewnętrznych-Henryk Majewski. W dniu 12 lipca 1991 r. Komendant Główny SG płk prof. dr hab. Marek Lisiecki wydał zarządzenie organizacyjne dotyczące utworzenia MOSG. Oddział ten powstał na bazie przekazanych do nowej formacji sił i środków rozformowanej MBOP.

Do 12 marca 1992 r. MOSG funkcjonował zgodnie z etatem w składzie trzech dywizjonów (Pomorskiego w Świnoujściu, Bałtyckiego w Kołobrzegu i Kaszubskiego w Gdańsku-Westerplatte). W wyniku przeprowadzonej reorganizacji nadmorskich struktur SG przeformowano także MOSG. Zorganizowano go na bazie istniejącego już oddziału, oraz sił i środków rozformowanych oddziałów SG-Kaszubskiego Oddziału SG w Gdańsku-Nowym Porcie, Bałtyckiego Oddziału SG w Koszalinie oraz części Pomorskiego Oddziału SG w Szczecinie.

Utworzona w roku 1991 polska SG jest formacją nowoczesną o policyjno-administracyjnym charakterze. Podobną formę organizacyjną miały organy ochrony granic państw zachodnich. W tym czasie w takim samym kierunku przekształcane były formacje graniczne w innych państwach Europy Środkowo-Wschodniej (na Węgrzech, Czechach, Słowacji i Litwie).

Początki struktur lotniczych w Straży Granicznej

Pierwszym oficjalnym dokumentem dotyczącym tworzenia struktur organizacyjnych lotnictwa w tej formacji było zarządzenie nr 20 z 29 kwietnia 1995 r. Komendanta Głównego SG, w którym stanowiono, że podlegały one dyrektorowi Zarządu Ochrony Granicy Państwowej. W tym celu stworzono w Komendzie Głównej SG (KGSG) w Warszawie stanowisko Głównego Specjalisty ds. lotnictwa, którego zadaniem był nadzór i koordynowanie spraw związanych z lotnictwem. Później stanowisko to przeniesiono do ówczesnego Biura Administracyjno-Technicznego KGSG.

Początkowo utworzono wydział lotniczy z siedzibą w Gdańsku przy MOSG, ze stałym miejscem bazowania na lotnisku Gdańsk-Rębiechowo. Funkcjonowanie tego wydziału miało się odbywać w oparciu o MOSG oraz Lotniczy Zespół Sanitarny Wojewódzkiej Kolumny Lotnictwa Sanitarnego. Jednak mając w perspektywie do wykorzystania śmigłowiec PZL-”Kania” z koncepcji tej zrezygnowano. Wynikało to z faktu, że śmigłowiec tego typu nie był przystosowany do realizacji zadań nad dużymi obszarami morskimi. W związku z powyższym zapadła decyzja, aby skierować dwa pozyskane śmigłowce na najbardziej zagrożony odcinek granicy państwowej do Podlaskiego Oddziału SG, w wyniku czego utworzono nowy wydział lotniczy z siedzibą w Białymstoku.

Po zlikwidowaniu w KGSG stanowiska Głównego Specjalisty ds. lotnictwa z początkiem 1998 r. utworzono w ówczesnym Biurze Administracyjno-Gospodarczym KGSG sekcję lotnictwa i techniki morskiej, co nie było najlepszym rozwiązaniem, ze względu na specyfikę i odrębność lotnictwa².

2 R. Konieczka, Lotnictwo Straży Granicznej [w:] Straż Graniczna w dwudziestolecu 1991-2011, Wydawnictwo COS SG w Koszalinie, Koszalin 2011, s. 308-309.

Na przełomie XX i XXI w. powstała koncepcja powołania Lotniczego Oddziału SG z siedzibą na warszawskim Bemowie. Było to związane z planowaną likwidacją 103. Pułku Lotnictwa Nadwiślańskich Jednostek Wojskowych (NJW) MSW. Pierwotnie nowy Oddział miał realizować zadania lotnicze SG oraz innych formacji resortu Spraw Wewnętrznych, a ponadto nadzorować działalność lotniczych przejść granicznych. Powyższe rozwiązanie sprowadzało się do przejęcia większości statków powietrznych i infrastruktury lotniskowej z likwidowanej jednostki MSW. Jednak i w tym przypadku przyjęte rozwiązanie należy uznać za błędne, gdyż jedna struktura organizacyjna SG miała się zajmować dwoma bardzo różnymi zagadnieniami - organizacją działalności lotnictwa formacji i kontrolą ruchu granicznego w przejściach lotniczych. Takie rozwiązanie było niemożliwe do realizacji. Jednak decyzja w tej sprawie została podpisana przez ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji Janusza Tomaszewskiego i rozpoczęto jej wdrażanie³.

Rozpoczęto też procedury dotyczące przejęcia obiektów koszarowych i lotniskowych, a także wszczęto postępowania personalne mające na celu przyjęcie do służby przewidzianych do zwolnienia żołnierzy zawodowych. Oznakowano nawet trzy śmigłowce Mi-8 symbolami SG. Niebawem jednak decyzja o utworzeniu oddziału została cofnięta na korzyść koncepcji przejęcia sprzętu i ludzi przez poszczególne formacje resortu Spraw Wewnętrznych i wojsko⁴.

Natomiast kilka miesięcy później ukazało się zarządzenie nr 50 Komendanta Głównego

SG, w którym określono, że przy wykorzystaniu statku powietrznego SG wykonuje się następujące loty: patrolowo-rozpoznawcze, pościgowe, transportowe i szkoleniowe. Loty te można było wykonywać:

- poza strefą nadgraniczną - w przestrzeni lotów swobodnych,
- w strefie nadgranicznej - w przestrzeni lotów koordynowanych.

W szczególnie uzasadnionych przypadkach loty można było wykonywać powyżej tych przestrzeni, na zasadach określonych w przepisach lotniczych⁵.

Rozpoczęcie działalności w ochronie granicy morskiej wydziału lotniczego MOSG

Na podstawie decyzji nr 17/2000 naczelnego Inspektora Lotnictwa Służb Porządku Publicznego i protokołu - sprawozdania z gotowości wydziału lotniczego MOSG z 16 listopada 2000 r. otrzymano zgodę na rozpoczęcie działalności lotniczej wydziału lotniczego MOSG w Gdańsku.

Po miesiącu, 21 grudnia 2000 r. Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Komendant Główny SG przekazał komendantowi MOSG samolot „Mewa” M-20.

Od 22 grudnia 2000 r. samolot M-20 „Mewa” o znakach rejestracyjnych PL-50YG bazował na lotnisku w Gdańsku-Rębiechowie, w hangarze Zespołu Lotnictwa Sanitarnego. Technicznie został on zabezpieczony przez personel wydziału jak i personel techniczny Samodzielnej Kolumny Transportu Sanitarnego (SKTS)-zgodnie z umową zawartą 22 grudnia 2000 r.⁶

3 Kancelaria MOSG w Gdańsku, sygn. nr 7/24, t. 5, Zarządzenie nr 16 MSWiA z 20.08.1999 r. w sprawie utworzenia Lotniczego Oddziału SG w Warszawie, s. 1-2.

4 R. Konieczka, op.cit. s. 312.

5 Kancelaria MOSG, op.cit., Zarządzenie nr 50 KGSG płk. Marka Bieńkowskiego z 7.10.1999 r., s. 7-8.

6 Ibidem, Zadania statku powietrznego MOSG PZL M-20 „Mewa” w ochronie polskich obszarów morskich i strefy nadgranicznej opracowane przez kmdr. por. mgr. R. Michalaka (odpis w posiadaniu autora), s. 1-2; Samolot PZL M-20 „Mewa” był licencyjną odmianą amerykańskiego samolotu dyspozycyjnego Piper PA-34 „Seneca” II. Prototyp samolotu Piper „Seneca” został oblatany w roku 1971. Zmodyfikowana odmiana oznaczona, jako Seneca II powstała w roku 1975. W styczniu 1977 r. PZL zawarły umowę kooperacyjno-licencyjną na budowę samolotu, wg której zakłady PZL-Mielec produkowały elementy samolotu dla USA, a w zamian montowały samoloty wyposażając je w silniki PZL-Franklin. Konstrukctorem prowadzącym został inż. Krzysztof Piwek. Pierwsza „Mewa” (oznaczona M-20 00) została zmontowana z elementów dostarczonych przez licencjodawcę w październiku 1978 r., a oblot odbył się 28 lipca 1979 r. Następny prototyp, oznaczony M-20 01 wyprodukowany w całości w Polsce został oblatany 22 września 1982 r. W kolejnym prototypie (M-20 02) wymieniono instalację elektryczną oraz zasilanie zespołu napędowego. Do jego oblotu doszło 10 października 1985 r. Ze względu na priorytet, jaki otrzymały prace nad samolotami wojskowymi oraz kłopoty z seryjną produkcją silnika PZL-Franklin podjęto opracowanie wersji M-20 03 z silnikiem Teledyne Continental TSIO/LTSIO-360-KB, będącej odpowiednikiem samolotu PA-34-220T „Seneca” III. Prototyp samolotu został oblatany 13 października 1988 r. Kolejną wersją był samolot oznaczony M-20 04 o zwiększonej masie startowej. W 1993 r. „Mewa” została nagrodzona godłem „Teraz Polska”; patrz: Ibidem, s. 2, Zadania statku powietrznego MOSG PZL M-20 „Mewa” w ochronie pom i strefy nadgranicznej opracowane przez kmdr. por. mgr. R. Michalaka.

Koncepcja użycia sił i środków wydziału lotniczego MOSG w ochronie morskiej granicy państwa

W roku 2002 przedstawiciele SG z Gdańska oceniali, że obszar morskiej granicy RP z samej istoty był trudny do ochrony. Długi odcinek wybrzeża oraz rozległa strefa ekonomiczna (pow. 32 000 km²) morza terytorialnego i wód wewnętrznych skutkowały tym, że obszar ten wymagał szczególnego prowadzenia monitoringu z powietrza, w celu wykrywania i dokumentowania działań niezgodnych z obowiązującym prawem.

Do tego rodzaju zadań doskonale nadawały się statki powietrzne. Dzięki dużej prędkości, przewyższającej wielokrotnie prędkość jednostek pływających, umożliwiały skuteczną penetrację dużych obszarów morza w stosunkowo krótkim czasie. Ponadto środki te były zdolne do przeniesienia urządzeń technicznych, pozwalających na obserwację i rejestrację zaobserwowanych zdarzeń.

Samo wykonywanie lotów nad morzem zdecydowanie różniło się od podobnych działań prowadzonych nad lądem. Wymagało bowiem prowadzenia nawigacji bez odnoszenia się do punktów orientacyjnych znajdujących się w terenie, ze względu na ich brak. To wymuszało stosowanie szerszego wyposażenia pilotażowo-nawigacyjnego niż w lotach nad lądem. Dodatkowo loty nad morzem - szczególnie w warunkach nocnych - utrudniały zmienne warunki atmosferyczne oraz możliwość nagłego wystąpienia skrajnych warunków atmosferycznych.

Ponadto w odniesieniu do konstrukcji statków powietrznych surowość klimatu morskiego i jego wpływ na żywotność i niezawodność konstrukcji lotniczych wymagały dodatkowych czynności obsługi, a także wyższych kosztów wynikających z przedwczesnego zużywania się niektórych elementów.

Specyfika działania statków powietrznych nad morzem zobowiązywała ich załogi do prowadzenia działań ratowniczych w sytuacjach zagrożenia innych statków powietrznych i jednostek pływających. Wynikało to z przepisów prawa lotniczego i morskiego. Natomiast nie zastosowanie się do nich stanowiło przestępstwo. Działania ratownicze statków powietrznych SG były także obwarowane tymi przepisami i nie wykraczały poza

analogiczne działania innych statków powietrznych, niezależnie od ich przynależności. Jednak na początku XXI w. brakowało uregulowań, które nakładały by na SG ustawowy obowiązek podejmowania działań ratowniczych. Dlatego ich wyposażenie w środki ratownictwa morskiego mieściło się w granicach określonych przepisami dotyczącymi wykonywania lotów nad obszarami morskimi.

W tym czasie nie wykluczano jednak wykorzystania statków powietrznych SG do prowadzenia działań *stricte* ratowniczych, jednak wymagało to wprowadzenia odpowiednich uregulowań prawnych⁷.

Zadania lotnictwa MOSG

W pierwszych latach XXI w. przewidywano dla statków powietrznych SG wykonywanie następujących pięciu podstawowych rodzajów lotów nad południowym Bałtykiem: *patrolowo-rozpoznawczych, pościgowych, transportowych, nawigacyjno-szkoleniowych i poszukiwawczo-ratowniczych*.

a) Loty patrolowo-rozpoznawcze w celu:

- Prowadzenia obserwacji i rozpoznania polskich obszarów morskich (pom) oraz prowadzenia obserwacji w strefie nadgranicznej i przestrzeni powietrznej;
- Wykrywania, określania pozycji oraz rozpoznawania:
 - jednostek pływających, kontaktujących się ze sobą (szczególnie na morzu terytorialnym),
 - jednostek łamiących prawo nieszkodliwego przepływu np. kotwiczących w niedozwolonych miejscach itp.,
 - nierozpoznanych jednostek pływających,
 - skupisk kutrów polskich i obcych na pom,
 - jednostek pływających naruszających przepisy w zakresie ochrony środowiska morskiego i eksploatacji pom,
 - statków naukowo-badawczych.
- Uzyskiwania informacji niezbędnych do planowania służby granicznej i prowadzenia działań granicznych na pom;
- Rozpoznawania sytuacji na redach portowych, akwenach czasowo zamkniętych dla żeglugi, w rejonie platform wiertniczych;

⁷ Ibidem, s. 1-5, Koncepcja użycia sił i środków wydziału lotniczego w ochronie morskiej granicy państwa, Gdańsk 2002.

- Współdziałaniu w naprowadzaniu na cel jednostek pływających SG;
- Wykrywaniu zanieczyszczeń pom;
- W okresie zimowym, kontrola zalodzenia akwenów przygranicznych, głównie na Zalewach Wiślanym i Szczecińskim;
- Dokumentowania miejsc wyładunku, podejmovania z wody osób i przedmiotów na morzu, przystaniach oraz plażach;
- Dokumentowania nieprzestrzegania przez jednostki pływające przepisów obowiązujących na pom, np. sprawców nielegalnych połowów ryb, sprawców zanieczyszczeń pom, sprawców nielegalnych przekroczeń granicy wbrew przepisom (npgwp), itp.;

b) Loty pościgowe w celu:

- Prowadzenia pościgu za jednostką pływającą, sprawcą przestępstwa-do chwili zatrzymania sprawcy, utraty z pola widzenia sprawcy lub wyczerpania możliwości taktyczno-technicznych statku powietrznego SG;

c) Loty transportowe w celu:

- Przetransportowania droga powietrzną określonego ładunku lub osób;

d) Loty nawigacyjno-szkoleniowe;

e) Loty poszukiwawczo-ratownicze na pom

samodzielnie oraz we współdziałaniu z MW RP i Polskim Ratownictwem Okrętowym (PRO)⁸.

Zgodnie ze „Strategią zintegrowanego zarządzania granicą” opracowaną w Departamencie Integracji Europejskiej i Współpracy Międzynarodowej MSWiA przyjętą przez Radę Ministrów 6 czerwca 2000 r., jak również „Koncepcją ochrony morskiego odcinka granicy państwowej i sprawowania nadzoru nad polskimi obszarami morskimi” z 27 maja 1999 r. ukończenie MOSG w statki powietrzne było bardzo skromne i na początku 2002 r. przedstawiało się w postaci jednego samolotu PZL M-20 „Mewa”⁹.

Celem realizacji ustaleń zawartych w „Strategii...”, w związku z potrzebą prawidłowego zabezpieczenia zadań realizowanych w ochronie morskiego odcinka granicy państwa i Wyłącznej Strefy Ekonomicznej (WSE) oraz obowiązków wynikających z polskich uregulowań ustawowych, a także nałożonym na Straż Graniczną RP obowiązkiem zabezpieczenia działań związanych poszukiwaniem i ratowaniem życia na morzu, zgodnie z postanowieniami Międzynarodowej Konwencji o poszukiwaniu i ratownictwie morskim (SAR) sporządzonej w Hamburgu 27 kwietnia 1979 r. wskazywano w tym czasie na potrzebę

⁸ Ibidem, s. 1-2.

⁹ Ibidem, Program wdrażania Koncepcji... z 14.02.2002 r., Ibidem, s. 11-13; Zgodnie z Rozporządzeniem MSWiA z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie wzoru flagi oraz oznakowania jednostek pływających i statków powietrznych Straży Granicznej (Dz. U. nr 54 z 13 maja 2002 r., poz. 474):

§ 6. Statki powietrzne Straży Granicznej-samoloty i śmigłowce oznakowuje się:

1) znakiem polskiej przynależności państwowej statku powietrznego,

znakiem rozpoznawczym określonym w przepisach o rejestrze Statków Powietrznych Lotnictwa Służb Porządku Publicznego oraz znaków i napisów na sprzęcie lotniczym,

2) dodatkowym znakiem rozpoznawczym, o którym mowa w § 4 ust. 1 pkt 3,

3) napisem STRAŻ GRANICZNA-POLISH BORDER GUARD .

§ 7.1. Znakiem polskiej przynależności państwowej statku powietrznego Straży Granicznej jest czteropolowa biało-czerwona kokarda z białym obrzeżem, umieszczona w zielonym kwadratowym polu. Górne prawe i dolne lewe pola kokardy są białe z czerwonym skrajem, a pola górne lewe i dolne prawe są czerwone z białym skrajem.

2. Znak polskiej przynależności państwowej statku powietrznego straży Granicznej jest jednocześnie znakiem przynależności do Straży Granicznej.

3. Wzór znaku polskiej przynależności państwowej statku powietrznego Straży Granicznej określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

§ 8.1. Na samolotach Straży Granicznej umieszcza się:

1)znak polskiej przynależności państwowej statku powietrznego-na górnej powierzchni lewego skrzydła i dolnej powierzchni prawego skrzydła oraz po obu stronach na stateczniku pionowym, a gdy są dwa-na ich zewnętrznych powierzchniach,

2)znak rozpoznawczy-na górnej powierzchni prawego skrzydła i dolnej powierzchni lewego skrzydła oraz na obu burtach kadłuba pomiędzy płacami a usterzeniem,

3)dodatkowy znak rozpoznawczy-pochylony do przodu, opasujący kadłub, umieszczony tak, aby był dobrze widoczny oraz na płatach nośnych pochylony w stronę kadłuba po obu jego stronach na górnej i dolnej powierzchni płatów w części przykadłubowej,

4)napis STRAŻ GRANICZNA-POLISH BORDER GUARD na obu burtach kadłuba, w miejscu dobrze widocznym.

2. Jeżeli samolot Straży Granicznej ma więcej niż jeden płat, znak polskiej przynależności państwowej statku powietrznego, znak rozpoznawczy oraz dodatkowy znak rozpoznawczy umieszcza się na dolnej powierzchni płata dolnego i górnej powierzchni płata górnego.

3. Wzór oznakowania samolotów Straży Granicznej określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

uzupełnienia MOSG o następujące statki powietrzne:

- 1 samolot o max. masie startowej powyżej 5 700 kg - M-28B „Bryza”,
- 1 śmigłowiec średni - W-3A „Anakonda”.

Wariant I-wykorzystania samolotów M-20 Mewa i M-28B Bryza w ochronie pom

Samolot t. M-28B „Bryza” był samolotem wielozadaniowym, produkowanym w tym czasie w Polsce. Posiadał on doskonałe właściwości aerodynamiczne i mógł być wykorzystany w każdych warunkach atmosferycznych. Masa użyteczna i jego gabaryty pozwalały na zamontowanie ww. wyposażenia oraz środków ratowniczych, dla potencjalnych ofiar katastrof na morzu. Natomiast tylna rampa samolotu pozwalała na łatwy ich desant. Pomysł wykorzystania tego statku powietrznego nawiązywał do doświadczeń innych państw i wiązał się z możliwością prowadzenia działań patrolowych, nawet przy braku widoczności powierzchni morza.

Na miejsce bazowania samolotu przewidywano lotnisko w Gdańsku-Rębiechowie, a w skład załogi samolotu „Bryza” wchodziło 2 pilotów, mechanik pokładowy i 2 operatorów urządzeń specjalnych¹⁰.



Samolot SG „Mewa”, źródło: prezentacja MOSG.

Koncepcja użycia obu prezentowanych powyżej typów samolotów była spójna z programem ochrony granicy państwowej i pom, który realizowany był w sposób ciągły i w każdych warunkach. Oba typy samolotów doskonale się uzupełniały, ponieważ zapewniały maksymalne warunki bezpieczeństwa dla załóg (samoloty dwusilnikowe).

I chociaż samolot M-20 był tańszy w eksploatacji, to jednak dysponował ograniczonymi możliwościami prowadzenia obserwacji przy braku widoczności powierzchni morza. W takiej sytuacji zadania patrolowe z powodzeniem mógł wykonać M-28. Pierwotnie ustalono termin wprowadzenia tego samolotu do służby na rok 2004¹¹.

Wariant II-wykorzystania śmigłowca W-3A Anakonda w ochronie pom

Dla śmigłowca W3-A przewidywano również miejsce bazowania na lotnisku w Gdańsku-Rębiechowie. W skład załogi tego śmigłowca wchodziło: 2 pilotów, 1 mechanik pokładowy-operator urządzeń dźwigowych oraz 1 ratownik.

Ten rodzaj statku powietrznego, ze względu na swoje specyficzne właściwości mógł być wy-



Śmigłowiec SG „Anakonda”, źródło: prezentacja MOSG,

¹⁰ W skład wyposażenia specjalistycznego samolotu wchodziły:

- radar obserwacji bocznej służący do wykrywania zanieczyszczeń środowiska morskiego prod. szwedzkiej-MSS 500 SLAR,
- scanner prod. USA, pracujący w ultrafiolecie i podczerwieni, chłodzony ciekłym azotem,
- satelitarny system nawigacji i identyfikacji nadzwyczajnych zagrożeń środowiska morskiego,
- sprzężona z GPS-em cyfrowa kamera video i cyfrowy aparat fotograficzny,
- wyposażenie ratownicze-tratwy ratunkowe, radiopławy, środki pirotechniczne.

Parametry techniczno-operacyjne samolotu M-28B „Bryza” były następujące: prędkość przelotowa-335 km/h, zasięg max. (rezerwa paliwa na 45 min.) – 1 230 km, max. czas lotu - 5 h, ładunek użyteczny – 1 750 kg; patrz: Ibidem, s. 4.

¹¹ Ibidem; Ówczesna cena samolotu wraz z wyposażeniem wynosiła 24 mln PLN.

korzystywany w sposób umożliwiający podjęcie działań: ratowniczych, przerzutu ludzi i sprzętu, podejmowanie ludzi z jednostki pływającej i powierzchni wody oraz przewozu i współdziałania z grupami specjalnymi.

Koszty eksploatacji tego śmigłowca był jednak wyższe niż przedstawionego wyżej samolotu. Jednak uważano, że celowość zakupu tego sprzętu była zasadna, biorąc pod uwagę zakres wykonywanych oraz pojawiające się nowe rodzaje zadań¹².

Termin wprowadzenia tego śmigłowca do służby przewidywano na rok 2008¹³.

Wariant III-wykorzystania dwóch samolotów i jednego śmigłowca w ochronie pom

W tym czasie oceniano, że specyfika zadań wykonywanych w ochronie morskiej granicy państwa wymagała zastosowania statków powietrznych o dużym zasięgu, odpowiednim wyposażeniu oraz zapewniających wymagany poziom bezpieczeństwa. Powyższe założenia najlepiej spełniały samoloty dwusilnikowe, ze względu na większy promień działania i możliwość zamontowania bardziej wyrafinowanego technicznie wyposażenia specjalistycznego. Zalety te zostały po-

twierdzone doświadczeniami uzyskanymi przez Brygadę Lotnictwa Marynarki Wojennej (MW), jak również innych państw eksploatujących podobne typy samolotów. Ponadto na korzyść tej koncepcji przemawiały względy ekonomiczne.

Prze ocenie poszczególnych wariantów zakupu zwracano uwagę, że zarówno pozyskanie jak i późniejsza eksploatacja samolotu wraz z załogą będzie prostsza w realizacji w aktualnej sytuacji ekonomicznej. Zwracano też uwagę, iż zabezpieczenie logistyczne koncepcji wprowadzenia do służby samolotu było o wiele łatwiejsze niż w przypadku śmigłowca. Zdaniem kierownictwa MOSG, brana w tym czasie pod uwagę koncepcja wprowadzenia do służby dwóch śmigłowców i jednego samolotu była nieuzasadniona w odniesieniu do sytuacji finansowej państwa oraz możliwości budżetowych SG¹⁴.

W tym czasie (rok 2002) w wydziale lotniczym MOSG pełniło służbę 5 pilotów, z których 3 posiadało przeszkolenie teoretyczne na samolotach An-28, oraz 2 operatorów posiadających uprawnienia mechaników pokładowych śmigłowcowych. Do pełnej obsady brakowało 1 pilota i 1 operatora. W przypadku wprowadzenia do służby samolotu An-28 „Bryza” obsada ta musiała zostać zwiększona:



Samolot PZL M-28 „Skytruck”/”Bryza”

12 Ibidem, s. 13; Wybrane parametry techniczno-operacyjne śmigłowca W-3A „Anakonda” były następujące: prędkość przelotowa-240 km/h, max. czas lotu-2 h, ładunek użyteczny-2 100 kg.

13 Ibidem, s. 4-5; Cena tego śmigłowca bez wyposażenia wynosiła 18 mln PLN natomiast cena zakupu samego wyposażenia 15 mln PLN.

14 Ibidem, s. 5.

- w sytuacji, gdy stałym miejscem bazowania będzie lotnisko Gdańsk-Rębiechowo należało zatrudnić dodatkowo 4 pilotów, 2 mechaników pokładowych i 2 operatorów,

- o ile miejscem bazowania było by inne lotnisko obsadę etatową należało zwiększyć do 6 pilotów, 3 mechaników pokładowych i 3 operatorów¹⁵.

Plany przyjęcia do służby w wydziale lotniczym MOSG samolotu M-28 Bryza

M-28 „Bryza” był górnopłatem zastrzałowym z nieciśnieniową kabiną, podwójnym usterezeniem pionowym, stałym podwoziem trójkołowym zamocowanym do kadłuba ze sterowanym przednim kołem.

Samolot M-28 „Bryza” charakteryzował się doskonałymi charakterystykami taktyczno-technicznymi, do których między innymi należały: krótki start i lądowanie (STOL), doskonałe charakterystyki pilotażowe na małych prędkościach, wysoki ciężar użyteczny samolotu, podwozie wyposażone w bezdętkowe niskociśnieniowe opony oraz układ górnopłata umożliwiający eksploatację samolotu na nieutwardzonych lądowiskach gruntowych, łatwy dostęp do przedziału pasażersko-towarowego przez tylny łuk¹⁶.

O decyzji dotyczącej wyboru samolotu M-28 „Bryza” do służby w MOSG zadecydowały czynniki umożliwiające loty tego samolotu nad akwenami wodnymi, jak i możliwość zainstalowania specjalistycznych systemów śledząco-kontrolujących.

Stosowane w samolocie M-28 silniki zapewniały dużą nadwyżkę mocy, dzięki czemu samolot dysponował doskonałymi osiąganiami i zapewniał duże bezpieczeństwo użytkowania w locie. Dodatkowo układ dwusilnikowy, zgodnie z obowiązującymi przepisami, umożliwiał wykonywanie lotów nad wodą. Sprawność zastosowanych jednostek napędowych umożliwiała lot z jednym pracującym silnikiem na pułapie przekraczającym 3 000 m.

Proponowane wyposażenie samolotu M-28 „Bryza” w wersji dla SG pozwalało na skuteczne:

- zbieranie, przetwarzanie i przesyłanie informacji o sytuacji taktycznej, oraz komend, meldunków i sygnałów dowodzenia,

- wykrywanie i automatyczne śledzenie celów na dużych odległościach,

- zobrazowanie sytuacji taktycznej zobrazowanego terenu,

- patrolowanie i kontrolowanie WSE z funkcją dokumentowania¹⁷.

Udział przedstawicieli komendy MOSG (wydziału morskiego) w lotach kontrolno - patrolowych samolotem Turbolet Urzędu Morskiego (UM) w Gdyni nad pom

W roku 2000, na podstawie zawartego porozumienia o współdziałaniu UM w Gdyni i MOSG, funkcjonariusze komendy MOSG z wydziału morskiego uczestniczyli w lotach kontrolno-patrolowych samolotem Turbolet tego urzędu nad pom. Miało to formę zorganizowaną, przynoszącą korzyści również MOSG np. faktyczne określenie największych skupisk jednostek łowczych na polskich łowiskach morskich, rozpoznawanie obcych jednostek łowczych w polskiej WSE, obserwacja jednostek naukowo-badawczych (polskich i obcych), posiadających zezwolenie na prowadzenie prac i badań naukowo-badawczych w WSE (czy ich działalność jest zgodna z warunkami określonymi w posiadanych zezwoleniach), ocena sytuacji na wschodnim odcinku WSE gra-

¹⁵ Ibidem.

¹⁶ Ibidem, s. 8, Zadania statku powietrznego /.../; Samolot charakteryzował się doskonałymi, jak na swoją klasę, danymi technicznymi:

- prędkość przelotowa 335 km/h,
- prędkość max.-350 km/h,
- prędkość startu-135 km/h,
- prędkość lądowania-140 km/h,
- prędkość opadania-4-20 m/s,
- prędkość wznoszenia w warunkach przelotu-8 m/s,
- długość startu 410 m,
- zasięg-1 230 km; Ibidem, s. 9.

¹⁷ Ibidem, s. 10; Proponowane wyposażenie samolotu M-28 „Bryza” w wersji dla SG składało się z: radarowego systemu poszukiwawczo-nadzorczo RDR1500B lub opcjonalnie ARS-400, kamery termowizyjnej lub termicznej, wskaźnika kierunku dla poszukiwania i lokalizacji, reflektora poszukiwawczego i wyposażenia ratunkowego.

niczącym z Federacją Rosyjską itp.¹⁸

Podkreślenia wymaga też fakt, że UM w Gdyni zobowiązał się do nieodpłatnego przeszkolenia specjalistów wydziału morskiego, biorących udział w lotach kontrolno - patrolowych, w celu obsługi specjalistycznego sprzętu znajdującego się na wyposażeniu tego samolotu, do dokumentowania i analizowania wykrytych zanieczyszczeń (rozlewisk ropopochodnych) na pom oraz ustalania ich sprawców. Zobowiązanie UM w tym zakresie zostało zrealizowane, bowiem w 2000 r. przeszkolono 2 funkcjonariuszy komendy MOSG, a na koniec 2000 r. w SG znajdowało się 3 funkcjonariuszy przeszkolonych i uczestniczących samodzielnie w tych lotach (jako obsługa sprzętu specjalistycznego ochrony środowiska morskiego).

Ogółem w roku 2000 statki powietrzne UM wykonały 90 lotów nad morzem a w tej liczbie w 41 lotach brali udział funkcjonariusze SG. Ponadto w 2 lotach, w ramach prowadzonych międzynarodowych ćwiczeń i operacji morskich uczestniczyli funkcjonariusze MOSG.

W czasie wykonywania tych lotów nad pom ujawniono:

- 23 przypadki plam ropopochodnych lub innych bez ustalenia sprawców (sfilmowane materiały przekazano do UM w Gdyni),

- 17 przypadków starych plam ropopochodnych bądź tzw. filmu olejowego z bardzo małym pokryciem ropopochodnych (ok. 10%).

W jednym przypadku podczas lotu kontrolno-patrolowego, samolot typu L-410 „Turbolet” uczestniczył wraz z SG-311 i innymi jednostkami ratowniczymi PRO oraz okrętami MW (maj 2000 r.) w akcji ratowniczej poszukiwania członka załogi rosyjskiego statku handlowego, który wypadł za burtę. Zaginionego członka załogi ww. statku odnalazł okręt RFN powracający do bazy z oficjalnej wizyty w RP.

Nową formą współdziałania UM w Gdyni z MOSG był udział funkcjonariuszy w lotach kontrolno-patrolowych śmigłowcem Mi-2 (UM w Gdyni). Odbywały się one nad polskimi portami oraz strefą brzegową Zatoki Gdańskiej i Zalewu Wiślanego. W roku 2000 funkcjonariusze MOSG uczestniczyli w 4 takich lotach¹⁹.

Wyniki uzyskane przez lotnictwo SG w ochronie granicy morskiej w latach 2002-2003

W roku 2002 realizacja zadań na morzu przez funkcjonariuszy MOSG koncentrowała się na prowadzeniu kontroli w zakresie przestrzegania przepisów obowiązujących podczas połowów w WSE, naruszania prawa swobodnego przepływu oraz przekraczania granicy państwowej wbrew przepisom (pgwp).

Wydział lotniczy MOSG w roku 2002 zrealizował ogółem 336 lotów w czasie 340 h 54 min, w tym: loty patrolowo-rozpoznawcze - 85 lotów (w czasie 251 h 29 min), loty nawigacyjno-szkoleniowe - 243 loty (82 h 35 min), loty techniczne - 2 loty (1 h 05 min) i loty inne - 6 lotów (5 h 45 min)²⁰.

W wyniku działalności służbowej wydziału lotniczego nad pom:

- zaobserwowano 5 280 jednostek pływających, w tym: 3 375 kutrów rybackich, 910 jednostek handlowych w swobodnym przepływie (bez uwag), 187 okrętów MW różnych bander, 362 jachty sportowo-żeglarskie i motorowe i 446 innych jednostek pływających;

- rozpoznano 1 148 jednostek pływających, w tym: 144 tankowce-bez zanieczyszczeń w swobodnym przepływie, 237 rudowęglowców (bez uwag), 128 semikontenerowców (bez uwag), 498 kutrów rybackich i 141 okrętów MW.

W ocenianym okresie stwierdzono następujące nadzwyczajne zagrożenia środowiska morskiego w postaci 23 plam substancji ropopochodnej lub filmu olejowego, w tym 20 bez sprawców (sfilmowano i zgłoszono do UM) oraz 3 z prawdopodobnymi sprawcami, za które uznano jednostkę MW o numerze „271”, kuter „WŁA-77” oraz kuter „WŁA-90”. Materiał dowodowy w tej sprawie sfilmowano i przekazano do UM w Słupsku i UM w Gdyni. O powyższym poinformowano Oficera Dyżurno-Operacyjnego (ODO) MOSG, dywizjonów SG i strażnic SG.

Ponadto samolot wydziału lotniczego MOSG brał udział w ćwiczeniach SAR, współdziałając z jednostkami pływającymi Kaszubskiego dywizjonu SG (25 kwietnia 2002 r.) i Pomorskiego dywizjonu SG (9 maja 2002 r.).

18 Ibidem, s. 7, Sprawozdanie o stanie ochrony granicy państwowej w 2000 roku z 20.02.2001 r.

19 Ibidem, s. 8.

20 Ibidem, s. 1, Sprawozdanie z realizacji zadań w wydziale lotniczym MOSG za rok 2002 (dokument niedatowany).

Współdziałanie samolotu z jednostkami organizacyjnymi SG jak i innymi instytucjami oceniono, jako dobrą. Z jednostkami formacji dokonywano bieżącej wymiany informacji, a także sporządzano pisemne meldunki pisemne i telefoniczne z każdego lotu. W odniesieniu do innych instytucji, z którymi współdziałano na morzu, to do UM oraz Centrum Koordynacyjnego Działań Morskich (CKDM-aktualnie Inspektorat Monitoringu Ruchu Morskiego) w Ustce przekazywano na bieżąco informacje dotyczące ruchu jednostek pływających w pom oraz nadzwyczajnych zagrożeń środowiska morskiego. Natomiast z MW RP prowadzono wymianę informacji o sytuacji na pom i rozpoznanych jednostkach pływających obcych bander w tym wojennych.

Wśród problemów występujących podczas realizacji zadań w ochronie granicy państwowej zgłaszano niewystarczające wyposażenie samolotu w środki umożliwiające dokumentowanie fotograficzne obserwowanych podczas lotu zdarzeń i obiektów (propozycja przekazania do wydziału lotniczego z wydziału morskiego cyfrowego aparatu fotograficznego do ciągłego użytkowania). Druga zgłaszana propozycja dotyczyła braku dyżurowego systemu pracy załóg latających i zamiar wprowadzenia dyżurów załóg na lotnisku w Gdańsku-Rębiechowie.

Ponadto we wnioskach zmierzających do doskonalenia ochrony granicy morskiej w kolejnych latach zgłoszono potrzebę zacieśnienia współpracy z Brygadą Lotnictwa MW RP, w zakresie wymiany informacji dotyczących szkoleń, ćwiczeń, manewrów itp. mogących mieć wpływ na wykonywanie lotów w ochronie granicy i działalności SAR²¹.

Natomiast na kolejny rok (2003) zaplanowano dla sił i środków wydziału lotniczego MOSG wykonanie ogółem 350 h lotów w dwóch podstawowych kategoriach, jako:

- loty w ochronie granicy państwowej-260 h (74,3%),
- loty szkolno-treningowe-90 h (25,8%).

W okresie 12 miesięcy tego roku zrealizowa-

no ogółem 498 lotów (nalot 321 h 03 min.)²².

W okresie dwunastu miesięcy miały miejsce samodzielne wykrycia i przekazania informacji podczas wykonywania lotów w ochronie granicy nad pom:

- zaobserwowano łącznie 2 754 jednostki pływające w tym: 1 545 kutrów rybackich, 469 jednostek handlowych podczas swobodnego przepływu, 86 okrętów MW różnych bander, 413 jachtów sportowo-żeglarskich i motorowych, oraz 241 innych jednostek pływających,
- rozpoznano łącznie 1 431 jednostek pływających w tym: 118 tankowców podczas swobodnego przepływu (bez zanieczyszczeń), 200 masowców-kontenerowców, 828 kutrów rybackich, 77 okrętów MW i 127 żaglowo-motorowych.

W kategorii nadzwyczajnych zagrożeń środowiska morskiego wykryto 14 plam substancji ropopochodnych lub filmu olejowego w tym 9 bez sprawców, które sfilmowano i zgłoszono do UM, natomiast 5 prawdopodobnymi sprawcami były jednostki: MW o numerze „271” i „273”, kuter „Gdy-11”, kuter „Koł-10” i platforma „Petrobalticu”. Ponadto stwierdzono połowy bez zezwolenia na WSE przez 2 kutry rybackie band. duńskiej (nr burtowe T-120, T-379). Powyższe zdarzenia sfilmowano a materiały przekazano do UM Słupsk i UM Gdynia. O powyższych zjawiskach poinformowano służbę dyżurną MOSG, dywizjonów i strażnic SG.

Ponadto w roku 2003 samolot MOSG uczestniczył w:

- ćwiczeniach dynamicznych funkcjonariuszy plutonów specjalnych od 7-12 lipca 2003 r. na Zalewie Szczecińskim,
- polsko-niemieckiej operacji morsko-lądowej dotyczącej sprawowania nadzoru nad jednostkami pływającymi o dł. poniżej 30 m, która miała miejsce od 15-17 sierpnia 2003 r. w rejonie Pomorskiego dywizjonu SG.

W tym czasie współdziałanie wydziału lotniczego MOSG z innymi służbami polegało:

- w odniesieniu do UM na bieżącym przekazywaniu informacji dotyczących ruchu jednostek

21 Ibidem, s. 1-2.

22 Ibidem, Sprawozdanie z realizacji zadań w wydziale lotniczym MOSG za rok 2003 (dokument niedatowany), s. 1; Były to loty: szkolno-treningowe - 417 lotów w czasie 113 h 28 min., w ochronie granicy państwowej - 73 loty w czasie 200 h 30 min., poszukiwawczo - ratownicze (SAR - 2 loty w czasie 4 h 39 min., techniczne - 4 loty w czasie 2 h 02 min. i inne - 2 loty w czasie 0 h 24 min.

plywających w pom oraz o nadzwyczajnych zagrożeniach środowiska morskiego,

- udziale funkcjonariuszy wydziału lotniczego we wspólnych lotach patrolowych na samolocie UM L-410 „Turbolet”,
- w odniesieniu do MW RP na wymianie informacji o sytuacji na pom i rozpoznanych jednostkach pływających obcych bander w tym wojennych,
- w odniesieniu do SAR samolot brał udział w dwóch akcjach poszukiwawczo-ratowniczych,
- do Państwowej Straży Pożarnej (PSP) w Gdańsku przekazywano informacje dotyczące pożarów obszarów leśnych zauważonych w ramach lotów patrolowych.

Do swojej codziennej działalności wydział lotniczy otrzymywał na bieżąco informacje (w formie faxów) dotyczące stosowanych zgód i zezwoleń na wykonywanie: połowów, skupu i sprzedaży ryb w pom, prowadzonych prac naukowo-badawczych, nurkowań i poszukiwania rozbitków²³.

Dnia 17 września 2003 r. ówczesny Komendant Główny SG-gen. bryg. Józef Klimowicz swoim zarządzeniem (nr 32) nadał Komendzie MOSG w Gdańsku regulamin organizacyjny. Zgodnie z tym dokumentem w skład komendy MOSG wchodziło 15 komórek organizacyjnych, wśród których znajdował się również wydział lotniczy²⁴.

W tym czasie w MOSG funkcjonował też Nieetatowy Zespół Bezpieczeństwa Lotniczego, którego członkowie odbywali comiesięczne spotkania. Np. w spotkaniu, które miało miejsce 2 marca 2004 r. uczestniczyli:

- naczelnik wydziału lotniczego-mjr Sławomir Olczyk,
- naczelnik wydziału lotniczego-kmdr por. Janusz Jednacz,
- kierownik sekcji wydziału operacyjno-śledczego-mjr Leszek Małyśa,
- kierownik samodzielnej sekcji wydziału koor-

dynacji działań-kmdr ppor. Zbigniew Kulok,
- oraz personel wydziału lotniczego²⁵.

Wg stanu z 10 marca 2004 r. w wydziale lotniczym MOSG pełniło służbę 15 funkcjonariuszy (na 17 etatów). Funkcję naczelnika wydziału sprawował mjr Sławomir Olczyk natomiast jego zastępcą był kmdr por. Ryszard Michalak²⁶.

Natomiast do pośredniczenia w wydawaniu poleceń startu statku powietrznego będącego w lotniczym dyżurze operacyjnym komendant MOSG kontradmirał SG Konrad Wiśniowski z dniem 8 kwietnia 2004 r. upoważnił ośmiu funkcjonariuszy z kierownictwa MOSG. Byli to:

- zastępca komendanta MOSG-kmdr. por. Marek Borkowski,
- zastępca komendanta MOSG-kmdr. por. Marek Ilnicki,
- naczelnik wydziału lotniczego MOSG-mjr. Sławomir Olczyk,
- zastępca naczelnika wydziału lotniczego MOSG-kmdr. por. Ryszard Michalak,
- naczelnik wydziału morskiego MOSG-kmdr por. Janusz Jednacz,
- naczelnik wydziału granicznego MOSG-kmdr. por. Edward Bukowski,
- naczelnik wydziału koordynacji działań-kmdr. por. Tadeusz Kantak,
- oficer dyżurny operacyjny MOSG (pełniący służbę w danym dniu)²⁷.

Podsumowując ustalenia dotyczące koncepcji wykorzystania statków powietrznych SG i ich realizacji w ochronie polskiej granicy morskiej w latach 1991-2004 należy stwierdzić, że pierwszych statków powietrznych formacja ta doczekała się dopiero po kilku latach od chwili powstania. Jednak do 1 maja 2004 r. kiedy to Polska wstąpiła do Unii Europejskiej - polska Straż Graniczna starała się na miarę swoich możliwości wykorzystywać je w ochronie wybrzeża i południowego Bałtyku.

23 Ibidem, s. 1-2.

24 Załącznik do zarządzenia nr 32 Komendanta Głównego SG z 17.09.2003 r.-Regulamin organizacyjny Komendy MOSG w Gdańsku, s. 1 (odpis w zbiorach autora).

25 Kancelaria MOSG, op.cit., Notatka z posiedzenia Nieetatowego Zespołu Bezpieczeństwa Lotniczego z 4.03.204 r., s. 1-2.

26 Ibidem, s. 4, Instrukcja wykorzystania lotnictwa Morskiego Oddziału Straży Granicznej, Gdańsk 2004.

27 Ibidem, s. 1, Decyzja nr 60 komendanta MOSG z dnia 8.04.2004 r. w sprawie imiennego wykazu osób uprawnionych do dysponowania statkami powietrznymi MOSG w Gdańsku.

Źródła i bibliografia

- Kancelaria MOSG w Gdańsku, t. 1, Rozkaz komendanta Kaszubskiego Oddziału SG nr 15 z 28.04.1992 r.
- Kancelaria MOSG w Gdańsku, sygn. nr 7/24, t. 5, Zarządzenie nr 16 MSWiA z 20.08.1999 r. w sprawie utworzenia Lotniczego Oddziału SG w Warszawie.
- Kancelaria MOSG w Gdańsku, sygn. nr 7/24, t. 5, Zarządzenie nr 50 KGSG płk. M. Bieńkowskiego z 7.10.1999 r.
- Kancelaria MOSG w Gdańsku, Zadania statku powietrznego MOSG PZL M-20 Mewa w ochronie polskich obszarów morskich i strefy nadgranicznej opracowane przez kmdr. por. mgr. R. Michalaka (odpis w posiadaniu autora).
- Kancelaria MOSG w Gdańsku, Koncepcja użycia sił i środków wydziału lotniczego w ochronie morskiej granicy państwa, Gdańsk 2002.
- Kancelaria MOSG w Gdańsku, Sprawozdanie o stanie ochrony granicy państwowej w 2000 roku z 20.02.2001 r.
- Kancelaria MOSG w Gdańsku, Program wdrażania „Koncepcji /.../” z 14.02.2002 r.
- Kancelaria MOSG w Gdańsku, Sprawozdanie z realizacji zadań w wydziale lotniczym MOSG z rok 2002 (dokument niedatowany).
- Kancelaria MOSG w Gdańsku, Sprawozdanie z realizacji zadań w wydziale lotniczym MOSG z rok 2003 (dokument niedatowany).
- Kancelaria MOSG w Gdańsku, Załącznik do zarządzenia nr 32 Komendanta Głównego SG z 17.09.2003 r.-Regulamin organizacyjny Komendy MOSG w Gdańsku (odpis w zbiorach autora).
- Kancelaria MOSG, Notatka z posiedzenia Nietatowego Zespołu Bezpieczeństwa Lotniczego z 4.03.204 r.
- Kancelaria MOSG w Gdańsku, Instrukcja wykorzystania lotnictwa Morskiego Oddziału Straży Granicznej, Gdańsk 2004.
- Kancelaria MOSG w Gdańsku, Decyzja nr 60 komendanta MOSG z dnia 8.04.2004 r. w sprawie imiennego wykazu osób uprawnionych do dysponowania statkami powietrznymi MOSG w Gdańsku.
- Konieczka R., *Lotnictwo Straży Granicznej* [w:] *Straż Graniczna w dwudziestoleciu 1991-2011*, Wydawnictwo COS SG w Koszalinie, Koszalin 2011.
- Łach H., *System ochrony polskiej granicy państwowej w latach 1989-2004*, Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie, Olsztyn 2013.
- Rozporządzenie MSWiA z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie wzoru flagi oraz oznakowania jednostek pływających i statków powietrznych Straży Granicznej (Dz. U. nr 54 z 13 maja 2002 r., poz. 474).

Podwozie kołowe w pływaku lotniczym

Wheeled chassis in an float of seaplane

Przedstawiono patent Jerzego Rudlickiego nr PL 23387 „Chowane podwozie w pływakach wodnosamolotów” z 1936 r. oraz podobne mu patenty zgłaszane w Urzędzie Patentowym USA w okresie międzywojennym. Zaprezentowano przy tym wózek transportowy dla samolotów jako metoda najczęściej stosowana do przemieszczania wodnosamolotów na ziemi, który był użytkowany w Morskim Dywizjonie Lotniczym (MDLot.) w Pucku oraz w Rzecznej Eskadrze Lotniczej (REL) w Pińsku do września 1939 r.

The patent by Jerzy Rudlicki No. PL 23387 „Retractable landing gear in seaplane floats” from 1936 and similar patents filed with the US Patent Office in the interwar period were presented here. Author presented also the transport trolley for airplanes, which was used in the Sea Aviation Squadron (MDLot.) In Puck and in the River Aviation Squadron (REL) in Pinsk until September 1939, as the method most commonly used for moving seaplanes on the ground.

Wprowadzenie

Jerzy Stanisław Rudlicki (urodzony 14 marca 1893 r. w Odessie, zmarł 12 lub 18 sierpnia 1977 r. w Fort Lauderdale na Florydzie) był jednym z najbardziej wybitnych polskich konstruktorów lotniczych. Pierwsze prototypy latawców i szybowców zbudował i oblatywał już w latach młodzieńczych. Jako ciekawostkę można podać, iż w 1910 r. zbudowane przez niego cztery wielkie latawce, unoszące światła nad wystawą w Odessie, zakupił przedstawiciel szacha perskiego (obecnie Iran). W czasie Wielkiej Wojny do 1917 r. służył jako pilot w lotnictwie carskiej Rosji, a pod koniec krótko w oddziale lotniczym polskiego I Korpusu gen. Józefa Dowbór-Muśnickiego. 16. grudnia 1917 r. został przyjęty do Armii Polskiej we Francji. W 1919 r. wstąpił do lotnictwa wojskowego niepodległej Polski i brał udział w wojnie przeciw

Bolszewikom. W latach 1921-1922 studiował na francuskiej uczelni lotniczej Ecole Superiere de l'Aeronautique, kończąc studia z wyróżnieniem za najlepszy projekt dyplomowy samolotu¹. Była to koncepcja niezwykle nowoczesnego samolotu komunikacyjnego Ru, który miał posiadać chowane podwozie, wygodną kabinę dla 20 pasażerów, dwukabinową obszerną toaletę (co wówczas było zjawiskiem bez precedensu), całkowicie metalową konstrukcję, chowane podwozie oraz aerodynamiczną sylwetkę. Nie został on nigdy zbudowany².

W Polsce Jerzy Rudlicki najbardziej jest znany ze względu na swój wynalazek w postaci sprawnie działającego usterzenia w układzie V, wypróbowanego przez niego na przebudowanych samolotach Hanriot H-28 oraz „Lublin” R-XIX. Rozwiązanie to było później wiele razy stosowa-

1 <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2543/126/Rudlicki-Jerzy-Stanislaw>

2 R. Kaczkowski, Samolot pasażerski Ru, w: „Skrzydłata Polska” nr 39/1964.

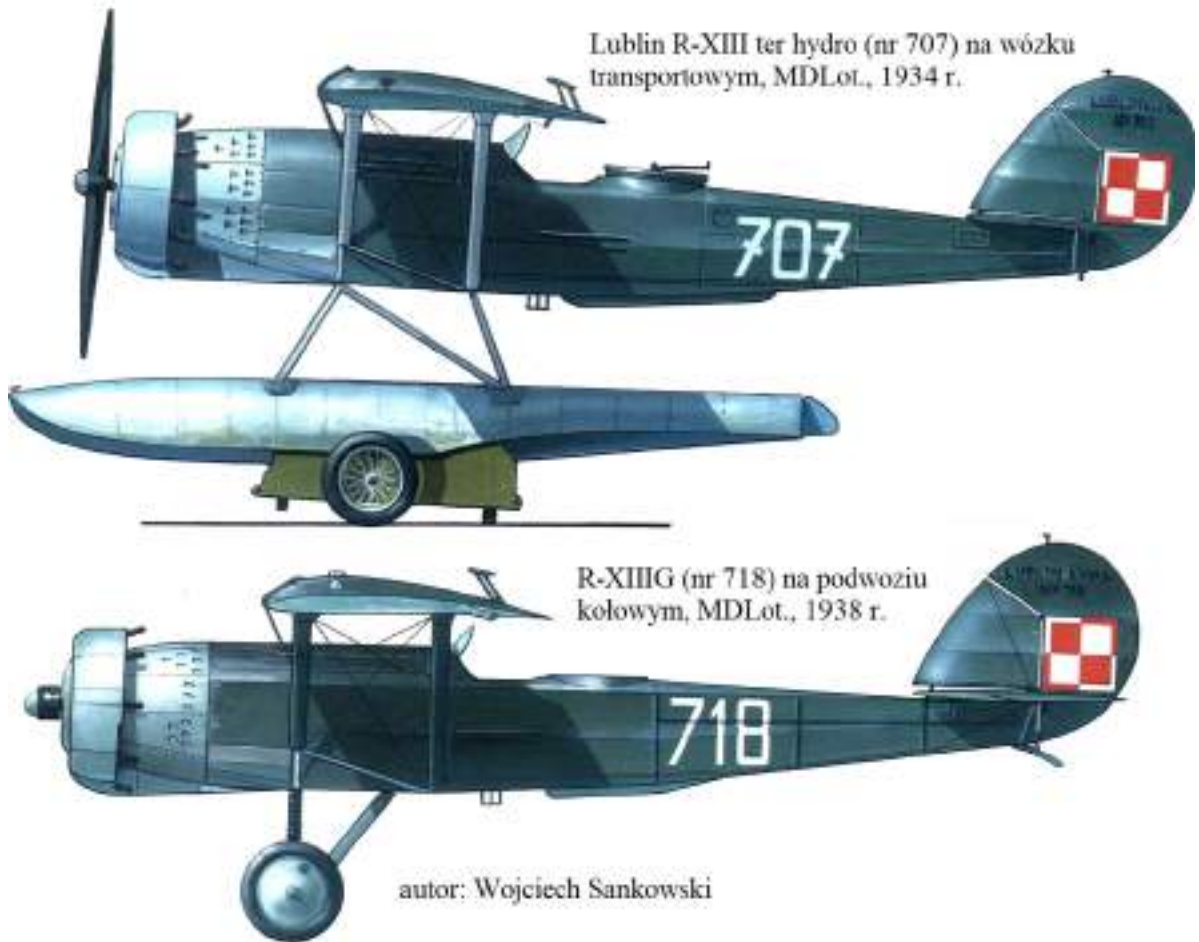
ne na świecie, choć poza granicami Polski mało kto zdaje sobie sprawę, że jednym z jego „ojców” był Jerzy Rudlicki. Jego nazwisko jest związane także z wyrzutnikiem bombowym stosowanym na alianckich bombowcach okresu II wojny światowej (m.in. Boeing B-17). Został on opracowany przez Władysława Świąteckiego w 1932 r., a następnie w 1943 r. dopracowany przez Rudlickiego.

W 1927 r. Jerzy Rudlicki objął stanowisko naczelnego konstruktora Działu Lotniczego w Zakładach Mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie. Pracował tam następnie przez około 9 lat. W 1935 r., po przejęciu Zakładów Mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz przez państwo, Rudlicki został w trybie natychmiastowym bez wypowiedzenia zwolniony z pracy, a wszystkie jego projekty, obliczenia oraz notatki przejęły władze wojskowe. Na bazie przejętych zakładów utworzono państwową Lubelską Wytwórnę Samolotów (LWS), która nie zatrudniła Rudlickiego. Jerzy Rudlicki podczas 10 lat pracy

w lubelskiej wytwórni wykorzystał jedynie 15 dni urlopu oraz zrezygnował z przysługujących mu tantiem w wysokości 72 000 złp (równowartość około 7,5 miliona dzisiejszych PLN) za opracowane tam projekty. Nie mając możliwości pracy w lotnictwie, zajął się rolnictwem. Zamieszkał na stałe we własnym majątku Olbięcina pod Kraśnikiem, a w latach 1936-1939 przeprowadził szereg badań agrarnych współpracując z Ministerstwem Rolnictwa oraz aktywnie zajmował się pracą społeczną. Walczył we wrześniu 1939 r. w polskim lotnictwie, a przez resztę wojny pracował we francuskim, a potem brytyjskim przemyśle lotniczym. W maju 1945 r. objął stanowisko konstruktora w amerykańskich zakładach lotniczych Republic Aviation, gdzie pracował przez następne kilkanaście lat. Brał tam udział m.in. w pracach nad myśliwcem odrzutowym F-84. W 1961 r. przeszedł na emeryturę i zamieszkał w Fort Lauderdale na Florydzie, gdzie zmarł w sierpniu 1977 r.



Zdjęcie wodnosamolotu „Lublin” R-XIII ter/hydro na wózku transportowym (u góry) oraz umieszczanie wodnosamolotu „Lublin” R-VIII na wózku za pomocą dźwigu (Muzeum Obrony Wybrzeża)



„Lublin” R-XIII ter/hydro (nr 707) na wózku transportowym oraz R-XIII G (nr 718) na podwoziu kołowym. Wodnosamoloty „Lublin” R-XIII z MDLot. miały opcjonalne podwozie kołowe, które mogło być zamontowane po uprzednim zdemontowaniu pływaków (autor: Wojciech Sankowski)

Wodnosamoloty zaprojektowane przez Jerzego Rudlickiego dla MDLot.

Typ	Maksymalna masa startowa	Silnik	Prędkość i zasięg	Uzbrojenie
„Lublin” R-VIII ter 1928 r.	4170 kg	1 x Hispano-Suiza 12 Lb, 478 kW (650 KM)	Vmax 205 km/h, Vcr 178 km/h, R 800 km	3 x km Vickers F 7,92 mm, 300 kg bomb
„Lublin” R-XIII bis, ter / G (hydro) 1932 r.	1400-1425 kg	1 x Wright Whirlwind J5 162 kW (220 KM)	Vmax 175 km/h, R 450 km	1-2 x 3 x km Vickers F 7,92 mm, kilka bomb 12,5 kg
„Lublin” R-XXII, 1934 r. (projekt)	3370-4550 kg	1 x Bristol Pegasus IIIM, Gnome-Rhône 14Krd lub Hispano-Suiza 14Har (ok. 700-800 KM)	Vmax 230 km/h, R 750 km	6 x km Vickers F 7,9 mm, 3 bom- by głębinowe lub torpeda o ma- sie do 800 kg lub 400-600 kg bomb
„Lublin” R-XX 1935 r.	6000 kg	2 x Bristol Pegasus II 467 kW (635 KM)	Vmax 250 km/h, R 1200 km	4 x km Vickers F 7,9 mm, torpe- do lub 1000 kg bomb



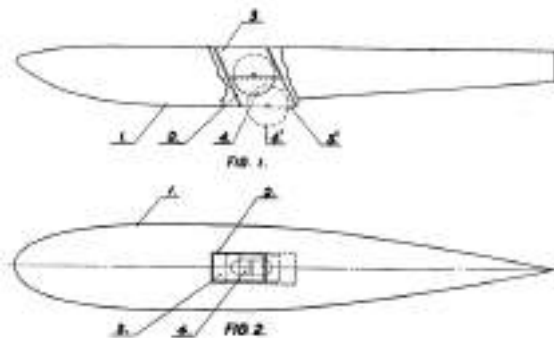
Model wózka transportowego do wodnosamolotu „Lublin” R-VII (<http://www.kartonowki.pl/forum/temat/3153,7,wodnosamolot-lublin-r-viii>)

Patent Jerzego Rudlickiego nr PL 23387 „Chowane podwozie w pływakach wodnosamolotów” z 1936 r. oraz wózki do transportu samolotów używane w MDLot.

Podczas pracy w Zakładach Mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie w latach 1927-1935 Rudlicki opracował kilkanaście projektów i prototypów samolotów wojskowych i cywilnych, oznaczonych jako Lublin R-..., z których kilka było wodnosamolotami. Rudlicki zdawał sobie sprawę, że jednym z problemów eksploatacyjnych wodnosamolotów jest ich przemieszczanie na lądzie. Wodnosamoloty z reguły nie posiadają, bowiem podwozia, co powoduje konieczność stosowania odpowiednich wózków do ich przetaczania (np. z nabrzeża do hangaru). Jest to rozwiązanie dość kłopotliwe, tym bardziej jeśli trzeba wylądować w obcej bazie, gdzie tamtejsza obsługa naziemna może nie dysponować wózkami w rozmiarze odpowiednim dla naszego samolotu. Poza tym, umieszczenie wodnosamolotu na takim wózku często wymagało pomocy dźwigu. Dlatego w 1934 r. Jerzy Rudlicki opracował

wał patent na wciągane podwozie, które chowałoby się wewnątrz pływaków³. Rozwiązanie to ma wiele zalet, aczkolwiek zajmuje miejsce wewnątrz pływaków (zmniejszając tym samym ich nosność na powierzchni wody) oraz zwiększa masę samolotu, zmniejszając tym samym nieco jego osiągi⁴.

Tak swój wynalazek opisuje sam autor: „W znanych wodnosamolotach do manewrowania na lądzie są zwykle stosowane specjalne wózki z kołami lub koła wmontowane bezpośrednio po bokach pływaków. Wynalazek niniejszy dotyczy podwozia wodnosamolotów, w którym zastosowane są koła chowane w pływakach wodnosamolotów. Na rysunku przedstawiono schematycznie przykład wykonania podwozia według wynalazku. Fig. 1 przedstawia widok z boku na pływak podwozia, a fig. 2 widok z góry na ten pływak. Pływak 1 posiada otwór 2, w którym umieszczone jest w odpowiednich prowadnicach urządzenie 3, dźwigające koła 4. Urządzenie 3 wraz z kołami 4 po podniesieniu do góry zajmuje takie położenie



Ilustracja do patentu Jerzego Rudlickiego nr PL 23387

- 3 J. Rudlicki, patent PL 23387 „Chowane podwozie w pływakach wodnosamolotów”, Kl. 62 b, 46/02, zgłoszony 5 listopada 1934 r., udzielony 18 czerwca 1936 r. Zakłady E. Plage i T. Laśkiewicz nie są w tym patencie ujęte. Jako zgłaszającego podano jedynie Jerzy Rudlicki, Olbięcin, Polska; Patenty opisane w niniejszym opracowaniu obecnie należą do Działu B „Różne procesy przemysłowe; transport”, klasy B64 „Statki Powietrzne; Lotnictwo; Kosmonautyka” oraz podklasy B64C „Samoloty; Śmigłowce”, w tym B64C25/10 „Podwozia do lądowania i kołowania; wciągane, składane lub podobne”. Należy jednak pamiętać, że w okresie międzywojennym klasyfikacja była nieco inna (np. opisany tu patent Rudlickiego w latach 30. XX w. miał klasę 62b, a nie B64 jak obecnie) Więcej w: Międzynarodowa Klasyfikacja Patentowa, Urząd Patentowy RP, Warszawa 2006 (oraz późniejsze); w tym MKP VIII Edycja, Dział B, s. 360.
- 4 Warto też dodać, iż zastosowanie stałego podwozia kołowego, które wystawałoby poniżej pływaków bez możliwości chowania jest praktycznie niemożliwe w przypadku samolotów (aczkolwiek ewentualnie można je zastosować na pionowzłotach), gdyż w momencie zetknięcia z wodą koła stawałyby tak duży opór, że samolot wbiłby się nosem w wodę oraz przwrócił na plecy, być może ulegając całkowitemu zniszczeniu. Ewentualnie można zastosować pływaki z kołami nieznacznie wystającymi poza ich obrys, lecz znacznie utrudniałoby to lądowanie na ziemi, gdyż samolot musiałby przyziemić kołami idealnie na trzy punkty pod ściśle określonym niewielkim zakresem kątów pochylecia (zastosowano to jednak w samolocie Seversky SEV-3, o czym będzie dalej). Ewentualnie można pomyśleć o zastosowaniu wysuwanych kół służących także jako hamulce hydrodynamiczne, za pomocą, których wodnosamolot mógłby wytracać prędkość przy końcowym etapie dobiegu podczas lądowania na wodzie. Maksymalna prędkość, przy której można by wypuścić koła podczas unoszenia się na wodzie nie byłaby jednak zbyt duża i musiałaby być ściśle przestrzegana przez pilota.

względem pływaka 1, że koła nie wystają na zewnątrz pływaka, umożliwiając wodnosamolotowi normalne, niehamowane pływanie i start z wody. Po przesunięciu urządzenia 3 do dołu, to ostatnie zajmuje położenie, zaznaczone linjami przerywanymi 3', a koło 4 — położenie 4', w którym to położeniu koło 4 wystaje na zewnątrz pływaka /. Dzięki temu wodnosamolot może być wyciągnięty na ląd bez podkładania specjalnych wózków. Przesuwanie urządzenia 3 wraz z kołem 4 może być skuteczniejsze podczas lotu, o ile zachodzi potrzeba lądowania na twardym gruncie. Każdy pławak podwozia w zależności od potrzeby może posiadać większą liczbę wyżej opisanych chowanych kół. Po usunięciu urządzenia nastawczego 3 kół 4 można łatwo zamienić pławak z kołami na pławak typu normalnego bez kół, przez zastąpienie tego urządzenia wkładką wypełniającą otwór 2.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Chowane podwozie w pływakach wodnosamolotów, znamienne tern, że pławak (1) posiada otwór (2), przebiegający na wylot przez całą wysokość pływaka, umożliwiając podczas spoczywania pływaka na wodzie łatwy dostęp do umieszczonego w tym otworze urządzenia nastawczego (3) z kołem (4).
2. Chowane podwozie w pływakach wodnosamolotów według zastrz. 1, znamienne tern, że posiada urządzenie nastawcze (3) wraz z kołem (4), umieszczone przesuwnie w otworze (2) pływaka (1), ruchome w górę i w dół, dzięki czemu koło (4) może być całkiem chowane w otworze pływaka lub też może być wysunięte na zewnątrz pływaka.
3. Odmiana chowanego podwozia w pływakach wodnosamolotów według zastrz. 1 i 2, znamienne tern, że każdy pławak (1) podwozia posiada większą liczbę urządzeń nastawczych (3) z chowanymi kołami (4)".

Autor nie narzuca z góry żadnego rodzaju napędu dla opisywanego mechanizmu. Można by tam użyć dowolnej metody zasilania, w tym hydraulicznej, elektrycznej, a nawet ręcznej. Patent ten nigdy nie został użyty w praktyce, a samoloty Morskiego Dywizjonu Lotniczego do końca swej służby były przetaczane po lądzie za pomocą odpowiednich wózków. Oprócz tego samoloty „Lublin” R-XIII posiadały zamienne komplety podwozia kołowego oraz nart, które można było zamontować po wcześniejszym demontażu pływaków. Było to jednak rozwiązanie nieco innej kategorii. Wózki używane do przetaczania samolotów MDLot. prawdopodobnie nie były opatentowane⁵. Ich budowę możemy do pewnego stopnia poznać jedynie na podstawie kilku zachowanych fotografii. Widać, iż miały one konstrukcję drewnianą, charakterystyczny uskok na redan pływaka oraz szprychowe koła. W drewnianej konstrukcji znajdowało się wcięcie na pławak. Stosowano różne wielkości takich wózków w zależności od typu obsługiwanego samolotu. Charakterystyczny był wózek, którym przemieszczano prototyp samolotu torpedowego „Lublin” R-XX. Miał on konstrukcję kratownicową (prawdopodobnie stalową) z małymi kołami. Być może na takim samym lub bardzo podobnym wózku byłby przewożony prototyp samolotu torpedowego LWS-5 „Żubr”, gdyby go ukończono. Nowe wodnosamoloty CANT Z-506 B „Airone” zamówione we Włoszech w 1938 r. prawdopodobnie byłyby użytkowane z wózkami otrzymanymi od producenta, choć niewykluczone iż używano by także wózki polskiej produkcji, gdyż w krajowych zakładach zamówiono już specjalny pomocniczy tabor pływający, w tym motorówki, krypy paliwowe oraz krypy przewożące torpedy i bomby do samolotów Z-506 B „Airone”⁶.

5 Więcej o samolotach używanych w Morskim Dywizjonie Lotniczym (MDLot.) w Pucku oraz w Rzeczej Eskadrze Lotniczej (REL) można znaleźć m.in. w opracowaniach A. Olejko: Zapomniane hydroplany nad Bałtykiem i Polesiem 1924-1937, Warszawa/Piekary Śląskie 2015; Francuskie wodnosamoloty w lotnictwie polskim 1926-1937, Warszawa/Piekary Śląskie 2007 oraz Lotnictwo morskie II Rzeczypospolitej, Warszawa/Piekary Śląskie 2010. Wśród starszych publikacji (obecnie trudno dostępnych) można wymienić m.in. A. Morgała, Samoloty w polskim lotnictwie morskim, Warszawa 1985 oraz M. Konarski, A. Olejko, Polskie Lotnictwo Morskie 1920-56, Gdańsk 1998.

6 W 1938 r. zamówiono dla Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku 6 włoskich wodnosamolotów Cant Z-506B „Airone” z terminem dostawy na przełomie czerwca i lipca 1939 r. W maju 1939 r. planowano zamówić kolejnych 12 Z-506B „Airone”. Z 18 zakupionych samolotów tego typu zamierzano utworzyć 2 eskadry torpedowo-bombowe oraz dalekiego rozpoznania. Planowano dla nich budowę bazy na Helu. Pierwszy i jedyny CANT Z-506 B „Airone” został dostarczony do Polski dopiero 27 sierpnia 1939 r. Samolot ten 11 września 1939 r. został zbombardowany na jeziorze Siemień przez niemieckie He-111 i doszczętnie splonął. Pozostałe Z-506B budowane dla Polski zostały ostatecznie włączone w skład lotnictwa włoskiego. Więcej w: A. Olejko, CANT Z-506B Airone Morskiego Dywizjonu Lotniczego, Warszawa 2014.



Prototyp wodnosamolotu torpedowego „Lublin” R-XX na charakterystycznym wózku o konstrukcji kratownicowej (prawdopodobnie stalowej) z małymi kołami, baza MDLot. w Pucku, 1935 r. (obróbka zdjęcia Mateusz Prociak, <https://www.smartage.pl/wodnosamolot-lublin-r-xx/>)



Włoskie samoloty torpedowe i transportowe Cant Z-506 B „Airone” na wózkach transportowych. Po prawej widoczny moment umieszczania hydroplanu na wózku za pomocą dźwigu.

Międzywojenne patenty dotyczące kół chowanych do pływaków wodnosamolotów lub łodzi latających zgłoszone do Urzędu Patentowego USA

W konstrukcjach wodnosamolotów oraz łodzi latających na świecie stosowano zarówno wózki transportowe oraz podwozie kołowe składane do wnętrza pływaków lub kadłuba⁷. W dalszej części niniejszego opracowania podano kilka wybranych przykładów patentów oraz rozwiązań technicznych z tego zakresu (a konkretnie z podklasy B64C25/10 „Undercarriages non-fixed, e.g. jettisonable retractable, foldable, or the like”

(„Podwozia do lądowania i kołowania; wciągane, składane lub podobne”) zgłoszonych w Urzędzie Patentowym USA w okresie dwudziestolecia międzywojennego. Nasz wybór patentów z USA powodowany jest tym, że przemysł lotniczy tego państwa od lat 30 XX w. był jednym z najbardziej rozwiniętych i awangardowych na świecie. Tym samym przedstawione tu patenty amerykańskie są reprezentatywne dla ówczesnego stanu światowej techniki lotniczej. W pierwszej kolejności zaprezentujemy patenty zastosowane w praktyce, aczkolwiek przedstawiono tu także koncepcje, które pozostały tylko na papierze.

⁷ W USA część kadłuba wodnosamolotu, który jest pływakiem określa się jako część „pontonową” („ponton part of the fuselage”).

Wybrane patenty zakładów Consolidated Aircraft Corporation

Zakłady te zostały założone w Buffalo (stan New York) przez Reubena H. Fleeta w 1923 r. W okresie międzywojennym były znane zwłaszcza z łodzi latających ze słynną PBY „Catalina” z 1935 r. na czele. Czołowym konstruktorem tych zakładów był Isaac Machlin Laddon (1894-1976), pod którego kierownictwem powstała między innymi łódź latająca PBY „Catalina” oraz bombowiec B-24 „Liberator”. Laddon był także autorem wielu patentów, w tym dotyczących kół dla wodnosamolotów i łodzi latających.

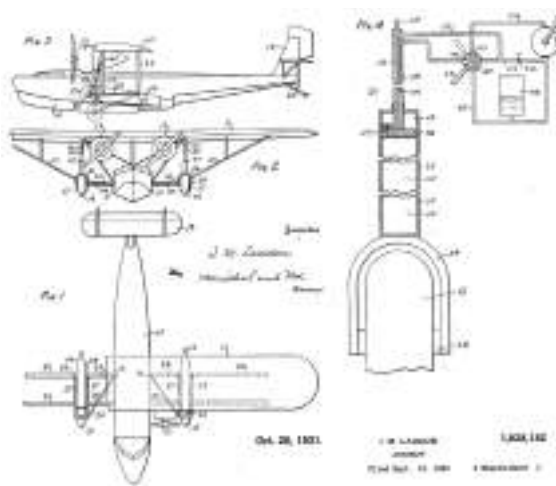
łowego, więc na lądzie musiały korzystać z wózków lub doczepianych kół według patentu US 2227,725 Aircraft handling gear., który też przedstawimy.

Laddon opisuje swój patent US 1828,192 Aircraft następująco: „Koła 15 są przymocowane do konstrukcji samolotu za pomocą równoległych elementów 27, które są przymocowane obrotowo w pozycji 29 do tylnej części bocznych pływaków 14. Ukośne elementy usztywniające 30 rozciągają się od osi kół do głównego korpusu pływającego 10 i są obracane w punkcie 31”.



Consolidated PBY-5A „Catalina” z widocznym podwoziem kołowym opracowanym według patentu Grummana US 1,859,624 Retractable landing gear for airpanes.

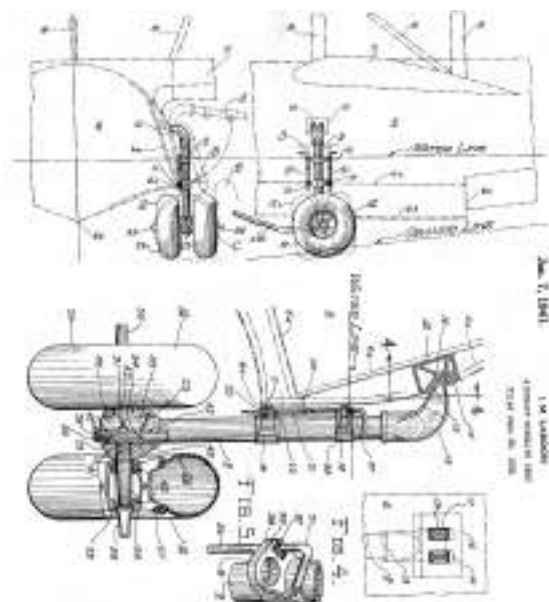
W 1931 r. Laddon uzyskał patent US 1828,192 na łódź latającą z podwoziem kołowym chowanym w główny pływak/kadłub, którego golenie byłyby połączone obrotowo ze skrzydłami⁸. Przedstawiono tam sylwetkę podobną do samolotu Consolidated „Commodore” lub P2Y zawierającą układ z podnoszonym podwoziem zasilanym hydraulicznie. Przypuszczalnie patentu tego nie użyto na podanych wyżej samolotach. Natomiast na słynnym Consolidated PBY „Catalina”, a konkretnie od wersji PBY-5A z października 1941 r., która oprócz hydraulicznie wciągane go podwozia głównego, miała wciągane podwozie przednie, zastosowano patent Grummana US 1,859,624, o którym będzie jeszcze mowa. Wcześniejsze wersje „Cataliny” od PBY-1 z 1936 r. do PBY-5 z 1940 r. nie miały własnego podwozia ko-



I. M. Laddon, Aircraft, patent US 1828,192. Na rysunkach widoczna sylwetka przypominająca samoloty Consolidated Commodore oraz P2Y.

8 I. M. Laddon, Aircraft, patent US 1828,192, zgłoszony 13.09.1931, udzielony 20.10.1931.

Kolejnym ciekawym patentem I. M. Laddona był US 2227,725, który opisywał odejmowane ręcznie podwozie doczepiane do łodzi latających⁹. W przeciwieństwie do ciężkich i nieporęcznych wózków, podwozie to było na tyle małe i lekkie, że mogło być przewożone na pokładzie wodnosamolotu. Była to forma pośrednia, między chowanym podwoziem kołowym, a wózkiem transportowym. Montaż takiego podwozia polegał na umieszczeniu górnej części goleni w specjalnym zaczepie, ułożeniu goleni równoległe do pływa-



I. M. Laddon, Aircraft handling gear, US 2227,725.

ka/kadłuba, a następnie na umocowaniu go za pomocą specjalnego pręta wkładanego w odpowiednie otwory. Wtedy wodnosamolot mógł swobodnie poruszać się po lądzie. W nazwie patentu zaznaczono, iż podwozie to służy jedynie do handlinku, czyli obsługi naziemnej. Nie było ono, bowiem przeznaczone do startów i lądowań.

Wybrane patenty zakładów Grumman Aircraft Engineering Corporation

Zakłady Grumman zostały założone przez Leroya Randle Grummana, Edmunda Poora, Williama Schwendlera, Jakea Swirbula i Clinta



Starsza odmiana PBY „Catalina” z dołączonym ręcznie podwoziem według patentu US 2,227,725 Aircraft handling gear.



Consolidated P2Y na podwoziu ręcznym według patentu US 2,227,725 Aircraft handling gear.

9 I. M. Laddon, Aircraft handling gear, US 2227,725, zgłoszony 26.06.1935, udzielony 7.01.1941.

Towla, którzy wcześniej pracowali w zakładach Loening Aircraft Engineering Corporation. Gdy zakłady Loening zostały przeniesione z Nowego Jorku do Pensylwanii, wspomniani konstruktorzy nie przenieśli się razem z firmą, ale postanowili założyć własne przedsiębiorstwo w dawnych zakładach Cox-Klemin Aircraft Co. w Baldwin na Long Island. Zakłady Grumman rozpoczęły działalność w styczniu 1930 r.

Początkowo zakład zajmował się spawaniem aluminiowych profili dla przemysłu motoryzacyjnego, a jednocześnie starano się nawią-

był przyciągany do rolki 12 za pomocą cięgien 11. Po złożeniu podwozia zewnętrzna część koła nie była pokrywana żadną osłoną, ale była całkowicie odsłonięta i stanowiła jakby część pokrycia samolotu¹¹. W praktyce do napędu tego urządzenia stosowano głównie siłowniki hydrauliczne (PBY „Catalina”). Pierwszym samolotem, gdzie zastosowano ten patent w praktyce była łódź latająca Grumman JF „Duck” z 1933 r. Jej kadłub stanowił formę pośrednią, między typową łodzią latającą (gdzie pływak – część „pontonowa” jest integralną częścią kadłuba), a wodnosamolotem, gdzie



Samolot morski Grumman JF-2 „Duck” z chowanym podwoziem według patentu US 1,859,624
Retractable landing gear for airpanes.

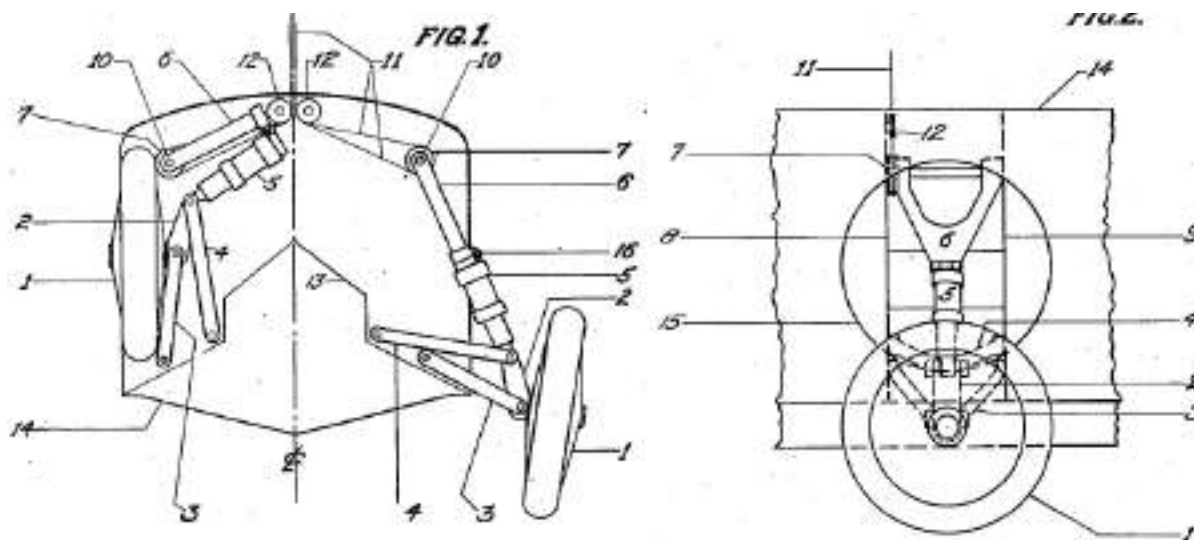
zać współpracę z marynarką wojenną US Navy. Projekt pływaków z chowanym podwoziem był pierwszym kontraktem zrealizowanym dla tej instytucji. Był to początek działalności zakładów Grumman w zakresie lotnictwa. Krótco potem opracowano pierwszy samolot Grummana dla marynarki. Był to myśliwiec z chowanym podwoziem Grumman FF-1.

W 1930 r. L. R. Grumman zgłosił patent US 1,859,624 na podwozie składane w pływakach¹⁰. Składało się ono z goleni podzielonej na kilka składanych segmentów, z których jeden (oznaczony numerem 6) podczas chowania podwozia

kadłub jest wyraźnie oddzielony od pływaków. W JF „Duck” kadłub teoretycznie jest oddzielny, ale jego łącznik z pływakiem jest na tyle duży, że można ten samolot potraktować jako łódź latającą. Jej wersja rozwojowa J2F „Duck” miała ten łącznik jeszcze większy. Następnie wspomniany patent na chowane podwozie zastosowano także w samolotach kołowych, jak myśliwce Grumman FF, F2F, F3F i F4F „Wildcat”, a także w łodzi latającej PBY „Catalina”.

¹⁰ L. R. Grumman, Retractable landing gear for airpanes, patent US 1,859,624, zgłoszony 25.02.1930, udzielony 24.05.1932 r.

¹¹ Koncepcję koła, które po złożeniu nie jest niczym przykrywane, ale stanowi jakby część pokrycia samolotu wykorzystano po wojnie w samolocie komunikacyjnym Boeing 737.



Rysunki do patent Grummana US 1,859,624 Retractable landing gear for airplanes.



W patencie US 1,859,624 Retractable landing gear for airplanes po złożeniu podwozia zewnętrzna część koła nie była pokrywana żadną osłoną, ale była całkowicie odsłonięta i stanowiła jakby część pokrycia samolotu (zdjęcia u góry – PBY „Catalina”, F4F „Wildcat” oraz J2F „Duck”). Podobną koncepcję wykorzystano po wojnie w samolocie komunikacyjnym Boeing 737 (zdjęcia na dole).

Wybrane patenty zakładów Seversky (Republic) Aircraft Company

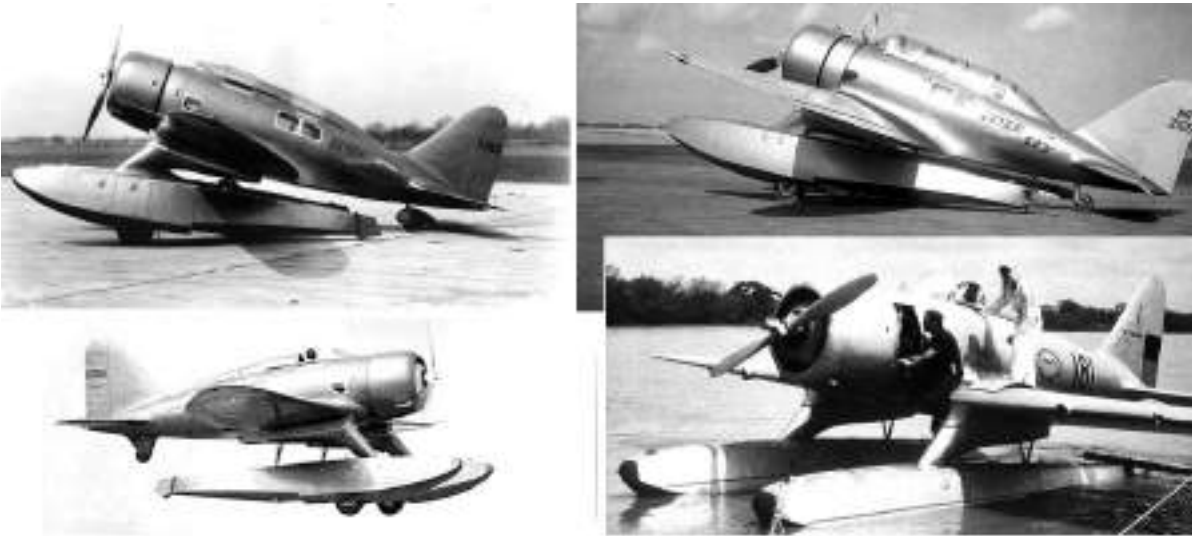
Aleksander Prokofiew Nikołajewicz Siewierski (Alexander Nikolaievich Prokofiev de Seversky) urodził się w Gruzji w 1894 r., zmarł w Nowym Jorku w 1974 r. W czasie I wojny światowej służył w lotnictwie carskiej Rosji jako pilot myśliwca. Podczas walk stracił prawą nogę, a dalsze loty bojowe wykonywał z protezą. Przypisuje

mu się zestrzelenie kilku samolotów niemieckich. W marcu 1918 r. został wysłany jako attaché do USA, gdzie pozostał na zawsze. Całym sercem zaangażował się w pracę na rzecz nowej ojczyzny, a w 1931 r. założył zakłady Seversky Aircraft Company, w których zatrudniał m.in. imigrantów z Rosji i Gruzji, w tym Michaela Gregora oraz Aleksandra Kartveliego, którzy opracowali dla Siewierskiego wiele projektów. We wrześniu

1939 r. zakłady zmieniły nazwę na Republic Aviation Corporation. Pierwszym większym sukcesem był wygrany konkurs na dostawę myśliwców Seversky P-35 dla armii USA w 1936 r.¹². Konstrukcją bardzo do niego zbliżoną był Seversky SEV-3 z 1933 r., który w wersji pływakowej posiadał koła lekko wystające poza obrys dolnej części pływaków oraz regulowany kąt pochylenia pływaków, co ułatwiało operowanie samolotu z baz lądowych. Zakładano także, iż w razie awaryjnego lądowania na lądzie, nadmierna siła od mocnego przyziemienia zostanie częściowo odebrana przez koła, następnie po przekroczeniu pewnej wartości ciśnienia, w amortyzatorach hydraulicznych otworzą się zawory bezpieczeństwa, koła

schowają się do pływaków, a resztę energii odbiorą pływaki, działając przy tym jako coś w rodzaju sań oraz zgniatanej poduszki¹³. Poza tym, pływaki posiadały małe stery połączone z niewielkimi kółkami, którymi można było zmieniać kierunek zarówno podczas poruszania się po powierzchni wody oraz kołując po ziemi.

Seversky opisał te rozwiązania w kilku patentach. Pierwszym z nich był patent US 1,963,630 z 1934 r.¹⁴. Przedstawia on sylwetkę samolotu przypominającego myśliwiec Curtiss F6C „Hawk” II, aczkolwiek prawdopodobnie nie był on na nim nigdy zastosowany. Patent zakłada instalację siłownika za kabiną pilota, który sterowałby kątem pochylenia pływaków. W pły-



Seversky SEV-3 z pływakami pochylonymi pod pewnym kątem do operowania z ziemi oraz z pływakami w pozycji poziomej, co umożliwiała operowanie z powierzchni wody.

12 Dalekim rozwinięciem P-35 był słynny myśliwiec Republic P-47 „Thunderbolt”, który wszedł do służby w 1941 r.; K. Luto podaje: „W maju 1939 r. A. P. de Seversky, złożył ofertę attache wojskowemu R.P. w Paryżu, na dostawę do Polski 150 samolotów myśliwskich jednomiejscowych Seversky EP-1 lub Seversky EP-2 i 100 samolotów pościgowych dwumiejscowych Seversky 2PA lub Seversky 2PA2 w terminie 310 dni, włączając przeróbkę dla uzbrojenia polskiego. Zainteresowanie wzbudził samolot EP-1, dostawa miała być zrealizowana w ciągu 310 dni, w tempie: pierwsze 5 myśliwców w ciągu 100 dni, następnie po 15 przez trzy miesiące i po 50 przez kolejne cztery miesiące. Seversky zaproponował również pokaz typu myśliwskiego w Warszawie. Pilotem był sam konstruktor A. P. Seversky, który oświadczył polskiemu attache, że gdyby nie otrzymał zgody na lądowanie w Niemczech, lotu dokona bez zezwolenia władz niemieckich wprost z Paryża do Warszawy, na przelaj nad terytorium III Rzeszy. Seversky EP-1 przybył na Okęcie w połowie maja 1939 r. Loty próbne wykonywali piloci doświadczalni z ITL, jak również kpt. rez. pil. Bolesław Orliński z PZL. Porównywany był z samolotem PZL-50 „Jastrząb” i nie został oceniony zbyt wysoko. „Przegląd Lotniczy” nr 8/1939 podał, iż w Polsce był prezentowany samolot dwumiejscowy Seversky 2-PA-LB, lecz prawdopodobnie jest to pomyłka. W rzeczywistości prawdopodobnie chodziło o samolot Seversky EP-1. 1 lipca 1939 r. Generalny Inspektor Sił Zbrojnych marsz. Edward Rydz-Śmigły wyraził zgodę na zakup samolotów amerykańskich. Jednak po naradzie w dowództwie Lotnictwa, ostatecznie do ich zakupu nie doszło z przyczyn przede wszystkim finansowych i terminowych. Pierwszeństwo uzyskała oferta francuska (Morane-Saulnier MS-406C1). Według E. Malaka na krótko przed wybuchem wojny strona polska czyniła starania, by sfinalizować kontrakt na dostawę tych samolotów, prawdopodobnie chodziło o kupno 150 samolotów Seversky EP-1.” Patrz: E. Malak, Jak nie doszło do zakupu amerykańskich myśliwców latem 1939 r, w: Lotnictwo, nr 9 i 11/2006; Samolot Seversky 2-PA-LB, w: Przegląd Lotniczy, nr 8/1939 oraz <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2658/126/Seversky-EP-1-EP-2-2PA-2PA2-P-35>.

13 The Seversky SEV-3 high-speed amphibian, w: „Aero Digest” 1933, s. 46.

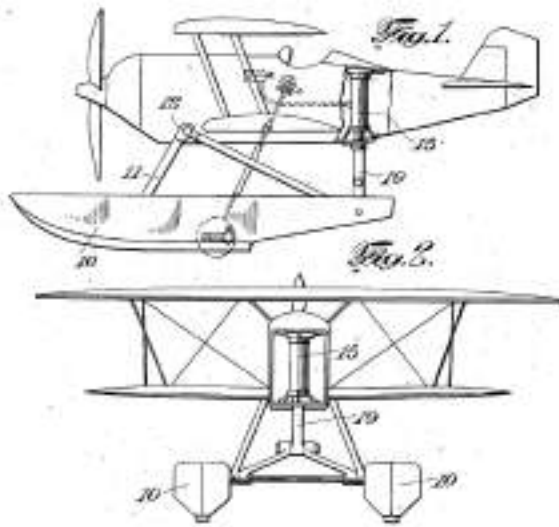
14 A. P. Seversky, Amphibian landing gear for aircraft, patent US 1,963,630, zgłoszony 28 marca 1927 r., udzielony 19 czerwca 1934 r.

wakach zainstalowano by koła z amortyzatorami hydraulicznymi lub/ oraz sprężynowymi.

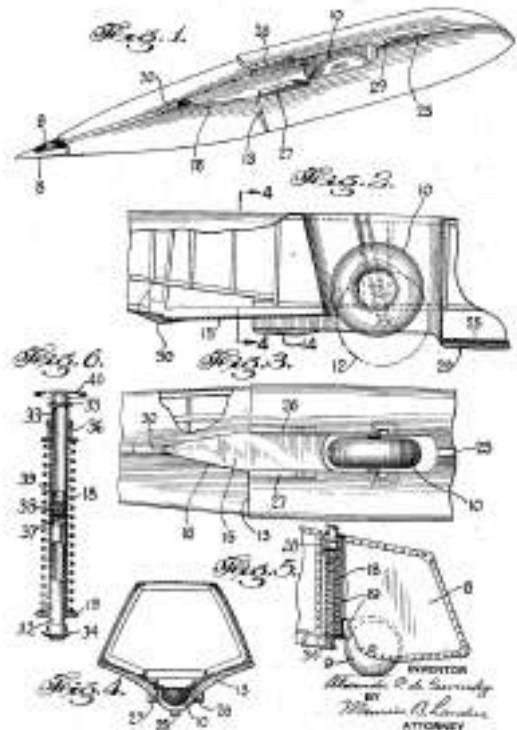
Seversky rozwijał dalej tę koncepcję w patencie US 2007,752 z 1935 r¹⁵. Przedstawił w nim konstrukcję pływaków o regulowanym kącie pochylecia oraz wzmocnionej konstrukcji zawierającej golenie w postaci pewnego rodzaju szkieletu z osią obrotową. Koła miały lekko wystawać poza obrys pływaków oraz posiadać amortyzatory.

Seversky opisał także konstrukcję samych pływaków z umieszczonymi wewnątrz kołami oraz sterem wyposażonym w małe kółko w pa-

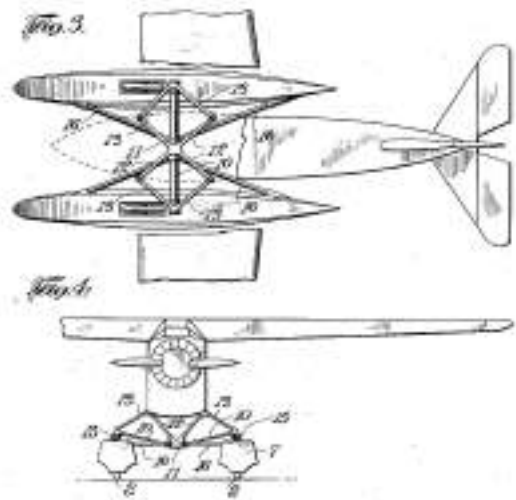
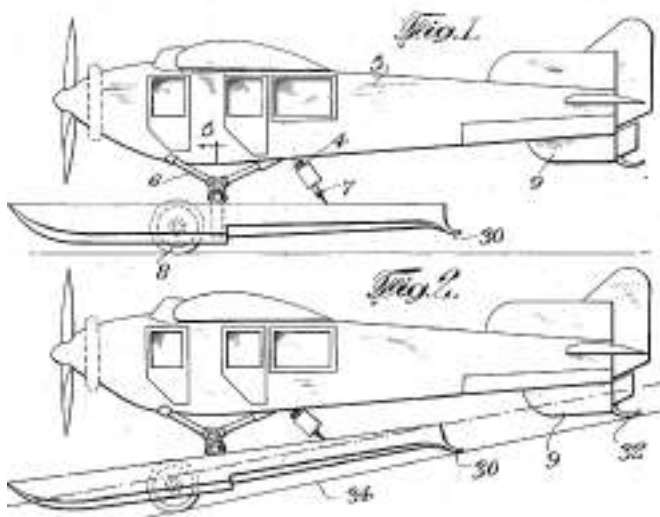
tencie US 2,023,312 z 1935 r¹⁶. Jest tam przedstawiony otwór w pływaku, gdzie znajduje się koło wraz z jego małą golenią w postaci amortyzatora sprężynowego. Podobny amortyzator jest umieszczony także na tylnicy pływaka, razem z zawiasami steru wyposażonego w małe kółko.



Patent Amphibian landing gear for aircraft, US 1,963,630.



Patent Amphibian aircraft pontoon, US 2007,752.



Patent Landing gear for aircraft, patent US 2007,752.

15 A. P. Seversky, Landing gear for aircraft, patent US 2007,752, zgłoszony 25 kwietnia 1928 r., udzielony 9 lipca 1935 r.

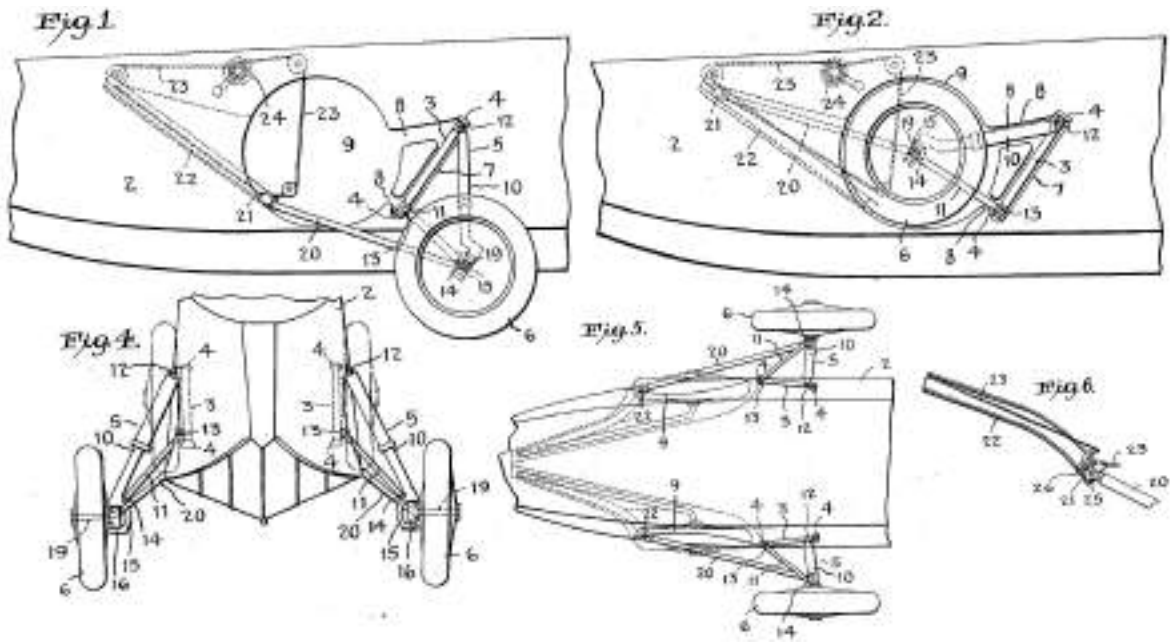
16 A. P. Seversky, Amphibian aircraft pontoon, patent US 2007,752, zgłoszony 16 marca 1933 r., udzielony 3 grudnia 1935 r.

Wybrane patenty zakładów Loening Aeronautical Engineering Corporation

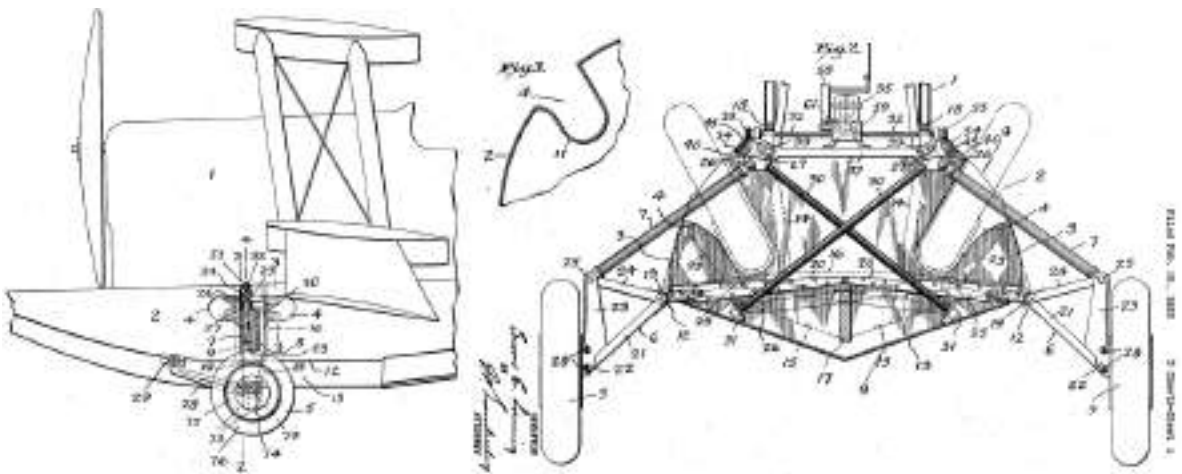
Grover Cleveland Loening (1888 – 1976) był amerykańskim konstruktorem lotniczym niemieckiego pochodzenia. W 1917 r. założył zakłady lotnicze w Nowym Jorku, które w 1932 r. połączyły się z zakładami lotniczymi Keystone. Zakłady Loening opracowały kilka modeli samolotów morskich dla marynarki wojennej USA, a w 1932 r. zakończyły działalność. G. Loening pracował także nad metodami chowania podwozia kołowego do pływaków. W 1932 r. uzyskał on

patent US 1,563,384, który zakładał chowanie kół w kierunku lotu¹⁷. Dzięki temu podczas wyciągania podwozia pęd powietrza mógł choć trochę wspomagać jego rozkładanie, aczkolwiek przeszkadzał nieco przy chowaniu.

W 1925 r. Loening uzyskał patent na rozwinięcie tego rozwiązania. Jego kolejny patent US 1,563,384 zakładał chowanie podwozia w kierunku pionowym z przekręceniem kół pod kątem około 45 stopni. Patent opisuje skomplikowany mechanizm składanych goleni oraz napędzających je siłowników.



Patent Retractable landing gear, US 1,563,384.



Patent Retractable landing gear, US 1,563,384.

17 G. Loening, Retractable landing gear, patent US 1,563,384, zgłoszony 3 stycznia 1931 r., udzielony 8 listopada 1932 r.

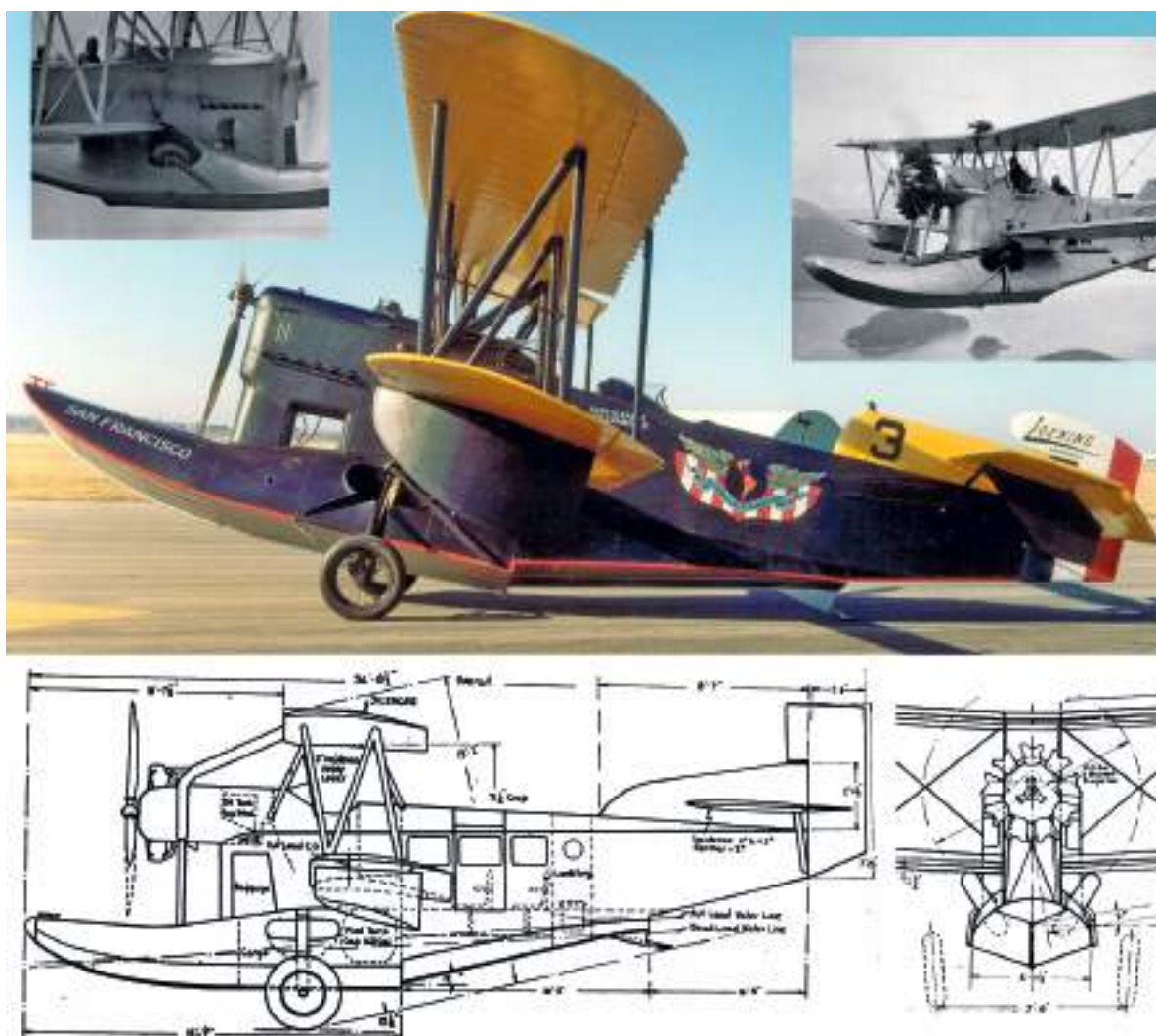
Patent US 1,563,384 został wykorzystany w serii łodzi latających Loening OL (OA-1) oraz jej wersji rozwojowej C-2 Air Yacht. Samoloty te w Polsce są praktycznie zupełnie nie znane. W lotnictwie amerykańskiej armii USAAF oraz marynarce wojennej US Navy służyły do połowy lat 30.

Inne wybrane patenty amerykańskie

Podobnych patentów zgłaszano w USA więcej. Przykładowo w 1931 r. M. Watterowi reprezentującemu zakłady lotnicze Chance Vought przyznano patent US 1,794,813 za podwozie, które podnosiło się pionowo przy pływaku¹⁸. Pomysł wydaje się całkiem dobry i stosunkowo prosty w wykonaniu (brak skomplikowanych mechani-

zmów składania goleni, co daje też lżejszą konstrukcję), choć jego wadą względem poprzednio opisanych rozwiązań byłby większy opór aerodynamiczny stawiany przez golenie na zewnątrz pływaka. Patent zawiera rysunek samolotu Voight O2U „Corsair”, choć prawdopodobnie nie użyto go w tym samolocie.

Zaprezentujemy w końcu patent zgłoszony w okresie powojennym. Jest on jednak na tyle zgodny ideowo z tematyką niniejszego opracowania oraz na tyle oryginalny, że zasługuje na miejsce w tym opracowaniu. W 1964 r. Bruce R. Sheaffer oraz Daniel R. Zack, zgłosili patent US 3,159,364 zakładający, iż podnosić do góry (poprzez obrót wokół osi podłużnej) powinno



Łodzie latające Loening OL / OA-1A (u góry) oraz C-1W (na dole, rysunek z „Aero Digest”, April 1928), na których zastosowano patent Retractable landing gear, US 1,563,384.

18 M. Watter, Amphibian aeroplane, patent US 1,794,813, zgłoszony 20 marca 1928 r., udzielony 3 marca 1931 r.

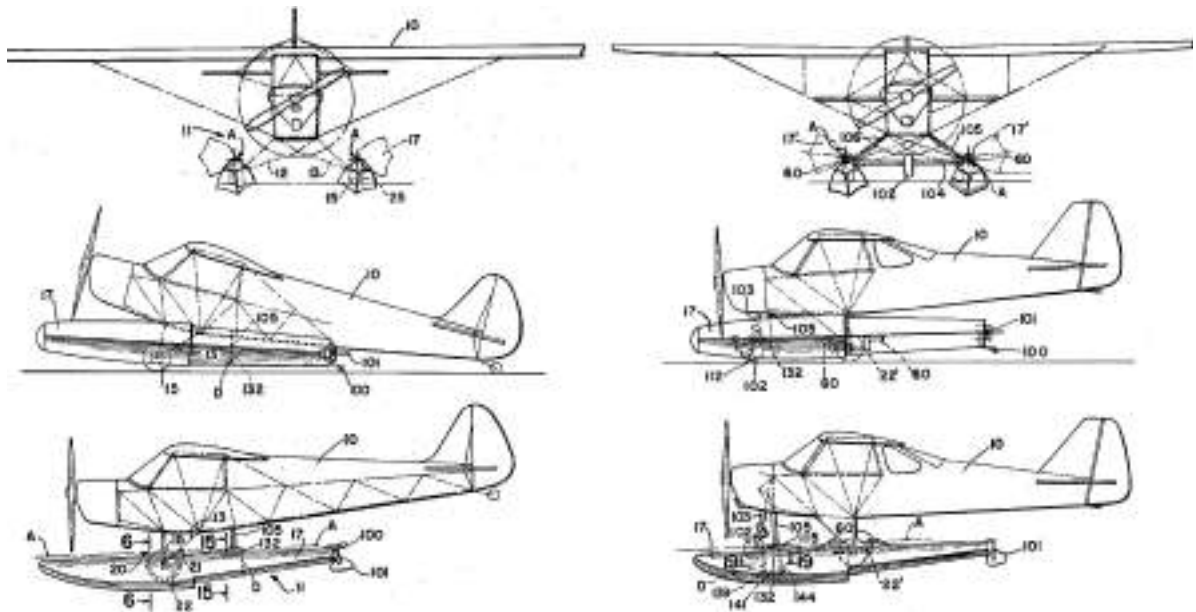
się nie podwozie kołowe, a pływaki¹⁹. Zawarto tam koncepcję przebudowy zarówno samolotu w układzie z kółkiem ogonowym oraz z kołem przednim. Patent zawiera rysunki pływakowej odmiany samolotu Piper „Cub” oraz jego zmodyfikowanej wersji PA-18 „Super Cub”, choć trudno powiedzieć czy patent ten kiedykolwiek był zastosowany w praktyce.

Warto dodać, że pod koniec lat 40. do Polski sprowadzono łącznie około 140 samolotów Piper Cub. W 1953 r. jeden Piper L-4H „Cub” (z cywil-

ną rejestracją SP-AFY) przechodził testy z pływakami jako pierwszy wodnosamolot w Polsce powojennej. Projekt przeróbki samolotu na wodnosamolot wykonał prof. Jerzy Teisseyre, a drewniane pływaki wykonała Wydzielona Grupa Konstrukcyjna Centralnego Studium Samolotów we Wrocławiu²⁰. Samolot ten nie miał podwozia kołowego przymocowanego do pływaków i nie był w jakikolwiek sposób powiązany z amerykańskimi patentami.



Ilustracje do patentu Amphibian aeroplane, US 1,794,813.



Ilustracje do patentu Amphibious floats with retraction means therefor, US 3,159,364 przedstawiające samoloty Piper Cub oraz jego zmodyfikowaną wersję PA-18.

19 B. R. Sheaffer, D. R. Zack, Amphibious floats with retraction means therefor, patent US 3,159,364, zgłoszony 9 lipca 1962 r., udzielony 1 grudnia 1964 r.

20 Więcej w: B. Kempki, Samolot wielozadaniowy Piper L-4 „Cub”, seria: Typy Broni i Uzbrojenia, nr 130, wyd. MON, Warszawa 1989 oraz Sprawozdanie Instytutu Lotnictwa w Warszawie z Prób Kontrolnych Samolotu Piper Cub SP-AFY na pływakach, Instytut Lotnictwa, Warszawa 1954 (<http://nowakservice.pl/piper-cub>).



*Piper L-4H „Cub” (SP-AFY), który w 1953 r. przechodził testy z pływakami jako pierwszy wodnosamolot w Polsce powojennej.
(<http://nowakservice.pl/piper-cub>)*

Zakończenie

Urząd Patentowy USA przyjął w pierwszej połowie XX w. co najmniej kilkadziesiąt patentów związanych z możliwością zastosowania kół jezdnych na łodziach latających oraz wodnosamolotach. W niniejszym artykule zaprezentowano tylko kilka z nich, które były reprezentatywne dla ówczesnego stanu techniki lotniczej.

Podobieństwo patentu Jerzego Rudlickiego nr PL 23387 do patentów amerykańskich wskazuje, iż wpisywał się on w światowe trendy dotyczące rozwoju wodnosamolotów. Patent Rudlickiego nie stanowił wprawdzie rewolucji technicznej, ale gdyby go wprowadzono, mógłby znacznie ułatwić obsługę naziemną samolotów MDLot.

Czy Polsce potrzebne jest lotnictwo Marynarki Wojennej? Do Poland need aviation of Navy ?

Autor prezentuje zadania stawiane przed lotnictwem morskim, które winno zabezpieczać interesy państwa na morzu, w czasie pokoju być gotowe do działania w sytuacjach kryzysowych, zapewniać bezpieczeństwo energetyczne, ekologiczne, udział w operacjach ratowniczych, zwalczaniu przestępczości. W czasie wojny lotnictwo morskie, współdziałając z innymi rodzajami sił zbrojnych, realizować będzie zadania związane z zapewnieniem obrony wybrzeża oraz uniemożliwieniem potencjalnemu przeciwnikowi uzyskania kontroli na południowym Bałtyku. Winno brać udział w zwalczaniu sił nawodnych i podwodnych przeciwnika, wspierać działania sił desantowych i przeciwdesantowych, sił walki minowej, prowadzić rozpoznanie na akwenie Morza Bałtyckiego, zapewniać ochronę i osłonę morskich szlaków komunikacyjnych.

Author presents the tasks of naval aviation, which should protect interests of the state at sea, should be ready to act in crisis situations during peace, ensure energy and ecological security, participate in rescue operations, and fight crime. During the war, naval aviation, in cooperation with other types of armed forces, will carry out tasks related to ensuring coastal defense and preventing a potential opponent from gaining control in the southern Baltic. It should take part in combating the enemy's surface and underwater forces, support the operations of landing and anti-landing forces, mine combat forces, conduct reconnaissance in the Baltic Sea and provide protection of sea communication routes.

15 lipca 2020 roku minęło 100 lat od momentu wykonania przez chorążego pilota Andrzeja Zubrzyckiego na samolocie Friedrichshafen wymalowaną na kadłubie banderą Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej (RP) pierwszego lotu nad Morzem Bałtyckim. Od tego dnia datuje się początek Lotnictwa Marynarki Wojennej RP, które do dzisiejszego dnia nieprzerwanie funkcjonuje Siłach Zbrojnych RP. Wydawać by się mogło zatem niecelowym szukanie odpowiedzi na postawione tytule pytanie, skoro ten rodzaj lotnictwa istnieje funkcjonuje.

Dokonując analizy stuletniej historii lotnictwa Marynarki Wojennej RP wydaje się, że dzisiaj stawianie takiego pytania jest bardziej celowe niż kiedykolwiek. Po pierwsze dlatego, że problematyka bezpieczeństwa morskiego państwa nadal społeczeństwie polskim jest traktowana marginalnie. Po drugie zaś, zachodzi pilna konieczność wymiany sprzętu lotniczego, szczególnie zaś floty śmigłowców ZOP¹ SAR², które trudnych nadmorskich warunkach ulegają bardzo szybkiej degradacji.

1 ZOP – zwalczanie okrętów podwodnych.

2 SAR (ang. Search and Rescuce) – poszukiwanie ratownictwo.

Misja

Analizując misję jaką ma do wypełnienia marynarka wojenna każdego kraju, zwłaszcza takiego kraju jak Polska, można niewątpliwie odwołać się do jej tradycji bogatej historii. Lata walk wielu pokoleń Polaków dostęp do morza, udział morskich operacjach obronie odzyskanego wybrzeża, żmudna, ale niezwykle efektywna praca nad odbudową polskiej floty, tym jej lotnictwa okresie międzywojennym po zakończeniu II wojny światowej, także okresie ostatniego dwudziestolecia funkcjonowania Sojuszu Północnoatlantyckim, stanowią olbrzymi bagaż doświadczeń płynących niego wniosków dotyczących zadań lotnictwa morskiego obecnie przyszłości³.

Dzisiaj, kiedy rozpatrywaniu funkcji, jaką pełni lotnictwo Marynarki Wojennej RP naszym kraju liczą się przede wszystkim względy praktyczne, rachunek ekonomiczny nowoczesne zdolności, zasadne jest odwołanie się do konkretnych perspektywicznych zadań, które powinny być realizowane przez ten rodzaj lotnictwa. zadaniach lotnictwa Marynarki Wojennej RP powinno uwzględniać się przede wszystkim przeciwdziałanie współczesnym zagrożeniom, również tym charakterze asymetrycznym czy bardzo nagłośnionej ostatnio tzw. wojny hybrydowej. Niezmiernie ważnym wydaje się być kompleksowe podejście definiowaniu zadań lotnictwa Marynarki Wojennej RP stosunku do zagadnień bezpieczeństwa, które wykracza dziś daleko poza obszar o charakterze *stricte* militarnym. W takim szerokim ujęciu cała Marynarka Wojenna jako rodzaj sił zbrojnych, a także jej lotnictwo, powinny realizować zadania jako instrument kreowania polityki zagranicznej, nadający państwu odpowiedni prestiż międzynarodowy. W definiowaniu pożądanego zakresu zadań dla lotnictwa Marynarki Wojennej RP, należy traktować je jako narzędzie do realizacji całego spektrum zadań już w czasie pokoju (w tym na rzecz społeczeństwa). Lotnictwo Marynarki Wojennej RP powinno realizować zadania na akwenie Morza Bałtyckiego jako element odstraszenia przed interwencją po-

tencjalnego przeciwnika, jak również jako sprawny instrument reagowania w sytuacji kryzysu zewnętrznego i wewnętrznego. Pożądany zakres użycia lotnictwa Marynarki Wojennej RP na akwenie Morza Bałtyckiego musi zawierać szerokie spektrum zadań w czasie wojny, ukierunkowanych na obronę polskich obszarów morskich i wybrzeża oraz niedopuszczenie do uzyskania przez potencjalnego przeciwnika panowania na południowym Bałtyku.

W czasie pokoju

Klasyczne zadania lotnictwa Marynarki Wojennej RP czasu pokoju wynikają z licznych postanowień dokumentów strategicznych i operacyjnych, krajowych i międzynarodowych⁴, jak również dokumentów rozkazodawczych Dowództwa Generalnego RSZ i Brygady Lotnictwa Marynarki Wojennej (BLMW). Do podstawowych zadań lotnictwa Marynarki Wojennej RP w czasie pokoju należy zaliczyć udział w zapewnieniu interesów bezpieczeństwa państwa na morzu. Lotnictwo Marynarki Wojennej RP powinno w czasie pokoju realizować także zadania ukierunkowane na zapewnienie wczesnego wykrywania symptomów zagrożenia bezpieczeństwa państwa od strony morza. Wśród zadań lotnictwa Marynarki Wojennej RP zapewniających w czasie pokoju realizację zadań polskiej morskiej racji stanu należy uwzględniać współdziałanie w zapewnieniu swobody transportu morskiego, utrzymaniu bezpieczeństwa żeglugi na szlakach komunikacyjnych, a także wsparcie Straży Granicznej w ochronie morskiej granicy państwowej i polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej. W świetle aktualnie obowiązujących narodowych i sojuszniczych unormowań doktrynalnych działań Marynarki Wojennej RP w czasie pokoju, można przyjąć, że lotnictwo tego rodzaju sił zbrojnych powinno brać udział w ratowaniu życia w polskiej strefie SAR na akwenie Morza Bałtyckiego oraz prowadzić ratownictwo żałóg statków powietrznych we współdziałaniu z Siłami Powietrznymi. W zadaniach lotnictwa Marynarki Wojennej RP konieczne jest uwzględnianie zadań

3 Więcej: A. Truskowski, Lotnictwo Marynarki Wojennej RP nowych uwarunkowaniach strukturalnych, Lotnictwo 2011, nr 6, s. – 60.

4 Zob.: Strategia Bezpieczeństwa Narodowego RP, Warszawa 2014; Strategia Rozwoju Systemu Bezpieczeństwa Narodowego RP 2022, Warszawa 2013; Alliance Maritime Strategy, Brussels 2011; Maritime Dimension of EU Security and Demence Policy.

związanych z demonstrowaniem w czasie pokoju obecności w obszarze operacyjnego zainteresowania Marynarki Wojennej RP oraz państwa na akwenie Morza Bałtyckiego.

W pożądanym zakresie zadań lotnictwa Marynarki Wojennej RP w czasie pokoju konieczne jest uwzględnianie zobowiązań w ramach nałożonych na nasz kraj obowiązków w układzie sojuszniczym. Zadania lotnictwa Marynarki Wojennej RP muszą zatem uwzględniać zobowiązanie do

Marynarki Wojennej RP powinny corocznie brać udział w kilkudziesięciu ćwiczeniach morskich krajowych i międzynarodowych, morskich, lotniczych oraz dowódczo - sztabowych, na różnych poziomach dowodzenia.

Tak przedstawione zadania lotnictwa Marynarki Wojennej RP w czasie pokoju postrzegać można jako klasyczne, odpowiadające tradycyjnej roli lotnictwa morskiego, nie tylko w naszym kraju. Lista ta w zbyt małym stopniu



utrzymania na określonym poziomie gotowości⁵ już w czasie pokoju wydzielonych sił, zdolnych do szybkiego reagowania w wypadku incydentów na morzu lub powstałym nagłym zagrożeniem⁶. Konsekwencją przygotowania wydzielonych sił lotnictwa Marynarki Wojennej RP do działań sojuszniczych w czasie pokoju jest konieczność realizacji intensywnego szkolenia taktycznego. W celu przygotowania się do współdziałania z flotami innych państw NATO siły lotnictwa

oddaje jednak szerokie spektrum nowych zadań stojących przed lotnictwem Marynarki Wojennej RP, które wymuszone zostały (lub zostaną) przez dzisiejsze i przyszłe realia. Dlatego wskazane byłoby rozszerzenie dotychczasowego katalogu zadań lotnictwa Marynarki Wojennej RP, które oprócz tych o charakterze tradycyjnym, uwzględnią również te wynikające ze zmian w obecnym środowisku bezpieczeństwa. Katalog takich zadań lotnictwa Marynarki Wojennej RP mógłby

⁵ Poziom gotowości – stan przygotowania jednostek wojskowych (sił), charakteryzujący ich dostępność dla dowódców NATO oraz zdolność do prowadzenia pełnego zakresu misji. Dowództwa i jednostki wojskowe ze względu na poziom gotowości dzieli się na Siły Wysokiej Gotowości i Siły Niższej Gotowości, które wspólnie tworzą Siły o Zróżnicowanej Gotowości

⁶ Chodzi tu głównie o siły wysokiej gotowości i Siły odpowiedzi NATO (NRF) – pozostające w stałej gotowości wydzielone oddziały Sił Zbrojnych NATO w celu szybkiej reakcji w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa państw członkowskich NATO oraz podejmowania działań w ramach operacji reagowania kryzysowego (CRO).

powstać na podstawie aktualnie obowiązujących dokumentów strategicznych. W pełni uzasadniony wydaje się zatem być zapis w projekcie *Polityki Morskiej RP do roku 2020*⁷ stwierdzający, że „misją polityki morskiej RP jest maksymalizacja wszechobecných korzyści dla obywateli i gospodarki narodowej płynących ze zrównoważonego wykorzystania nadmorskiego położenia kraju oraz zasobów naturalnych mórz i oceanów”⁸. Wymieniony dokument prawdopodobnie nie zwrócił jednak uwagi autorów dokumentów strategicznych dotyczących bezpieczeństwa RP. Pomimo tego, że *Strategia Bezpieczeństwa Narodowego*, zawiera zapisy dotyczące takich obszarów jak: bezpieczeństwo energetyczne, bezpieczeństwo ekonomiczne czy ekologiczne⁹ to słowa odnoszące się do morza znalazły się w niej zaledwie w czterech miejscach. Zaś nazwy „Morze Bałtyckie”, „Marynarka Wojenna” czy „lotnictwo morskie” nie występują tam w ogóle.

Podobnie na szczeblu sojuszniczym w uzgodnieniach między państwami, a także

w dokumentach po kolejnych szczytach i spotkaniach ministerialnych coraz częściej wymienia się inne oprócz militarynych zobowiązania sojuszników¹⁰. Analogiczną tendencję należałoby przyjąć w wyznaczaniu misji poszczególnych rodzajów wojsk, w tym również lotnictwa morskiego¹¹. Taki zestaw zadań nie może być jednak tworzony samodzielnie przez przedstawicieli lotnictwa Marynarki Wojennej RP. Musi on wynikać z przyjętej na szczeblu państwa wizji sił zbrojnych, jednocześnie uwzględniając sugestie i wskazówki lotników morskich. Podobnie jak w przypadku wprowadzenia na uzbrojenie jednostek lotniczych nowego sprzętu wojskowego gestor, w tym wypadku lotnictwo Marynarki Wojennej RP, może sugerować przydatność takiego uzbrojenia do działań na obszarze morskim. Tylko w ten sposób powstaje spójna koncepcja wykorzystania sił morskich, z której powinny wynikać zadania dla lotnictwa Marynarki Wojennej RP. Biorąc pod uwagę opracowanie pożądanego zakresu zadań lotnictwa Marynarki Wojennej RP nale-



Samolot-monitoringu-lotniczego-M28E „Bryza”

7 Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (projekt), Warszawa 2013.

8 Tamże, s. 14.

9 Zob.: Strategia Rozwoju Systemu Bezpieczeństwa Narodowego RP 2022, op. cit., s. 42, 46, 78 oraz Strategia Bezpieczeństwa Narodowego RP, op. cit., s. 23, 26, 40 – 42,

10 Rezultaty szczytu NATO w Warszawie, Biuletyn Instytutu Studiów Strategicznych, Warszawa 2016; zob. także: P. Paździorek, Przyszły wymiar operacji – prognoza charakteru działań w perspektywie połowy XXI wieku, [w:] kwartalnik Bellona 2016, nr 2, s. 99 – 104.

11 Główne kierunki rozwoju Sił Zbrojnych RP oraz ich przygotowań do obrony państwa na lata 2013 – 2022, wydane w drodze postanowienia Prezydenta RP w dniu 8 listopada 2011.

ży kierować się takimi czynnikami jak: realność, posiadane zdolności bojowe, siły i środki, którymi aktualnie dysponuje lotnictwo Marynarki Wojennej RP lub ma szansę nimi dysponować w przyszłości.

Wśród nowych zadań, które już pojawiły się przed lotnictwem Marynarki Wojennej RP w czasie pokoju, na czoło wysuwa się kwestia zapewnienia bezpieczeństwa dostaw nośników energii. Jak pisze w swoim tekście kmdr Mirosław Ogrodniczuk: „Czasy pewnych i bezpiecznych dostaw ropy naftowej i gazu ziemnego z Rosji powoli stają się historią. Należy założyć, że po oddaniu do eksploatacji rurociągu Nord Stream, „awarii technicznej” ulegnie rurociąg jamalski (...). Wówczas jedynym źródłem dostaw pozostaną państwa arabskie”¹². Z tak zarysowanej wizji wyłania się szereg zagrożeń i wyzwań, do sprostania którym konieczne wydaje się użycie lotnictwa Marynarki Wojennej RP w czasie pokoju, ale również w sytuacji kryzysu i konfliktu. Gazoport¹³ w Świnoujściu został otwarty pod koniec 2015 roku, a pierwszy gazowiec wpłynął do portu 15 grudnia 2015 roku. Gazoport ten stanowi więc jeden z najważniejszych w Polsce obiektów tzw. infrastruktury krytycznej¹⁴. Za jego ochronę od strony morza odpowiadać powinna Marynarka Wojenna RP, a przede wszystkim najbardziej manewrowy jej rodzaj wojsk, lotnictwo. Zadaniem lotnictwa Marynarki Wojennej RP w powyższym kontekście powinno być zapewnienie bezpieczeństwa ochrony samego portu, jak również tras żeglugowych na akwenie Morza Bałtyckiego, którymi poruszają się tankowce i gazowce z dostawami nośników energii.

Z kwestią bezpieczeństwa energetycznego wiąże się jeszcze jedno zadanie, które powinno być postawione przed morskim rodzajem sił zbrojnych, w tym także przed lotnictwem Marynarki Wojennej RP. Wynika ono bezpośrednio z uruchomionego w 2012 roku gazociągu północnego tzw. Nord Stream¹⁵. Gazociąg ten już bezpośrednio po uruchomieniu, w sposób bardziej lub mniej jawny, jest w sposób ciągły monitorowany przez Siły Morskie Federacji Rosyjskiej. Dzieje się tak, pomimo tego, że przebiega on przez wyłączne strefy ekonomiczne pięciu krajów: Rosji, Finlandii, Szwecji, Danii i Niemiec oraz wody terytorialne Rosji i Niemiec.

Zgodnie z konwencją z Espoo¹⁶ o ocenach oddziaływania na środowisko oraz innymi przedsięwzięciami mającymi konteksty transgraniczne, środowiskowymi skutkami budowy gazociągu dotknięte będą: Rosja, Finlandia, Szwecja, Dania, Niemcy, Estonia, Łotwa, Litwa i Polska¹⁷. Dodatkowo gazociąg ten stanowić będzie potencjalne zagrożenie ekologiczne jako dostarczyciel węglowodorów (gazu) do wód Morza Bałtyckiego gdyż jego nitka przebiega w pobliżu wielu rejonów, w których zatopiono amunicję jeszcze w czasie II wojny światowej. Uszkodzenie gazociągu, spowodowane chociażby przez kotwice statków, zatopienie i osadzenie na dnie statku oraz eksplozję składowanej amunicji w pobliżu gazociągu może spowodować wyciek gazu i przedostanie się go do środowiska morskiego i atmosfery. Jeśli rurociąg zostanie przedziurawiony lub przetarty, upłynie pewien czas zanim odnotuje się spadek ciśnienia na brzegu na stacji kompresorowej lub na platformie obsługowej i system zabezpieczający automatycznie zamknie

12 M. Ogrodniczuk, Marynarka wojenna na miarę XXI wieku, *Przegląd Morski* 2010, nr 3, s. 10.

13 Właściwa nazwa to Terminal LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego w Świnoujściu. Więcej na ten temat: K. Kubiak, *Morski transport gazu a bezpieczeństwo energetyczne Polski, Morze, statki i okręty* 2014, nr 5–6, s. 74 – 79 oraz R. Podgórzńska, J. Piątek, *Terminal LNG w Świnoujściu a bezpieczeństwo energetyczne regionu i Polski, Toruń* 2014, s. 24 – 36.

14 Infrastruktura krytyczna – systemy oraz wchodzące w ich skład powiązane ze sobą funkcjonalnie obiekty, w tym obiekty budowlane, urządzenia, instalacje, usługi kluczowe dla bezpieczeństwa państwa i jego obywateli oraz służące zapewnieniu sprawnego funkcjonowania administracji publicznej, a także instytucji i przedsiębiorców. Zob.: Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 o zarządzaniu kryzysowym (tekst jednolity Dz. U. z 2007 r. Nr 89, poz. 590).

15 Gazociąg Północny – oficjalnie nazywany Nord Stream - gazociąg do transportu gazu ziemnego z wyspy Wyborg w Rosji do Greifsfeld w Niemczech. Poprowadzony jest po dnie Morza Bałtyckiego, omijając naturalne kraje tranzytowe: Polskę i kraje bałtyckie. Jego długość wynosi 1 222 km, co czyni go najdłuższym gazociągiem na świecie. Więcej: K. Rokiciński, *Budowa Gazociągu Północnego w świetle bezpieczeństwa regionu bałtyckiego i Rzeczypospolitej Polskiej*, *Zeszyty Naukowe AMW* 2007, nr 4, s. 111 – 124.

16 Konwencja z Espoo o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym, z dnia 25 lutego 1991, Dz. U. 1999, nr 96, poz. 1110.

17 M. Jarecki, *Gazociąg północny, a prawo morza* /www.psz.pl/dostęp:18.09.2016.

zawory rurociągu. Gaz będzie przedostawał się do wody. Zależnie od właściwości fizykochemicznych gazów, a także warunków i parametrów środowiska (np. gęstość wody, temperatura wody i powietrza) będzie on rozpuszczał się w wodzie, a także rozprzestrzeniał się w niej ku atmosferze. Przy sprzyjających warunkach, w zależności od warunków atmosferycznych i ciężaru gazu, po osiągnięciu powierzchni morza gaz będzie uchodził do atmosfery. W zależności od osiągniętego stężenia gazu w chmurze gazowej zaistnieje ryzyko jej zapalenia się od ewentualnego, znajdującego się w pobliżu źródła zapłonu. W przypadku gdy źródło zapłonu będzie się znajdować na pokładzie przepływającego statku lub jednostki, która spowodowała uszkodzenie gazociągu, wówczas wystąpi niebezpieczeństwo dla załogi znajdującej się na pokładzie. Część gazu, która zostanie rozpuszczona w wodzie, będzie oddziaływała toksycznie na morskie środowisko naturalne. Skala potencjalnych zagrożeń ekologicznych związanych z gazociągiem Nord Stream powoduje, że zasadne będzie w czasie pokoju prowadzenie jego monitoringu, który pozwoliłby na zaobserwowanie niepokojących objawów wskazujących na ryzyko wystąpienia awarii technicznej.

Zagrożenia militarne znalazły się praktycznie na obrzeżach dyskusji o gazociągu północnym, a zastrzeżenia miały jedynie Szwecja, Dania i Polska. Szwedzki Minister Obrony Narodowej M. Odenberg w wywiadzie dla szwedzkiego radia powiedział, m. in. że „(...) budowa gazociągu będzie miała wpływ na środowisko naturalne, zagrożenia energetyczne i bezpieczeństwo (...) wzmocni obecność rosyjskich okrętów podwodnych i lotnictwa w basenie Morza Bałtyckiego (...) i może być wykorzystana przez wywiad”¹⁸. Szwedów niepokoi przede wszystkim platforma będąca elementem rurociągu, która została ustawiona 90 km od Gotlandii i może być traktowana jako wysunięta rosyjska wyspa, z której będzie można prowadzić rozpoznanie. Obawiają się, że traktowana jako terytorium Federacji Rosyjskiej pozostanie poza kontrolą, a w przypadku próby ingerencji Rosjanie wykorzystają doktrynę obronną

chroniącą rosyjskich obywateli także za granicą¹⁹. Z kolei Duńczycy i Polacy obawiają się dodatkowo, że rurociąg będzie podatny na akty terroru, a ochroną zajmie się Flota Bałtycka, zwiększając tym samym swoją obecność u ich wybrzeży. Inne kraje praktycznie nie podnoszą tego zagadnienia, wychodząc zapewne z założenia, że taką samą rolę mogą spełniać siły morskie Niemiec, co wobec ich przynależności do NATO nie budzi obaw. Bez względu na ocenę potencjalnych intencji i zachowań rosyjskiej Floty Bałtyckiej związanych z ochroną gazociągu północnego należy liczyć się z intensyfikacją jej działań i zwiększeniem obecności w bezpośrednim sąsiedztwie polskich obszarów morskich. Oznacza to w konsekwencji, że w zadaniach lotnictwa Marynarki Wojennej RP w czasie pokoju należy uwzględnić zadania związane z monitorowaniem działań sił morskich różnych państw w bezpośredniej bliskości gazociągu północnego.

Należy również rozpatrywać możliwość zwiększonej obecności sił Marynarki Wojennej



Pulpit-systemu-MSS6000-nasamolocie-M-28B1R

RP, w tym jej lotnictwa, w rejonie gazociągu, aby podkreślić integralność terytorialną polskich obszarów morskich. Powinna to być reakcja na zwiększoną aktywność Floty Bałtyckiej, której pewne elementy są już widoczne od kilku lat, z mniejszym lub większym natężeniem, a określane są zwykle jako incydenty rosyjskiego lotnictwa lub (rzadziej) okrętów Floty Bałtyckiej²⁰.

18 R. L. Larsson, Nord Stream, Sweden and Baltic Sea Security, Stockholm 2007, s. 9, 10 – 11.

19 J. Pawlicki, Szwedzi boją się bałtyckiej rury, [w:] Gazeta Wyborcza z 18 – 19.11.2006. Zob. także: Bałtycka rura z opóźnieniem, Gazeta Wyborcza z 11.04.2007.

20 P. Mickiewicz, NATO i UE kontra Rosja nad Bałtykiem, [w:] Morze, Statki i Okręty 2015, nr 9 – 10, s. 27 – 29.

Na przestrzeni ostatnich pięciu lat miało miejsce około trzydziestu incydentów tego typu, na czele z najbardziej nagłośnionym medialnie przelotem pary samolotów Su-24 oraz śmigłowca Ka-27 nad amerykańskim niszczycielem USS „Donald Cook” w kwietniu 2016 roku. Pomimo tego, iż NATO oficjalnie nie uznało tych ostatnich jako świadomego naruszenia prawa międzynarodowego, to jednak określono je jako „wydarzenia w sposób istotny naruszające zwyczaj morski oraz eskalujące poziom napięcia politycznego w regionie Morza Bałtyckiego”²¹.

Obecne stosunki polsko - rosyjskie nie należą do najlepszych, a zatem „nie można zapominać, że Polska leży na wschodnich rubieżach NATO i graniczy z potęgą militarną, która próbuje od-

naruszania naszych praw w polskich obszarach morskich. Zatem kolejnym zadaniem dla lotnictwa Marynarki Wojennej RP w czasie pokoju powinien być monitoring i ochrona przestrzeni powietrznej tych obszarów przed nieuprawnionym naruszeniem przez okręty i statki powietrzne innych państw.

Niezmiernie ważnym zadaniem realizowanym w czasie pokoju przez lotnictwo Marynarki Wojennej RP na akwenie Morza Bałtyckiego jest monitoring ekologiczny polskich obszarów morskich. Zadanie to mieści się w grupie związanej z utrzymaniem w regionie bałtyckim bezpieczeństwa ekologicznego. Według danych udostępnionych przez Komisję Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku (HELCOM) od 2004 roku



Mi-14PLR-pokaz ratownictwa morskiego.

zyskać pozycję mocarstwa i swoją nową strategię bezpieczeństwa buduje głównie w opozycji do NATO i UE”²². Lotnictwo Marynarki Wojennej RP, powinno być przygotowane do realizacji w czasie pokoju zadań związanych z przeciwdziałaniem prowadzenia skutecznego rozpoznania zarówno przez rosyjskie okręty, jak i lotnictwo. Marynarka Wojenna RP i jej lotnictwo powinny w swoich zadaniach uwzględniać realizację w czasie pokoju zadań w zakresie przynajmniej minimalnego zniechęcania strony przeciwnej do nawet incydentalnego

na Bałtyku dochodzi rocznie średnio do ok. 120 wypadków, a w co piątym z nich zarejestrowano uwolnienie związków ropopochodnych. Powyższe uwarunkowania stanowią bezpośrednią przesłankę do uwzględniania w katalogu zadań lotnictwa Marynarki Wojennej RP w czasie pokoju monitoringu ekologicznego polskich obszarów morskich, a w przypadkach wystąpienia potrzeb również na pozostałych obszarach akwenu Morza Bałtyckiego.

W analizie zakresu zadań monitoringu ekologicznego polskich obszarów morskich, któ-

21 P. Mickiewicz, *Polityka „incydentalna”, Morze, Statki i Okręty 2016, nr 5–6, s. 30.*

22 K. Marciniak, *Polska Marynarka Wojenna obecnie i w przyszłości Przegląd Morski 2010, nr 8, s. 6.*

re lotnictwo Marynarki Wojennej RP realizuje nieprzerwanie już od dwudziestu lat, zawartych jest szereg zadań cząstkowych. Należy mieć zatem świadomość, że w ramach realizacji przez lotnictwo Marynarki Wojennej RP zadań monitoringu polskich obszarów morskich, niezbędne będzie wykrywanie i identyfikacja zanieczyszczeń występujących na powierzchni wody oraz ich prawdopodobnych źródeł, określenie pozycji, rozmiarów i kierunku przemieszczania się zanieczyszczeń, jak również sporządzenie dokumentacji w postaci zdjęć fotograficznych, filmów VHS, materiałów w IR i UV na taśmie VHS, a także przekazywanie sytuacji na bieżąco w czasie rzeczywistym w trakcie wykonywania lotu oraz po wylądowaniu do Urzędu Morskiego w Gdyni²³.

Olbrzymi dobowy ruch statków, okrętów, jachtów, a także cały szereg powstałych w ostatnim okresie tzw. „szkół” nurkowania w obszarze Morza Bałtyckiego wymusza na lotnictwie Marynarki Wojennej RP realizację w czasie pokoju kolejnego priorytetowego przedsięwzięcia na akwenie Morza Bałtyckiego, jakim jest poszukiwanie i ratownictwo lotnicze. W jego skład wchodzi cały zespół zadań cząstkowych – przedsięwzięć związanych z określeniem rejonu poszukiwań, sposobu jego realizacji, odnalezieniem oraz udzieleniem pomocy każdej osobie znajdującej się w niebezpieczeństwie na morzu, bez względu na okoliczności w jakich osoba ta w tym niebezpieczeństwie się znalazła, wreszcie przetransportowaniem takiej osoby (osób) do wskazanego miejsca (obszaru, rejonu).

Poszukiwanie i ratownictwo lotnicze w krajowej strefie SAR lotnictwo Marynarki Wojennej realizuje już od ponad pół wieku²⁴. W tym czasie wielokrotnie zmieniał się sprzęt lotniczy²⁵, ulegały zmianie nazwy jednostek, przekształcały się struktury organizacyjne, systemy dowodzenia i procedury. Najważniejszym dla działań lotnictwa Marynarki Wojennej RP zawsze po-

zostawał jednak człowiek potrzebujący pomocy na morzu. Do zadań lotnictwa Marynarki Wojennej RP stanowiących elementy składowe poszukiwania i ratownictwa lotniczego na akwenie Morza Bałtyckiego należy zaliczyć przede wszystkim: utrzymywanie załóg lotniczych i personelu zabezpieczenia w ciągłej gotowości do działania, utrzymywania sprzętu lotniczego w stałej gotowości eksploatacyjnej, pełnienie całodobowych dyżurów ratowniczych, poszukiwanie oraz podejmowanie rozbitków (osób chorych i poszkodowanych na morzu) z wody i środków ratowniczych, udzielanie rozbitkom kwalifiko-



M28B 1R, foto: kmdr ppor. Marcin Braszak

wanej pomocy medycznej oraz transport osób poszkodowanych na ląd. Lotnictwo Marynarki Wojennej RP realizując zadania poszukiwania i ratownictwa lotniczego współdziała podczas prowadzenia akcji poszukiwawczo-ratowniczych z siłami okrętowymi Marynarki Wojennej, statkami ratowniczymi służby SAR oraz szeregiem innych (krajowych i międzynarodowych) jednostek organizacyjnych²⁶.

Zakres zadań lotnictwa Marynarki Wojennej RP związanych z poszukiwaniem i ratownictwem lotniczym w czasie pokoju nie jest literalnie ograniczony do akwenu Morza Bałtyckiego czy polskich obszarów morskich. Są one bowiem realizowane także nad lądem wzdłuż wybrzeża. Dyżurne

23 Instrukcja wykonywania lotów w ramach monitoringu polskich obszarów morskich, 44 BLotM, Siemirowice, 2012, s. 3.

24 W grudniu 1962 na lotnisku w Darłowie powstała pierwsza (i jedyna w tym czasie) w Polsce jednostka lotnicza, która miała się specjalizować w realizacji zadań poszukiwania i ratownictwa lotniczego w obszarze morskim: 28. eskadra lotnictwa ratowniczego MW (28. elrat MW).

25 Przez ponad pół wieku na wyposażeniu jednostek lotnictwa MW realizujących poszukiwanie i ratownictwo lotnicze znajdowały się między innymi śmigłowce: SM-1, SM-2, Mi-4, Mi-2, Mi-14PS, W-3RM, Mi-14PL/R.

26 A. Truskowski, Ratownictwo lotnicze w obszarach morskich, Przegląd Sił Zbrojnych 2015, nr 5, s. 54 – 60. Zob. także: K. Pułkowski, Analiza porównawcza wojskowego i cywilnego systemu ratownictwa na morzu w aspekcie bezpieczeństwa wewnętrznego kraju, Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego 2010, AMW, Gdynia, s. 118.

siły ratownicze lotnictwa Marynarki Wojennej RP oprócz realizacji zadań poszukiwawczo - ratowniczych w wyznaczonej morskiej strefie SAR są zobowiązane do udziału w akcjach poszukiwawczo - ratowniczych rozbitków (osób poszkodowanych) ze statków powietrznych, które uległy katastrofie lotniczej (wypadkowi lotniczemu) w stukilometrowym pasie lądowym wzdłuż wybrzeża morskiego²⁷.

Katalog zadań realizowanych przez lotnictwo Marynarki Wojennej RP w czasie pokoju byłby niepełny, gdyby pominąć transport lotniczy. Zapewnienie przewozu osób i sprzę-

również wykorzystywane w czasie pokoju do zabezpieczenia szkolenia spadochronowego w obszarze morskim własnego personelu oraz innych jednostek lotniczych, wojsk lądowych i wojsk specjalnych, a także resortu MSW.

Załogi samolotów transportowych „M-28TD” lotnictwa Marynarki Wojennej RP w trakcie codziennej działalności w czasie pokoju realizują także zadania transportowe bezpośrednio na korzyść społeczeństwa. Zaliczyć do nich należy przede wszystkim przewozy organów do przeszczepów. W tym zakresie Brygada Lotnictwa Marynarki Wojennej RP po-



M28B 1R, foto: kmdr ppor. Marcin Braszak

tu realizowane jest przez lotnictwo Marynarki Wojennej RP od połowy lat sześćdziesiątych ubiegłego wieku. Wtedy właśnie pojawiły się na wyposażeniu jednostek lotnictwa Marynarki Wojennej RP samoloty transportowo-łącznikowe An-2. Dziś po nich nie ma śladu, zadania jednak pozostały. Do najważniejszych z nich zaliczyć należy: zapewnienie transportu najważniejszych osób w Marynarce Wojennej oraz przewóz sprzętu zgodnie z potrzebami do rejonów dyslokowanych jednostek. Zadania transportowe lotnictwa Marynarki Wojennej RP obejmują również zabezpieczenie funkcjonowania okrętów w czasie ćwiczeń, stałych zespołów zadaniowych oraz polskich kontyngentów wojskowych wystawianych przez Marynarkę Wojenną. Lotnictwo Marynarki Wojennej RP jest

siada podpisane porozumienia z Wielkopolskim Centrum Pulmonologii i Torakochirurgii w Poznaniu oraz Kliniką Transplantologii i Kardiologii w Aninie. W ostatnich pięciu latach lotnictwo Marynarki Wojennej RP zrealizowało około dwudziestu wylotów tego typu.

Wśród zadań, jakie powinno wykonywać lotnictwo Marynarki Wojennej w czasie pokoju powinny być uwzględniane te związane ze szkoleniem załóg, personelu technicznego i zabezpieczającego oraz dowództw i sztabów. Niezmiernie ważną rolę w tej dziedzinie odgrywa udział załóg lotniczych oraz personelu zabezpieczenia w wielu różnych ćwiczeniach o zasięgu krajowym i międzynarodowym (sojuszniczym), jak również w innych formach szkolenia z siłami morskimi i lotnictwem innych państw. W ostatnich dziesię-

27 Instrukcja wojskowego ratownictwa lotniczego i morskiego, Warszawa 2017, s. 15-20.

ciu latach, lotnictwo MW wzięło udział w ponad czterdziestu przedsięwzięciach szkoleniowych o zasięgu sojuszniczym. Do najważniejszych z nich, odbywających się cyklicznie w każdym roku, należy zaliczyć przede wszystkim ćwiczenia pk.: BALTOPS, ANAKONDA, RENEGADE - SAREX oraz NORTHERN COAST, w trakcie których doskonalone jest wyszkolenie taktyczne stanów osobowych lotnictwa Marynarki Wojennej RP.

W czasie kryzysu

Określenie pożądanego zakresu użycia lotnictwa Marynarki Wojennej RP w czasie kryzysu wymaga szerszych odniesień do sojuszniczych koncepcji w zakresie reagowania kryzysowego w środowisku morskim. W *Strategii bezpieczeństwa morskiego NATO*²⁸ Morze Bałtyckie przedstawiane jest jako jedna z podstawowych przestrzeni realizowania polityki odstraszania i obrony, operacji reagowania kryzysowego oraz budowania partnerstw. Dzieje się tak ze względu na rozbieżne interesy państw tego regionu. W analizowanym dokumencie wskazuje się na konieczność doskonalenia potencjału sił morskich Sojuszu w związku z ich wszechstronnym znaczeniem dla bezpieczeństwa morskiego sygnatariuszy w przypadku wystąpienia w tym regionie sytuacji kryzysowej. Zwraca się uwagę na zagadnienia strategiczne i operacyjne – także te powiązane z rozmieszczeniem istotnej części sojuszniczego systemu odstraszania i obrony powietrznej w środowisku morskim. Stałe zespoły okrętów NATO (*ang. Standing NATO Maritime Groups – SNMG*) traktowane są jako jedne z zasadniczych narzędzi szybkiego reagowania w stanie kryzysu. Również lotnictwu morskemu nadano szczególną rangę w aspekcie reagowania kryzysowego zarówno w sytuacji kryzysu militarnego, jak i pozamilitarnego.

Region Morza Bałtyckiego był dotychczas uważany za enklawę spokoju i bezpieczeństwa, jednakże postępującej globalizacji towarzyszy globalizacja przemocy. Bałtyckie incydenty pomiędzy rosyjskimi samolotami bojowymi a lotnictwem NATO realizującym w tym obszarze zadania związane z ochroną nienaruszalności prze-

strzeni powietrznej państw bałtyckich w ramach misji Baltic Air Policing wydadają się stanowić kolejne prowokacje, rosyjskie próby kontrolowania napięcia na akwenie Morza Bałtyckiego. Dlatego też zasadnym jest poświęcenie większej niż obecnie uwagi zagadnieniom użycia lotnictwa morskiego w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej w tym rejonie. Nie można ich również wyłączać z szerokiego kontekstu bezpieczeństwa pasa nadmorskiego, portów i baz morskich, lotnisk, dyslokowanych na wybrzeżu jednostek wojskowych, nadbrzeżnych aglomeracji czy wreszcie bezpieczeństwa całego państwa. Obok sytuacji kryzysowych spowodowanych przez warunki naturalne i takie czynniki, jak na przykład wzrost intensywności żeglugi, w warunkach Morza Bałtyckiego należy liczyć się również z zagrożeniem terrorystycznym. Wynika to chociażby z zaangażowania większości państw regionu w misje: iracką i afgańską oraz działaniom przeciwko tzw. państwu islamskiemu, co już doprowadziło do aktywizacji różnych organizacji ekstremistycznych w niektórych państwach regionu.

Określenie zakresu wykorzystania sił lotnictwa Marynarki Wojennej RP na akwenie Morza Bałtyckiego w czasie kryzysu wymaga odwołań do aktualnych koncepcji wykorzystania sił morskich w reagowaniu na kryzysy. Przeprowadzone studia literatury w zakresie dotychczasowego użycia sił morskich w operacjach reagowania kryzysowego wskazują, że będą one działać w ramach NATO (ONZ, UE, OBWE) realizując szereg zadań częściowych w ramach szeroko zdefiniowanych obszarów zadaniowych, których zadaniem będzie zarówno lokalizowanie kryzysu, jak też stymulowanie jak najszybszego jego rozwiązania²⁹. Należy przewidywać możliwość realizacji przez lotnictwo Marynarki Wojennej RP w sojuszniczych operacjach reagowania kryzysowego zadań związanych ze wsparciem militarnych i pozamilitarnych wysiłków na rzecz rozwiązywania konfliktu i utrzymania pokoju. W kontekście dotychczasowych doświadczeń Sojuszu Północnoatlantyckiego związanych z prowadzeniem operacji reagowania kryzysowego spoza artykułu piątego nie można wykluczyć realizacji przez lotnictwo Marynarki

28 Alliance Maritime Strategy, http://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_75615.htm (dostęp: 17 stycznia 2019).

29 Tamże.

Wojennej RP w czasie kryzysu na akwenie Morza Bałtyckiego zadań związanych z bezpośrednim zaprowadzeniem pokoju. Należy jednak zauważyć, że jest to w obecnej sytuacji geopolitycznej mało prawdopodobne. Bardziej wiarygodne wydaje się wykorzystanie lotnictwa Marynarki Wojennej RP do realizacji zadań związanych ze strategiczną osłoną przed skutkami kryzysu na dużą skalę. W przypadku wystąpienia katastrof naturalnych bądź awarii przemysłowych o dużej skali w obszarze Morza Bałtyckiego należy liczyć

wiających się konfliktów, wygaszanie kryzysów i niedopuszczanie ich w bezpośrednie zagrożenie wojenne. Biorąc pod uwagę dotychczasowe zagrożenia oraz doświadczenia użycia sił morskich w operacjach reagowania kryzysowego w ostatnim dwudziestolecu XX wieku oraz w pierwszej dekadzie XXI wieku, również Marynarce Wojennej RP postawiono szereg zadań w zakresie jej użycia w przypadku wystąpienia potencjalnej sytuacji kryzysowej zarówno na akwenie Morza Bałtyckiego, jak też poza nim³⁰.



Mi-2, foto: kmdr ppor. Marcin Braszak

się z udziałem lotnictwa Marynarki Wojennej RP do realizacji zadań w ramach przeciwdziałania skutkom kryzysów pozamilitarnych.

Wykorzystanie lotnictwa Marynarki Wojennej RP do realizacji na akwenie Morza Bałtyckiego zadań w czasie kryzysu o charakterze militarnym ujęte jest w szeregu narodowych dokumentów planistycznych i koncepcyjnych. Podstawowym celem reagowania kryzysowego jest szybkie i definitywne rozwiązywanie poja-

Odnosząc postulowany w narodowych dokumentach koncepcyjnych i planistycznych zakres zadań sił morskich w reagowaniu kryzysowym, można zauważyć zadania, do których realizacji jest szczególnie predestynowane lotnictwo Marynarki Wojennej. Do podstawowych jego zadań w tym zakresie należy zaliczyć gromadzenie i analizowanie informacji o zagrożeniach i rozwoju sytuacji kryzysowej w Obszarze Operacyjnego Zainteresowania MW³¹ oraz jej monitorowanie³².

30 Obszary (rejon) działań sił MW wynikają bezpośrednio z zadań oraz zobowiązań sojuszniczych i międzynarodowych. W zależności od charakteru zadań obszarami działań sił MW będą: jeżeli chodzi o narodowy system obrony i reagowania kryzysowego – obszar operacyjnego zainteresowania MW i strefa obrony MW; jeżeli chodzi o sojuszniczy system obrony i reagowania kryzysowego - obszar (lądowy, morski i powietrzny) północnoatlantycki na północ od zwrotnika Raka. Zob.: DD/3.1 Prowadzenie operacji przez Marynarkę Wojenną, DMW, Gdynia 2010, s. 21.

31 Obszar operacyjnego zainteresowania MW obejmuje akweny i przestrzeń powietrzną Morza Bałtyckiego, strefy Cieśnin Bałtyckich oraz wschodnią i północną część Morza Północnego, państwa leżące nad tymi akwenami oraz siły zbrojne i ich operacyjne rozmieszczenie (w tym ewentualny przerzut sił wzmocnienia). Tamże, s. 21.

32 Tamże, s. 20.

Należy przewidywać realizację przez organa dowodzenia lotnictwa Marynarki Wojennej RP planowanie użycia i kierowania wydzielonymi siłami w realizacji zadań wynikających z zaistniałych sytuacji kryzysowych, jak również osiąganie przez wydzielone siły lotnictwa Marynarki Wojennej RP wyższych stopni gotowości kryzysowej, odpowiednio do rozwoju zagrożenia.

W narodowych dokumentach związanych z zadaniami lotnictwa Marynarki Wojennej RP w czasie kryzysu znajdują się bezpośrednie od-

wołania do jego udziału w operacjach wsparcia pokoju (utrzymania, wymuszania, tworzenia i budowania pokoju, zapobiegania konfliktom), wparcia operacji humanitarnych i ewakuacyjnych oraz operacjach zwalczania terroryzmu/ piractwa. Przewiduje się również realizację w czasie kryzysu przez lotnictwo Marynarki Wojennej RP zadań w ramach pomocy w likwidacji skutków klęsk żywiołowych i akcjach poszukiwawczo-ratowniczych.



Mi-14PL, fot: kmdr ppor. Marcin Braszak

wołania do jego udziału w operacjach wsparcia pokoju (utrzymania, wymuszania, tworzenia i budowania pokoju, zapobiegania konfliktom), wparcia operacji humanitarnych i ewakuacyjnych oraz operacjach zwalczania terroryzmu/ piractwa. Przewiduje się również realizację w czasie kryzysu przez lotnictwo Marynarki Wojennej RP zadań w ramach pomocy w likwidacji skutków klęsk żywiołowych i akcjach poszukiwawczo-ratowniczych.

dań poszukiwawczo - ratowniczych, szczególnie w przypadku tzw. zdarzeń (wypadków) masowych³⁵. W planach reagowania kryzysowego ujmowane są zadania związane z ewakuacją poszkodowanej ludności oraz mienia z terenów zagrożonych i niebezpiecznych, jak również wykonywanie działań mających na celu przygotowanie warunków do czasowego przebywania ewakuowanej ludności. W dokumentacji tej ujmuje się także współdziałanie lotnictwa Marynarki

33 Decyzja nr 332/MON z dnia 19 października 2012 w sprawie sposobu i terminu realizacji zadań związanych z wdrażaniem „Wykazu przedsięwzięć i procedur systemu zarządzania kryzysowego” w resorcie obrony narodowej, Dz. Urz. MON 2012, poz. 403.

34 Rozkaz Dowódcy Generalnego RSZ nr Z - 537 z dnia 30 grudnia 2016 roku w sprawie organizacji i funkcjonowania systemu zarządzania kryzysowego w Dowództwie Generalnym RSZ oraz podległych Dowódcy Generalnemu RSZ jednostkach organizacyjnych.

35 Zdarzenie masowe – nagły wypadek, w którym liczba osób poszkodowanych jest duża. Udzielenie pełnej pomocy wszystkim poszkodowanym jest możliwe z wykorzystaniem lokalnych sił i środków. Natura tego typu zdarzenia wymusza pójście na pewne kompromisy medyczne, gdyż liczba poszkodowanych wymagających natychmiastowych działań ratowniczych (grupa czerwona) przekracza możliwości podmiotów ratowniczych obecnych na miejscu zdarzenia w danej fazie działań. Więcej: J. Ciećkiewicz, Ratownictwo Medyczne w wypadkach masowych, Wrocław 2005, s. 9, 39, 69 – 88.

Wojennej RP w izolowaniu obszaru występowania zagrożeń oraz wykonywaniu prac zabezpieczających, ratowniczych i ewakuacyjnych w obrębie zagrożonych rejonów (obszarów). Wykorzystanie lotnictwa Marynarki Wojennej RP w tym zakresie obejmuje ponadto prowadzenie działań wspierających (użycie specjalistycznego sprzętu technicznego będącego w zasobach JW).

W wymienionym wyżej dokumencie rozkazodawczym Dowódca Generalny RSZ w celu przygotowania i utrzymywania wydzielonych sił

tego dokumentu można wyróżnić trzy grupy zagrożeń, mogących doprowadzić do stacji kryzysowej, w ramach których wydzielone z jednostek lotnictwa Marynarki Wojennej RP podległych Dowódcy BLMW siły i środki mogą zostać aktywowane. Można do nich zaliczyć³⁷: terroryzm, klęski żywiołowe oraz zagrożenia wywołane przez niekorzystne zjawiska społeczne i ekonomiczne.

Terroryzm jest jednym z najpoważniejszych czynników zagrażających bezpieczeństwu polskich obszarów morskich i z pewnością



Mi-14PLR, foto: kmdr ppor. Marcin Braszak

i środków do działania w pozamilitarnych sytuacjach kryzysowych, z zagrożeniami terrorystycznymi włącznie oraz wsparcia sił i środków innych podmiotów państwa, nakazał Dowódca Brygady Lotnictwa MW opracowanie własnego rozkazu w sprawie użycia wydzielonych sił z podległych jednostek lotnictwa Marynarki Wojennej RP w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej w obszarze odpowiedzialności i rejonie działania BLMW oraz opracowania *Planu Reagowania Kryzysowego BLMW*.

Plan Zarządzania Kryzysowego Brygady Lotnictwa Marynarki Wojennej RP³⁶ zawiera opis zadań lotnictwa tego rodzaju sił zbrojnych w reagowaniu na kryzysy. Na podstawie analizy

musi być traktowany priorytetowo w definiowaniu zakresu zadań dla lotnictwa Marynarki Wojennej RP w czasie kryzysu. Skuteczne przeciwdziałanie współczesnym zagrożeniom wymaga przede wszystkim rozpoznania ich charakteru. Chociaż ataki terrorystyczne wymierzone w obiekty morskie stanowią znikomy procent wszystkich incydentów terrorystycznych, do jakich dotąd dochodziło na świecie, to z publikowanych analiz materiałów dotyczących terroryzmu wynika, że w najbliższym czasie może dojść do ataków terrorystycznych wymierzonych w obiekty morskie³⁸. Rozmiar strat w ludziach, straty ekonomiczne, wydzwięk polityczny i propagandowy przeprowadzonych

36 Plan zarządzania kryzysowego Brygady Lotnictwa MW, Dowództwo BLMW, Gdynia 2014.

37 Tamże, s. 32 – 36.

38 T. Szubrycht, K. Rokiciński, Gospodarka morska w świetle wybranych zagrożeń współczesnego świata, AMW, Gdynia 2006, s. 106 – 110. Zob. także: P. Mickiewicz, Bezpieczeństwo morskie a programy rozwojowe do 2030 roku, Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego 2014, nr 2, s. 82 – 89.

dotychczas ataków terrorystycznych na obiekty morskie na świecie pokazują, że mogą być one w rękach terrorystów bronią niezwykle skuteczną i groźną dla bezpieczeństwa morskiego.

Zadania związane z przeciwdziałaniem przez lotnictwo Marynarki Wojennej RP zagrożeniom terrorystycznym na akwenie Morza Bałtyckiego będzie działaniem wspierającym inne podmioty

nic i obszarów morskich. W rozwiązaniach tych Straż Graniczna odpowiada za ochronę granicy państwowej na lądzie i na morzu, a zadaniem resortu obrony narodowej jest ochrona przestrzeni powietrznej nad polskimi akwenami morskimi oraz wsparcie Straży Granicznej w zakresie morskiej działalności operacyjnej i patrolowo-rozpoznawczej. Takie zadania lotnictwa Marynarki



W-3WARM, foto: kmdr ppor. Marcin Braszak

państwowe odgrywające rolę w zabezpieczeniu interesów w polskich obszarach morskich oraz zapewnieniu bezpieczeństwa wewnętrznego na obszarze kraju. Biorąc pod uwagę obowiązujące w Polsce rozwiązania ustawowe, odpowiedzialność za ochronę interesów morskich państwa w obszarze Morza Bałtyckiego nałożona została na ministra odpowiadającego za dział administracji gospodarką morską, we współpracy z szefami innych resortów i przy wykorzystaniu podległych instytucji służb. Uznanie, że większość z tych interesów umiejscowiona jest w strefie wyłączności ekonomicznej, powoduje, że zasadniczą rolę w ich zapewnianiu odgrywają urzędy morskie. Natomiast służby podległe ministrom, odpowiadającym za obronę narodową i sprawy wewnętrzne, zapewniają bezpieczeństwo gra-

Wojennej RP wynikają nie tylko z dokumentów ustawodawczych, ale także zostały zawarte w dokumentach instrukcyjnych dotyczących utrzymania stałej gotowości bojowej w SZ RP oraz dokumentach rozkazodawczych³⁹ Brygady Lotnictwa MW.

Zgodnie z *Ustawą o ochronie żeglugi i portów morskich*⁴⁰, jak również *Ustawą o Straży Granicznej*⁴¹ lotnictwo Marynarki Wojennej RP w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej w polskich obszarach morskich ma realizować zadania we współdziałaniu z Morskim Oddziałem Straży Granicznej. Jest ono zobowiązane do realizacji zadań w zakresie utrzymania stałej łączności oraz wymiany informacji ze Strażą Graniczną w celu podejmowania dalszych wspólnych działań. Ponadto może podejmować na akwenie

39 Instrukcja o gotowości bojowej wojsk, Sztab Generalny, Warszawa 2014 oraz Rozkaz Dowódcy BLMW w sprawie utrzymania stałej gotowości bojowej oraz osiągnięcia gotowości do podjęcia działań przez BLMW i podległe JW.

40 Ustawa z dnia 4 września 2008 o ochronie żeglugi i portów morskich, Dz. U. 2008, nr 171, poz. 1055, z późn. zm.

41 Ustawa z dnia 12 października 1990 o Straży Granicznej, Dz. U. 2011, nr 116, poz. 675.

Morza Bałtyckiego wspólnie ze Strażą Graniczną działania dotyczące ujawnionych przestępstw, skierowanych przeciwko nienaruszalności morskiej granicy państwa. Przewiduje się możliwość wykorzystania lotnictwa Marynarki Wojennej RP do wykrywania jednostek pływających zagrażających pokojowi, porządkowi publicznemu lub bezpieczeństwu RP. Lotnictwo to może być wyko-

tarów i osób. Lotnictwo Marynarki Wojennej RP może być wykorzystywane do wsparcia realizacji przez inne podmioty zadań w zakresie przeciwdziałania przemytowi narkotyków i środków psychotropowych, wybranych grup towarów akcyzowych, luksusowych oraz będących efektem dorobku intelektualnego. Lotnictwo Marynarki Wojennej RP może zapobiegać po-



Lotnictwo Marynarki Wojennej posiada cztery maszyny SH-2G „Super Seasprite”. Bazują one na fregatach typu Oliver Hazard Perry – OORP „Gen. K. Pułaski” i „Gen. T. Kościuszko”; foto: st. chor. mar. Piotr Leoniak

rzystane w czasie kryzysu do wykrywania obcych okrętów wojennych, w tym okrętów podwodnych oraz obcych statków powietrznych w polskich obszarach morskich. Lotnictwo Marynarki Wojennej RP może być także użyte do wykrycia w zasięgu obserwacji technicznej i wzrokowej nierozpoznanych obiektów nawodnych oraz statków powietrznych.

Wspólnym zadaniem lotnictwa Marynarki Wojennej RP oraz Straży Granicznej, wynikającym zarówno z obowiązku zabezpieczenia interesów morskich państwa, jak i ochrony jego zewnętrznej granicy, jest zwalczanie przestępczości na polskich akwenach morskich. Działania te, ze względu na formy bałtyckiej przestępczości zorganizowanej, koncentrować się powinny na zapobieganiu nielegalnemu przewozowi przez terytorium państwa i polskich obszarów morskich

rzucaniu na akwenie polskich obszarów morskich na Morzu Bałtyckim szkodliwych substancji chemicznych, materiałów promieniotwórczych oraz odpadów, a także uzbrojenia oraz materiałów wybuchowych i niebezpiecznych. Natomiast, we wsparciu przeciwdziałania nielegalnemu przerzutowi osób lotnictwo Marynarki Wojennej RP powinno koncentrować się na przeciwdziałaniu zarówno przemytowi osób, jak i zjawiska handlu ludźmi. Zakres zadań oraz formy kontroli tego zjawiska przez lotnictwo Marynarki Wojennej RP powinny być nadal ściśle korelowane z koncepcjami zwalczania przestępczości granicznej obowiązującymi w działaniach Europejskiej Agencji Straży Granicznej i Przybrzeżnej FRONTEX⁴² i opierać się na obowiązującej od 2005 roku i zmodyfikowanej w 2006 roku koncepcji ochrony morskiej

⁴² do 2016 roku organ ten nosił nazwę: Agencja ds. Zrządzania Współpracą Operacyjną na Granicach Zewnętrznych FRONTEX

granicy państwa jako zewnętrznej granicy Unii Europejskiej⁴³.

Skala i formy działań przestępczych na polskich obszarach morskich i wybrzeżu oraz międzynarodowe regulacje prawne powodują, że w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej w rozpatrywanym obszarze działania Straży Granicznej skoncentrowane będą głównie na akwenach przybrzeżnych, w tym zalewach Wiślanym oraz Szczecińskim, natomiast lotnictwo Marynarki Wojennej RP będzie realizować loty patrolowo-rozpoznawcze głównie w pasie wód terytorialnych i na obszarze wyłącznej strefy ekonomicznej, ze szczególnym ukierunkowaniem zadań na kontrolę szlaków żeglugowych i przeciwdziałanie zanieczyszczeniu środowiska morskiego oraz kontrolę eksploatacji zasobów żywych.

Lotnictwo Marynarki Wojennej RP może realizować zadania na akwenu Morza Bałtyckiego jako element systemu nadzoru polskich obszarów morskich w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej związanej ze zwalczaniem przestępczości zorganizowanej. Ponadto, ze względu na transgraniczny charakter przestępczości zorganizowanej, a także na prowadzenie szerokiej współpracy w ramach instytucji i organów Unii Europejskiej, OBWE i NATO, należy przewidywać udział lotnictwa Marynarki Wojennej RP w przedsięwzięciach szkoleniowych (wspólnych ćwiczeniach i treningach wszystkich odpowiedzialnych za tę problematykę służb), a także w ramach układów regionalnych i umów bilateralnych. Słusznym rozwiązaniem wydaje się być zapowiedziana w *Krajowym programie przeciwdziałania i zwalczania przestępczości zorganizowanej na lata 2012 – 2016*⁴⁴ decyzja o uznaniu za główne instytucje zaangażowane przez państwo polskie do zwalczania przestępczości organi-

zowanej na polskich obszarach morskich i terenach przyległych, zarówno Europolu, Agencji FRONTEX, jak i Konferencji Współpracy Służb Granicznych Państw Regionu Morza Bałtyckiego (*ang. Baltic Sea Region Border Control Cooperation Conference – BSRBCC*)⁴⁵ oraz Grupy Zadaniowej ds. Zwalczania Zorganizowanej Przestępczości (*ang. Task Force on Combating Organized Crime*).

Zadania realizowane przez lotnictwo Marynarki Wojennej RP w zakresie przeciwdziałania przestępczości zorganizowanej uwzględniają potrzeby informacyjne podmiotów bezpośrednio odpowiedzialnych za jej zwalczanie. Podstawą współpracy operacyjnej pomiędzy narodowymi instytucjami zwalczania przestępczości wciąż powinna pozostać koordynacja działań i bieżąca wymiana informacji. Jednak musi być ona prowadzona w czasie rzeczywistym oraz obejmować zarówno działania przestępcze prowadzone na morzu, jak i potencjalne zagrożenia. Lotnictwo Marynarki Wojennej RP jako



W-3WARM w akcji, foto: Sebastian Smuga

43 Zob.: P. Mickiewicz, *Bezpieczeństwo morskie...*, op. cit., s. 86 – 87.

44 *Krajowy program przeciwdziałania i zwalczania przestępczości zorganizowanej na lata 2012 – 2016*, Departament Nadzoru i Analiz MSWiA, Warszawa 2012.

45 *Baltic Sea Region Border Control Cooperation Conference* to instytucja zrzeszająca szefów służb granicznych państw regionu, działająca pod auspicjami Rady Państw Morza Bałtyckiego. Funkcjonuje od 1997, a w jej pracach uczestniczą służby graniczne Danii, Estonii, Finlandii, Litwy, Łotwy, Polski, RFN, Norwegii, Rosji i Szwecji. Większość działań operacyjnych sprowadza się do wymiany informacji dotyczących istotnych z punktu widzenia służb granicznych zdarzeń, poprzez narodowe Centra Koordynacyjne (National Coordination Centre – NCC) oraz pełniące rolę punktu kontaktowego – Międzynarodowe Centrum Koordynacyjne. Natomiast uczestnikami Grupy Zadaniowej ds. Zwalczania Przestępczości Zorganizowanej w Regionie Morza Bałtyckiego są Polska, Szwecja, Litwa, Łotwa, Estonia, Finlandia oraz Rosja). Zadaniem grupy jest przeciwdziałanie nielegalnej produkcji, handlowi amfetaminą i substancjami pokrewnymi. Jej mandat przedłużono obecnie do 31 grudnia 2018. Więcej: D. Rossa – Kilian, *Wielostronna współpraca w regionie Morza Bałtyckiego na przełomie XX i XXI wieku*, Toruń 2012, s. 32-41.

część systemu monitorowania powinno zapewnić pełen dostęp do informacji o ruchu statków. Niezbędnym rozwiązaniem w takiej sytuacji jest pełna integracja systemu monitorowania żeglugi (AIS) ze Zautomatyzowanym Systemem Radarowego Nadzoru, co niesie za sobą określone konsekwencje dla realizacji zadań przez lotnictwo Marynarki Wojennej RP. Zasadne jest przekazywanie przez lotnictwo Marynarki Wojennej RP służbom operacyjnym podległym Centrum Operacji Morskich – Dowództwu Komponentu Morskiego (COM – DKM) oraz Straży Granicznej i Policji informacji zarówno mających potencjalny związek z procederem nielegalnego przetrzutu osób, przemytu towarów, jak i oddziaływających na inne obszary bezpieczeństwa na morzu. Rozwiązaniem takim, ale

grup przestępczych (Dania, Niemcy, Szwecja i Finlandia). Zakres współpracy powinien koncentrować się na bieżącej wymianie meldunków sytuacyjnych, raportów dotyczących działalności zorganizowanych grup przestępczych, wykorzystujących akwen Morza Bałtyckiego, wspólnej działalności operacyjnej, zwłaszcza skorelowanych ze sobą patroli akwenów morskich i granic państwowych.

Biorąc pod uwagę powyższe rozważania należy uznać, że podstawową rolą lotnictwa Marynarki Wojennej RP w przypadku potencjalnej sytuacji kryzysowej na Morzu Bałtyckim związanej z terroryzmem morskim, ochroną żeglugi i portów morskich oraz przeciwdziałaniem nielegalnej emigracji i przemytowi jest prowadzenie lotniczej działalności patrolowo - rozpo-



Zasięg samolotu patrolowo – rozpoznawczego M28 „Bryza” 1R

dotyczącym tylko ruchu jednostek prowadzących żeglugę i uznanych za podejrzane, jest tzw. lista statków przechodzących w zainteresowanie (*ang. List of Ships In Interest – LOIS*). Między innymi również z tego względu, za konieczne uznać także należy kontynuowanie współpracy bilateralnej z państwami bałtyckimi, zwłaszcza pozostającą poza strukturami UE, Federacją Rosyjską oraz państwami członkowskimi, stanowiącymi wraz z Polską obszar działalności zorganizowanych

zawczej. Załogi i statki powietrzne lotnictwa Marynarki Wojennej RP realizować będą zadania zarówno w obszarze morskim jak też przybrzeżnym pasie lądowym.

Zupełnie odmienną grupą zadań reagowania kryzysowego dla lotnictwa Marynarki Wojennej RP na akwenie Morza Bałtyckiego jest obszar poszukiwania i ratownictwa lotniczego w obszarze morskim. Szczególną rangę nadaje się temu zadaniu lotnictwa Marynarki Wojennej RP w przy-

padku wystąpienia katastrofy (wypadku) o charakterze masowym. Przedstawione wcześniej charakterystyki średniego dobowego ruchu statków na akwenie Morza Bałtyckiego powodują, że takiej sytuacji nie można wykluczyć.

Działania lotnictwa Marynarki Wojennej RP w ramach systemu SAR obejmują również wszystkie statki powietrzne poruszające się w przestrzeni powietrznej polskich obszarów morskich, Rejon Informacji Powietrznej Warszawa (*ang. Flight Information Region Warszawa – FIR*). Działania te obejmują udzielanie przez lotnictwo Marynarki Wojennej RP pomocy rozbitkom wszystkich statków powietrznych, zarówno cywilnych jak i wojskowych, bez względu na przynależność państwową tego statku, obywatelstwo i narodowość osób na jego pokładzie. Lotnictwo Marynarki Wojennej RP zobowiązane jest także do udzielania pomocy również innym osobom (tzw. postronnym), które zostały uszkodzone w wyniku wypadku statku powietrznego. O ile w działaniach rutynowych użycie sił dyżurnych lotnictwa Marynarki Wojennej RP w systemie SAR można traktować jako zadanie typowe dla pokoju, o tyle w przypadku masowych wypadków bądź katastrof na morzu działania lotnictwa Marynarki Wojennej RP należy postrzegać przez pryzmat działania w sytuacjach kryzysowych.

W czasie wojny

Hipotetyczny konflikt zbrojny, do którego mogłoby dojść w akwenie Morza Bałtyckiego, przypuszczalnie może być następstwem niekontrolowanej eskalacji sytuacji kryzysowej. Prawdopodobnie przybierze on jedną z dwóch form: konfliktu określanego najogólniej jako aterytorialny bądź wojny na dużą skalę. W konflikcie aterytorialnym agresor nie zamierza opanować atakowanego terytorium, ale wykonuje uderzenia punktowe, selektywne o świadomie ograniczonej skali (w tym skryte) obliczone na zmuszenie zaatakowanego państwa do jakiegoś kroku poli-

tycznego w warunkach izolacji od szerszego systemu międzynarodowego oraz wojny na dużą skalę. Jest to możliwe po uprzedniej radykalnej zmianie sytuacji międzynarodowej istniejącej w tym regionie. W świetle doświadczeń konfliktu rosyjsko - ukraińskiego można hipotetycznie założyć, że potencjalna wojna w regionie Morza Bałtyckiego może łączyć w sobie elementy obydwu konfliktów.

Z perspektywy użycia lotnictwa Marynarki Wojennej RP w czasie wojny należy zauważyć, że w warunkach takiego konfliktu działania w strefie obrony Marynarki Wojennej RP⁴⁶ na obszarze Morza Bałtyckiego nie będą realizowane w odizolowaniu od działań na lądzie czy w powietrzu. Prawdopodobnie będą one prowadzone wyłącznie jako połączona operacja powietrzno-lądowo-morska (lądowo-morska; powietrzno-morska). W takiej sytuacji siły użyte w operacji będą składać się z co najmniej dwóch komponentów: morskiego i powietrznego lub morskiego i lądowego. Oznacza to, że część zadań na akwenie Morza Bałtyckiego w czasie wojny będzie realizowana przez inne rodzaje lotnictwa niż lotnictwo Marynarki Wojennej RP. Dotyczy to w szczególności Komponentu Powietrznego, który będzie odgrywał kluczową rolę w walce o panowanie w powietrzu nad akwenem Morza Bałtyckiego. Współczesne założenia doktrynalne NATO w zakresie wykorzystania sił morskich w operacjach połączonych odzwierciedlają pogląd, że siły marynarki wojennej nie istnieją same dla siebie i najczęściej nie prowadzą operacji w interesie własnym, lecz w celu osiągnięcia pomyślnej sytuacji na lądzie. Operacje morskie ze względu na bliskość wybrzeży są wzajemnie uzależnione i powiązane z operacjami lądowymi i powietrznymi⁴⁷. W operacjach połączonych, zarówno biorąc pod uwagę poziom operacyjny, jak też taktyczny, siły Marynarki Wojennej RP będą użyte w przybrzeżnym obszarze operacji połączonych (*ang. Joint Operations Area – JOA*) w zakresie rea-

46 Strefa obrony MW jest zasadniczym rejonem działalności operacyjnej okrętowych oraz lotniczych sił MW i stanowi obszar o powierzchni około 32 500 km². Obejmuje ona polskie obszary morskie, morze terytorialne oraz wyłączną strefę ekonomiczną tworzące wspólnie – polskie obszary morskie. Obszar EEZ określony jest odpowiednimi umowami międzynarodowymi, w którym Polska – zgodnie z prawem międzynarodowym, sprawuje wyłączną kontrolę eksploracji i eksploatacji złóż oraz zasobów morza. Pod względem operacyjnym, dzieli się ona na dwie części równoleżnikowe, wyznaczające: przybrzeżną strefę obrony – obejmującą pas o szerokości 20 mil morskich (licząc od linii podstawowej) wzdłuż wybrzeża oraz morską strefę obrony – obejmującą akweny od północnej granicy przybrzeżnej strefy obrony do zewnętrznych granic Strefy Obrony MW. Prowadzenie operacji..., op. cit., s. 21.

47 Doktryna działań połączonych D-01 (C), MON, Warszawa 2009, s. 6 – 13.

lizacji projekcji siły z morza na ląd, w celu zapewnienia ochrony lub wsparcia wojsk lądowych na kierunku nadmorskim, w tym w uzyskaniu dominacji w przestrzeni prowadzenia działań (operacji) oraz do transportu sił desantu drogą morską (działań desantowych). Takie zdefiniowanie zadań Marynarki Wojennej RP ma określone konsekwencje dla zakresu zadań jej lotnictwa realizowanych na akwenie Morza Bałtyckiego w czasie wojny.

Marynarka Wojenna RP realizując na akwenie Morza Bałtyckiego zadania w czasie wojny wynikające z jej przeznaczenia prowadzi operacje morskie, które obejmują całe spektrum działań pod, na i ponad powierzchnią morza. Działania prowadzone są przez siły nawodne, podwodne i lotnictwo Marynarki Wojennej RP w celu przede wszystkim zdobycia lub utrzymania panowania na morzu (określonym akwenie morza) oraz utrzymania kontroli na danym akwenie⁴⁸, jej odzyskania, względnie odmowy korzystania z morza⁴⁹. Biorąc pod uwagę współdziałanie z komponentem lądowym, ważnym aspektem jest również projekcja potencjału morskiego⁵⁰. Realizacja każdego z powyższych zadań przekłada się na określone zadania na akwenie Morza Bałtyckiego dla lotnictwa Marynarki Wojennej RP w czasie wojny. Zaznaczyć należy, że w czasie wojny lotnictwo Marynarki Wojennej RP będzie wykonywać zadania we współdziałaniu z innymi rodzajami wojsk tego rodzaju sił zbrojnych, a jej rola w osiągnięciu celów operacji będzie zróżnicowana w zależności od charakteru działań morskich.

Panowanie na morzu pozwala na swobodne wykorzystywanie obszaru morskiego do własnych celów, przy jednoczesnym uniemożliwianiu korzystania z niego przeciwnikowi. Całkowita kontrola danego akwenu, brak zagrożenia dla sił morskich w dowolnym jego miejscu może być osiągnięta tylko poprzez zniszczenie lub całkowitą eliminację sił morskich przeciwnika. W praktyce panowanie na morzu ogranicza się

do panowania w określonym czasie i przestrzeni, dając możliwość realizacji kontroli obszaru morskiego. Odnosząc powyższe unormowania doktrynalne do hipotetycznych scenariuszy działań sił morskich na akwenie Morza Bałtyckiego w czasie wojny można przyjąć, że żadna ze stron potencjalnego konfliktu nie jest w stanie osiągnąć panowania na tym akwenie. Oznacza to, że w rozpatrywaniu pożądanego zakresu zadań lotnictwa Marynarki Wojennej RP na akwenie Morza Bałtyckiego w czasie wojny należy rozpatrywać sytuację, w której żadna ze stron konfliktu nie będzie posiadała panowania na morzu.

Działania lotnictwa Marynarki Wojennej RP na akwenie Morza Bałtyckiego w czasie wojny należy zatem postrzegać przez pryzmat walki o uzyskanie i utrzymanie określonego stopnia kontroli morza. Kontrola morza realizowana przez siły marynarki wojennej obejmuje kontrolę sytuacji nawodnej, podwodnej i przestrzeni powietrznej nad akwenem morskim oraz kontrolę żeglugi. Z powyższego bezpośrednio wynikają zadania dla lotnictwa Marynarki Wojennej RP, które powinno wspierać inne siły Marynarki Wojennej RP i sił sojuszniczych w uzyskaniu kontroli sytuacji nawodnej, podwodnej i powietrznej. Wczesne osiągnięcie i utrzymanie określonego stopnia kontroli na morzu jest pożądanym wymogiem operacji morskich. Uzyskanie kontroli morza nie jest możliwe bez uzyskania określonego stopnia kontroli przestrzeni powietrznej.

W tym zakresie lotnictwo morskie, jako szczególny rodzaj sił marynarki wojennej ze względu na zupełnie odmienne walory taktyczno-techniczne pozwalające na krótkotrwałe przebywanie w zasięgu rażenia celu, możliwość działania z zaskoczenia czy dynamikę działań oraz znaczny zasięg bojowego oddziaływania powinno odgrywać znaczącą rolę. Należy mieć jednak świadomość, że lotnictwo Marynarki Wojennej RP nie posiada obecnie wyspecjalizowanych sił i środków, które pozwoliłyby mu realizować zadania związane z walką o przewagę

48 Kontrolę morza można zdefiniować jako działania, które zostały podjęte przez dane państwo z intencją zabezpieczenia określonych obszarów morskich do wykorzystania w czasie prowadzenia własnych operacji. Więcej: A. Makowski, Siły morskie współczesnego państwa, Gdynia 2000, s. 247 – 248.

49 Są to działania, które zostały podjęte przez dane państwo z intencją pozbawienia przeciwnika zdolności do prowadzenia działań (operacji) wymagających wykorzystania określonego obszaru morskiego. Tamże.

50 Projekcja potencjału morskiego stanowi zespół działań z zakresu użycia lub groźby użycia potencjału sił morskich, z zamiarem wywierania wpływu na przebieg wydarzeń w rejonach przybrzeżnych (litoralnych) i na lądzie. Prowadzenie operacji..., op. cit., s. 31, pkt. 4002; zob. także: Z. Chojnacki, Lotnictwo Marynarki Wojennej, Warszawa 2005, s. 83 oraz A. Makowski, Siły morskie..., op. cit., s. 245 – 255.

w powietrzu nad akwem Morza Bałtyckiego. Stąd też niezbędne będzie wsparcie działań Marynarki Wojennej RP na akwem morza Bałtyckiego w czasie wojny przez lotnictwo Sił Powietrznych. Lotnictwo Marynarki Wojennej RP może odgrywać istotną rolę w przeciwdziałaniu kontroli morza, które będzie realizowane przez siły morskie w przypadku podjęcia przez przeciwnika działań zmierzających do pozbawienia możliwości wojsk własnych korzystania z określonego obszaru, nie będąc jednocześnie

czania okrętów podwodnych. Zwiększenie efektywności kontrolowania morza można osiągnąć poprzez tworzenie rejonów zamkniętych, jako praktycznego sposobu pozwalającego wyłączyć określony rejon geograficzny spod wpływów i skutków konfliktu lub też w celu utrzymywania żeglugi neutralnej w bezpiecznej odległości od rejonów, gdzie już są lub mogą być prowadzone faktyczne działania wojenne.

Wielkość rejonów zamkniętych powinna umożliwiać ostrzeżenie jednostek neutralnych



W-3WARM, foto: kmdr ppor. Marcin Braszak

zdolnym do kontroli tego obszaru. Z perspektywy użycia lotnictwa Marynarki Wojennej RP w czasie wojny należy zauważyć, że strefa realizacji przeciwdziałania korzystaniu z określonego obszaru morza może być wykorzystana w działaniach defensywnych jako tzw. obszar obrony zewnętrznej. W rejonie tym poszczególne rodzaje wojsk sił morskich, w tym lotnictwo Marynarki Wojennej RP, działając w interesie wojsk lądowych powinny realizować zadania rozpoznania obszaru operacyjnego, zwalczania komunikacji morskiej przeciwnika, w celu uniemożliwienia wzmocnienia jego sił oraz poszukiwania i zwal-

i utrzymywanie ich z dala od rejonów działań stron konfliktu oraz zmniejszać ryzyko poniesienia przez nie strat z tytułu zniszczeń niezamierzonych lub przypadkowych. Ustanowienie takich rejonów, zgodnie z prawem konfliktów zbrojnych nie zwalnia ustanawiającej je strony od obowiązku powstrzymywania się od atakowania jednostek pływających i statków powietrznych, które nie stanowią celów uprawnionych.

Na podstawie analizy literatury przedmiotu⁵¹ można stwierdzić, iż jeszcze do niedawna zadania związane z kontrolą morza wiązano jedynie z działalnością flot wojennych mocarstw

51 Zob.: K. Kubiak, *Działania sił morskich po drugiej wojnie światowej: studia przypadków*, Warszawa 2007 oraz K. Kubiak, K. Rokiciński, *Rozwój morskiej sztuki wojennej: rys historyczny*, AMW, Gdynia 2002.

morskich i niemal powszechnie uważano, że nie można go odnieść do sił morskich średnich i małych państw morskich. Praktyka wskazuje jednak, że w przypadku realizacji kontroli morza i odmowy korzystania z morza, powyższy pogląd nie pokrywa się z prawdą⁵². Omawiając powyższe zadania używa się z reguły określeń właściwych dla przestrzeni geograficznych i stanu ich posiadania. W rzeczywistości kontrola morza i odmowa korzystania z niego, nie są równoznaczne z kontrolą (zajęciem) obszaru lądowego czy też odmowie korzystania z niego. Dokonywanie tego typu porównań może prowadzić do wysuwania błędnych wniosków. Chociaż na obszarach morskich można czasami napotkać pewne instytucjonalne rozwiązania podobne do granic na lądzie, to z wojskowego punktu widzenia nadal pozostają one szczególnym środowiskiem, które wymaga „szczególnych” narzędzi walki. Dlatego też, jeżeli jakieś państwo decyduje się na odmowę innym korzystania z morza oznacza to, że próbuje uniemożliwić innemu państwu korzystanie z określonego akwenu morskiego. Natomiast jeżeli ktoś próbuje utrzymać kontrolę morza, oznacza to, że próbuje tymczasowo lub na stałe wykorzystywać do swoich celów konkretny akwen morski⁵³. Na omawiane koncepcje można spojrzeć także z innego punktu widzenia. Chociaż powszechnie uznaje się, że oba określenia są ze sobą ściśle powiązane lub, że stanowią pewną logiczną całość, niekiedy dostrzega się między nimi fundamentalną różnicę. Polega ona na rodzaju sprzętu i uzbrojenia oraz taktyki jakiej będą używać siły morskie na konkretnym obszarze morskim. Zatem uzbrojenie (wyposażenie) sił morskich jakiego używa się przy odmowie korzystania z morza zdominowane będzie przez broń ofensywną, podczas gdy w przypadku kontroli oczekuje się od uzbrojenia i jego nosicieli podwyższonej wytrzymałości we wrogim środowisku, niekiedy w znacznej odległości od własnych baz. Stąd też pojawia się sugestia, że sprzęt potrzebny do wykonania obu tych misji może się dość

znacznie różnić, co powoduje konieczność ich rozdzielania i traktowania jako oddzielnych zadań pomimo ich wyraźnego podobieństwa i koncepcyjnej ciągłości. Powyższe uwarunkowania należy uwzględniać w definiowaniu zakresu zadań lotnictwa Marynarki Wojennej RP na akwencie Morza Bałtyckiego w czasie wojny.

W rozważaniach dotyczących pożądanego zakresu zadań lotnictwa Marynarki Wojennej RP w czasie wojny należy uwzględnić sojusznicze unormowania doktrynalne dotyczące działań w środowisku morskim. Według współczesnych założeń doktrynalnych Sojuszu Północnoatlantyckiego⁵⁴ operacje morskie obejmują wszelkie działania podejmowane przez siły na morzu, pod jego powierzchnią i nad akwenami morskimi w celu osiągnięcia i wykorzystania panowania na morzu, kontroli akwenów morskich, wzbronienia dostępu do nich, a także realizacji zadań o charakterze uderzeniowym z morza (projekcja siły z morza na ląd). Zauważyć należy, że zgodnie z aktualnie obowiązującymi ustaleniami doktrynalnymi NATO operacje te są prowadzone w wyraźnie wyodrębnionych, cechujących się przyjmowaniem odrębnych rozwiązań, obszarach walki (*ang. Warfare Areas*) obejmujących wyraźnie odmienne warunki użycia sił i taktykę⁵⁵. W doktrynie sojuszniczej dla operacji morskich wyróżnia się⁵⁶: walkę przeciwlotniczą tożsamą z obroną powietrzną realizowaną w środowisku morskim (*ang. Anti-Air Warfare*), walkę z siłami nawodnymi przeciwnika (*ang. Anti-Surface Warfare*), walkę z siłami podwodnymi przeciwnika (*ang. Anti-Submarine Warfare*), walkę minową (*ang. Mine Warfare*), walkę desantową (*ang. Amphibious Warfare*), działania uderzeniowe na rzecz sił połączonych (*ang. Strike Warfare*), udział w obronie przeciwrakietowej (*ang. Air and Missile Defence*), blokady morskie (*ang. Maritime Interdiction Operations*), walkę elektroniczną (*ang. Electronic Warfare*) oraz niebojowe operacje ewakuacyjne (*ang. Non-Combatant Operations*). W działaniach sojuszniczych na akwencie Morza

52 A. Makowski, Siły morskie w operacjach połączonych, AMW, Gdynia 2002, s. 6 – 12.

53 Więcej: A. Makowski, Siły morskie współczesnego..., op. cit., s. 246 – 254.

54 NATO Alliance Maritime Strategy, Brussels 2011; M. Nordenman, The Naval Alliance: Preparing NATO for a Maritime Century, Atlantic Council, Washington, 2015.

55 AJP-3.3.3. Air-Maritime Coordination, Ratification Draft 1, MAS, Brussels, 2003, pkt. 0304. Zob. także: E. Cieślak, Dowodzenie lotnictwem w operacjach morskich sił sojuszniczych, [w:] Dowodzenie Lotnictwem Marynarki Wojennej RP, Warszawa 2004, s. 106.

56 Tamże.

Bałtyckiego w czasie wojny lotnictwo Marynarki Wojennej RP może w różnym zakresie realizować zadania w części ze zdefiniowanych powyżej obszarów walki, co wynika z świadomie ograniczonych zdolności operacyjnych tego rodzaju lotnictwa.

W rozważaniach dotyczących użycia lotnictwa Marynarki Wojennej RP w czasie wojny należy uwzględnić narodowe unormowania doktrynalne dotyczące operacji morskich. W nowej sytuacji polityczno-militarnej w obszarze Morza Bałtyckiego powstałej w wyniku przyjęcia Polski (1999) oraz państw Bałtyckich (2004) do NATO w Marynarce Wojennej RP opracowano szereg teoretycznych założeń i koncepcji użycia polskich sił morskich w poszczególnych uwarunkowaniach morskiej operacji obronnej (MOO) jako części połączonej operacji obronnej⁵⁷. Pomyślny przebieg i wynik jest oczywiście trudny do wyobrażenia bez udziału komponentu lądowego oraz lotnictwa, zarówno ze składu sił powietrznych, jak też marynarki wojennej. Powyższe aspekty powinny determinować realizację wspólnych zadań w poszczególnych formach prowadzonej połączonej morskiej operacji obronnej. W świetle obecnie obowiązujących narodowych założeń doktrynalnych dotyczących prowadzenia morskiej operacji obronnej należy zauważyć wyraźny podział zadań pomiędzy lotnictwem Marynarki Wojennej RP, a lotnictwem Sił Powietrznych na akwenie Morza Bałtyckiego w czasie wojny. Lotnictwo Sił Powietrznych będzie odgrywało, zgodnie z przyjętymi założeniami doktrynalnymi, kluczową rolę w walce o przewagę w powietrzu, natomiast lotnictwo Marynarki Wojennej RP będzie realizować zadania związane ze zwalczaniem sił podwodnych i nawodnych przeciwnika oraz realizacją zadań pomocniczych na rzecz innych rodzajów wojsk Marynarki Wojennej.

W ramach operacji połączonej prowadzonej z udziałem komponentu lądowego i morskiego

do zadań Marynarki Wojennej RP należy zaliczyć przede wszystkim: zabezpieczenie skrzydeł związków taktycznych wojsk lądowych oraz ich tylnej strefy działań, w przypadku gdy głównym kierunkiem zagrożenia jest kierunek morski, utworzenie wysuniętej linii obrony; stworzenie komponentowi lądowemu możliwości szybkiego przerzutu sił morzem; uniemożliwienie przeciwnikowi uzyskania wsparcia od własnych sił morskich; ochronę morskich linii komunikacyjnych niezbędnych dla transportu sojusznicych sił wzmocnienia oraz logistycznego zabezpieczenia sił komponentu lądowego⁵⁸.

W ramach operacji powietrzno-morskiej zadania te będą obejmowały⁵⁹: wsparcie ogniowe sił morskich przez lotnictwo poprzez wykonywanie uderzeń na zespoły okrętów podczas przejścia morzem oraz porty i bazy morskie przeciwnika; osłonę zgrupowań własnych zespołów okrętów, baz morskich i portów oraz stanowisk dowodzenia i nadbrzeżnych jednostek marynarki wojennej; prowadzenie rozpoznania zgodnie z ustalonymi celami operacji⁶⁰. W ramach operacji powietrzno-lądowo-morskiej będą realizowane działania desantowe i przeciwdesantowe, w których będzie wykorzystywane zarówno lotnictwo Marynarki Wojennej RP, jak również lotnictwo Sił Powietrznych⁶¹.

Analiza wymienionych wcześniej materiałów źródłowych wskazuje, że do podstawowych typów operacji połączonych z użyciem sił marynarki wojennej w obszarze Morza Bałtyckiego należy zaliczyć: operację desantową (działania desantowe); operację przeciwdesantową (działania przeciwdesantowe) oraz operację obrony polskich obszarów morskich (morską operację obronną). Przeprowadzone analizy dostępnych danych źródłowych dotyczących działań sił morskich w operacji połączonej wskazują na wyraźne wyodrębnienie trzech wzajemnie uzupełniających się elementów: strukturalnego, funkcjonal-

57 Do najważniejszych z nich należy zaliczyć: A. Makowski (red.), *Siły morskie w operacji połączonej*, praca naukowo-badawcza, Gdynia 2002; K. Kubiak, P. Mickiewicz, *NATO w dobie transformacji. Siły Zbrojne w transatlantyckim systemie bezpieczeństwa początku XXI wieku*, Toruń 2008; P. Mickiewicz, *Morze Bałtyckie w polskiej strategii bezpieczeństwa morskiego*, Wrocław 2012.

58 A. Makowski, *Siły morskie w operacjach...*, op. cit., s. 28; zob. także: K. Kubiak, *Polska Marynarka Wojenna – czy okres schyłkowy?* [w:] *Rola i zadania Marynarki Wojennej RP w systemie bezpieczeństwa państwa. Teoria, rzeczywistość, perspektywy*, Materiały z konferencji naukowej BBN i AMW, Gdynia 2010, s. 99.

59 A. Makowski, *Siły morskie w operacjach...*, op. cit., s. 29. Zob. także: R. A. Waga, *Rola lotnictwa Marynarki Wojennej w obronie polskich obszarów morskich*, *Przegląd Morski* nr 6/1995, s. 12 – 13.

60 Tamże.

61 A. Makowski, *Siły morskie w operacjach...*, op. cit., s. 29. Zob. także: *Prowadzenie operacji...*, op. cit., s. 43 – 46.

nego i personalnego⁶². Koncepcja użycia komponentu morskiego w operacji desantowej zakłada występowanie wszystkich trzech wymienionych aspektów⁶³. W operacji desantowej strukturalnie biorą udział wojska lądowe, marynarka wojenna i lotnictwo, zarówno Marynarki Wojennej RP, jak i Sił Powietrznych (Komponentu Powietrznego Sił Połączonych). Niezbędnym jest zatem opracowanie równoległej struktury dowodzenia (tzw. *parallel chains of command*) pomiędzy siłami MW i siłami desantu oraz lotnictwa, w ramach której ustanawiani są we wszystkich komponentach na każdym poziomie dowodzenia odpowiedni dowódcy (zespoły łącznikowe i koordynacyjne). W aspekcie funkcjonalnym występuje ściśle zespolenie możliwości działania każdego komponentu, dążące do osiągnięcia wspólnego celu, jakim jest wysadzenie desantu i opanowania części terytorium przeciwnika. Aspekt personalny narzuca konieczność harmonijnego współdziałania pomiędzy siłami morskimi, siłami desantu i lotnictwem.

Lotnictwo Marynarki Wojennej RP może być, zgodnie z aktualnie obowiązującymi narodowymi unormowaniami doktrynalnymi, wykorzystywane w czasie wojny w szerokim spektrum operacji desantowych. Studia literatury przedmiotu⁶⁴ pozwalają wyodrębnić kilka rodzajów morskiej operacji desantowej, która może zostać przeprowadzona na akwenie Morza Bałtyckiego. Zaliczyć do nich należy: demonstracyjne morskie działania desantowe, rajdy desantu morskiego, desant morski i ewakuacja środkami desantowymi. Demonstracyjne morskie działania desantowe stanowią rodzaj operacji desantowej, wykonywanej w celu wprowadzenia w błąd przeciwnika, poprzez pokaz siły, w oczekiwaniu, że podejmie on niekorzystny dla niego wariant działania. Lotnictwo Marynarki Wojennej RP może w takich działaniach odgrywać ważną rolę zabezpieczając działania sił desantowych i wpro-

wadzając w błąd przeciwnika, co do geograficznego położenia sił głównych desantu. Ze względu na wysoką manewrowość i szybkość realizacji zadań przez lotnictwo Marynarki Wojennej RP, może ono być wykorzystywane w czasie wojny na akwenie Morza Bałtyckiego do prowadzenia rajdów desantu morskiego. Lotnictwo Marynarki Wojennej RP może wspomagać szybkie wtargnięcie do rejonu celu lub jego czasowe zajęcie i późniejsze planowe wycofanie. Użycie lotnictwa Marynarki Wojennej RP może być częścią działań prowadzonych w celu: zadania zamierzonych strat i zniszczeń, pozyskania informacji, przeprowadzenia dywersji, przechwycenia lub ewakuacji określonych osób i/lub wyposażenia oraz przeprowadzenia ewakuacji personelu niewojskowego. Zasadniczym jednak rodzajem tejże operacji jest desant morski. Polega on na umieszczeniu sił własnych na wrogim (potencjalnie wrogim) brzegu⁶⁵.

Do prowadzenia działań bojowych w poszczególnych środowiskach teatru morskiego wyodrębnione zostały rodzaje wojsk sił morskich⁶⁶, w skład których wchodzi także lotnictwo. Z przeprowadzonych porównań i wynikających z nich wniosków wynika, że lotnictwo sił morskich, działając w przestrzeni nad morzem jest najbardziej manewrowym oraz wysoce skutecznym rodzajem wojsk marynarki wojennej. Charakteryzując miejsce i rolę lotnictwa Marynarki Wojennej RP w zakresie operacji desantowej prowadzonej na akwenie Morza Bałtyckiego należy podkreślić, iż powinny one wynikać z takich cech jak: zasięg, prędkość, elastyczność działania, precyzja uderzeń, a także szybkość reakcji. Właściwości lotnictwa Marynarki Wojennej RP w połączeniu z jego elastycznością i zdolnością do szybkiej zmiany charakteru działań (np. z ofensywnych do defensywnych i na odwrót) powinny umożliwić dowódcy komponentu morskiego realizację szerokiego zakresu zadań. Zadanie te będą miały w głównej mierze charakter wspierający kompo-

62 A. Makowski, Siły morskie w operacjach..., op. cit., s. 8 – 9; Z. Chojnacki, op. cit., s. 86 – 87 i A. Makowski, Uwarunkowania działalności sił morskich na Bałtyku: aspekty strategiczno-obronne i prawno międzynarodowe, rozprawa habilitacyjna, Gdynia 1992.

63 Więcej: Prowadzenie operacji..., op. cit., s. 97 – 101.

64 Z. Badeński, T. Usewicz, Ewolucja treści i strategii wojen morskich – przyczynek do dyskusji, Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego 2014, cz. 1, s. 21 – 24; zob. także: K. Ligęza, Morska operacja..., op. cit., s. 39 – 40.

65 Tamże.

66 Marynarka Wojenna posiada w swoim składzie następujące rodzaje sił: siły okrętowe; lotnictwo MW; jednostki brzegowe MW. Zob.: Prowadzenie operacji..., op. cit., s. 25 – 30.

ment morski⁶⁷. Właściwie jednak zaplanowane oraz efektywnie przeprowadzone mogą stworzyć korzystne warunki w skali całej operacji. Do najważniejszych zadań lotnictwa Marynarki Wojennej RP w czasie wojny będzie należeć osłona zespołu desantowego⁶⁸ podczas przejścia morzem oraz jego lądowania. Podstawą do przeprowadzenia tego typu operacji jest uzyskanie przewagi w powietrzu. Pozostaje to domeną Komponentu Powietrznego. Lotnictwo Marynarki Wojennej RP powinno z kolei zapewnić efektywną osłonę

nie przejścia morzem. Na podstawie wstępnej informacji, siły ZOP lotnictwa Marynarki Wojennej RP będą realizowały kontrolne sprawdzenie rejonu stosując elementy taktyki ZOP z dużym prawdopodobieństwem wykrycia takiego okrętu⁶⁹.

Innym rodzajem wspierających morską operację desantową działań lotnictwa Marynarki Wojennej RP na akwenie Morza Bałtyckiego w czasie wojny jest bojowe poszukiwanie i ratownictwo lotnicze. Ma ono na celu realizację



SH-2G „Super Seasprite”, foto: kmdr ppor. Marcin Braszak

siłom zgrupowania desantowego przed siłami podwodnymi i nawodnymi przeciwnika przez cały okres prowadzonych działań.

Rozpoznawanie, śledzenie i zwalczanie okrętów podwodnych na torach wodnych przemieszczających się sił desantowych jest uznawane za zasadnicze zadanie lotnictwa Marynarki Wojennej RP w działaniach na akwenie Morza Bałtyckiego w czasie wojny. Podstawą realizacji tego zadania jest posiadanie informacji (najlepiej wiarygodnej i terminowej) o zagrożeniu obcym okrętem podwodnym w rejo-

zadań odzyskiwania personelu, który z różnych względów znalazł się w morzu w czasie przejścia desantu. Zadanie to będzie realizowane przez wyspecjalizowane śmigłowce lotnictwa Marynarki Wojennej RP bazowania lądowego, jak również lotnictwa pokładowego bazującego na okrętach osłony zespołu desantowego. Załogi śmigłowców CSAR (*ang. Combat Search and Rescue – CSAR*) realizować powinny poszukiwanie rozbitków, ich podejmowanie, ewakuację ze stref (rejonów) zagrożonych, a następnie transport na wytypowany wcześniej okręt.

67 Zadania te, zmodyfikowane w wyniku wieloletnich doświadczeń zgromadzonych w ramach sojuszniczych i koalicyjnych operacji reagowania kryzysowego określane są w Sojuszniczej Doktrynie AJP-3.3 (B) jako Air Power Contribution to Maritime Operations – APCMO, lub wpływ potencjału powietrznego na operacje morskie.

68 Połączone operacje powietrzne DD/3.3 (B), Bydgoszcz 2014, s. 21.

69 Należy pamiętać, że najważniejszym zadaniem ZOP nie jest wykrycie obcego okrętu podwodnego, a podjęcie działań polegających na jego rażeniu.

Odpowiedzią na prowadzone przez przeciwnika działania desantowe może być operacja przeciwdesantowa (obrona przeciwdesantowa wybrzeża). Podobnie jak operacja desantowa posiada ona wszystkie cechy operacji połączonej. Celem operacji przeciwdesantowej jest niedopuszczenie do wtargnięcia przeciwnika z morza na ląd (brzeg), odparcie wysadzenia desantu oraz utrzymanie bronionego wybrzeża. Osiągnięciu tego celu sprzyjać będzie w maksymalnym stopniu osłabienie sił desantu do czasu jego podejścia w rejon lądowania. Największy wysiłek w walce z morskim desantem może mieć miejsce podczas odparcia jego lądowania. W tym celu, zawczasu tworzy się system obrony przeciwdesantowej wybrzeża, który obejmuje następujące, główne elementy⁷⁰: zgrupowanie wojsk lądowych na bronionym wybrzeżu; zgrupowanie sił marynarki wojennej oraz lotnictwa dla wsparcia zgrupowania wojsk lądowych, system rubieży i pozycji obronnych, system morskich zagród minowych oraz inżynierskich zagród przeciwdesantowych.

Udział w operacji przeciwdesantowej biorą komponenty: wojsk lądowych wraz z obroną terytorialną, sił powietrznych i marynarki wojennej. Komponent morski odgrywa w tych działaniach istotną rolę. Klasyczny wariant tego typu operacji może obejmować między innymi⁷¹: niszczenie sił i środków desantu w rejonie załadunku i formowania zespołów desantowych; niszczenie morskich zespołów desantowych oraz sił przykrycia podczas przejścia morzem, odparcie lądowania desantu, niszczenie sił desantowych prowadzących działania na brzegu, zerwanie ewakuacji i niszczenie wycofujących się sił w kierunku morza. W kolejnych etapach operacji poszczególne komponenty w różnym stopniu oddziałują na przeciwnika. Marynarka Wojenna RP, z wchodzącym w jej skład lotnictwem, odgrywa główną rolę na etapie przejścia desantu morzem. Do głównych zadań realizowanych przez lotnictwo Marynarki Wojennej RP w działaniach przeciwdesantowych na akwenie Morza Bałtyckiego w czasie wojny należy zaliczyć prowadzenie rozpoznania tras zespołów desantowych oraz ich niszczenie, szczególnie pierwszego rzutu głów-

nych sił desantowych. Ze względu na ograniczone możliwości lotnictwa Marynarki Wojennej RP w zakresie zwalczania sił nawodnych przeciwnika, należy zakładać, że będzie ono wykorzystywane przede wszystkim do zwalczania okrętów podwodnych oraz prowadzenia rozpoznania na rzecz nawodnych sił Marynarki Wojennej RP.

Analizując zakres potencjalnych zadań lotnictwa Marynarki Wojennej RP na akwenie Morza Bałtyckiego w czasie wojny, należy zwrócić uwagę na zadania o charakterze rozpoznawczym. Zasadniczy wpływ na powodzenie operacji przeciwdesantowej wywiera rozpoznanie sytuacji nawodnej w rejonie operacyjnym. Informacja o rejonach załadunku desantu, wielkości sił desantowych przeciwnika, kierunkach jego prowadzenia oraz ugrupowaniu bojowym przekazana na stanowisko dowodzenia w czasie rzeczywistym (zbliżonym do rzeczywistego) ma niebagatelne znaczenie w zakresie niszczenia tych sił w czasie przejścia morzem. Inne zadanie w tym zakresie to naprowadzanie okrętów bojowych na wykryte obiekty do rażenia, ze wskazaniem ich współrzędnych. Biorąc pod uwagę powyższe aspekty, należy uwzględnić w zadaniach lotnictwa Marynarki Wojennej RP na akwenie Morza Bałtyckiego w czasie wojny rozpoznanie sytuacji nawodnej i podwodnej na akwenie.

Operacja obrony wybrzeża i obrony polskich obszarów morskich, inaczej nazywana morską operacją obronną (MOO) wydaje się być podstawową formą operacyjnego użycia komponentu morskiego. Dlatego analiza zakresu zadań lotnictwa Marynarki Wojennej w czasie wojny na akwenie Morza Bałtyckiego powinna być prowadzona z uwzględnieniem potencjalnych scenariuszy działań sił własnych oraz przeciwnika. Z tego powodu użycie lotnictwa Marynarki Wojennej RP w czasie wojny należy postrzegać przez pryzmat koncepcji prowadzenia działań defensywnych na akwenie Morza Bałtyckiego. Dla Polski fundamentalne znaczenie stanowi potencjalna możliwość wtargnięcia z tego kierunku sił przeciwnika, a zatem istnieje potrzeba stworzenia efektywnego systemu jego obrony w ramach połączonej operacji obronnej. Zadania postawione przed komponentem morskim w takiej operacji obejmują⁷²: obronę i utrzymanie linii komuni-

70 A. Makowski, Siły morskie w operacjach..., op. cit., s. 10.

71 Tamże, s. 11.

72 Prowadzenie operacji..., op. cit., s. 20.

kacyjnych podczas konfliktu zbrojnego oraz zapobieganie blokadzie morskiej kraju; odparcie bezpośredniej agresji na terytorium Polski w ramach połączonej operacji obronnej rodzajów Sił Zbrojnych RP; utrzymanie panowania w Strefie Obrony MW oraz udział w obronie kolektywnej państw NATO. Powyższe zadania przekładają się na zadania lotnictwa Marynarki Wojennej RP na akwenu Morza Bałtyckiego w czasie wojny.

Państwo polskie dysponuje pełnym prawem suwerenności w odniesieniu do posiadanego obszaru morza terytorialnego oraz posiada ograniczoną suwerenność w obszarze wyłącznej strefy ekonomicznej. W przypadku konfliktu zbrojnego o dużej intensywności stan taki może być zachowany tylko w przypadku starcia z równorzędnym (słabszym) przeciwnikiem. Natomiast w przypadku walki z dużo silniejszym przeciwnikiem Marynarka Wojenna RP może jedynie stworzyć system obrony własnych wód przybrzeżnych. Biorąc pod uwagę udział wydzielonych sił komponentu morskiego w ćwiczeniach krajowych i międzynarodowych prowadzonych na akwenu Morza Bałtyckiego należy przyjąć, że działania w ramach operacji obrony wybrzeża będą prowadzone do głębokości 20 mil morskich od linii podstawowej⁷³. Po przyjęciu sojuszniczych sił wzmocnienia głębokość ta może się zwiększyć nawet do 200 mil morskich. W zależności zatem od charakteru działań (narodowe bądź sojusznicze) zmieniać się będą wskaźniki przestrzenne realizacji zadań przez lotnictwo Marynarki Wojennej RP na akwenu Morza Bałtyckiego w czasie wojny.

Morska operacja obronna stanowi zwykle odpowiedź na zaczepną operację morską, a celem jej jest załamanie powodzenia działań zaczepnych przeciwnika oraz wywalczenie panowania (kontroli) na morzu. Walka o zdobycie (utrzymanie) panowania (kontroli) na morzu w formie morskiej operacji obronnej polega na osłabieniu sił morskich przeciwnika w wyniku manewrowych działań obronnych, następnie na rozbiciu jego sił głównych i rozwinięciu uzyskanego powodzenia do poziomu kontroli na morzu w obrębie całego morskiego teatru działań wojennych. Rozmach morskiej operacji obronnej charakteryzuje wielkość i różnorodność sił wydzielonych do operacji, wskaźniki przestrzenne (szerokość i głębokość prowadzonej operacji), jak również czas

jej prowadzenia. Uwzględniając warunki wojskowo-geograficzne akwenu Morza Bałtyckiego największy rozmach działań prawdopodobnie będzie obejmował obszar od przybrzeżnej strefy obrony Marynarki Wojennej RP, aż do nawet 200 mil morskich. Natomiast szerokość pasa obrony to obszary morza przyległe do polskiego wybrzeża o długości około 500 km. Czas prowadzenia takiej operacji będzie prawdopodobnie oscylował w granicach od pięciu do siedmiu (nawet dziesięciu) dób⁷⁴. Definiowane w ten sposób scenariusz prowadzenia morskiej operacji obronnej wpływają bezpośrednio na wskaźniki przestrzenne oraz czasowe realizacji zadań przez lotnictwo Marynarki Wojennej RP na akwenu Morza Bałtyckiego w czasie wojny.

Na użycie lotnictwa Marynarki Wojennej RP w morskiej operacji obronnej będzie mieć wpływ koncepcja wykorzystania sił Marynarki Wojennej RP w połączonej strategicznej operacji obronnej. Koncepcja prowadzenia tego typu operacji polega na tym, iż głębokość, sposób urzutowania i działania wydzielonych do niej sił oraz współdziałanie pomiędzy komponentami powinno potęgować oddziaływanie na siły przeciwnika w miarę pokonywania przez nie kolejnych rubieży obrony. Siły okrętowe (nawodne i podwodne), nadbrzeżne dywizjony raketowe oraz zagrody minowe powinny zostać rozmieszczone wzdłuż tej samej osi obrony urzutowanej na głębokość strefy obrony, przy czym poszczególne jej warstwy powinny częściowo zachodzić na siebie. Z powietrza taki system obrony powinno wspierać lotnictwo Marynarki Wojennej RP i lotnictwo taktyczne ze składu komponentu powietrznego, które oprócz zaangażowania do działań zmierzających do zdobycia i utrzymania przewagi w powietrzu, będzie użyte również do działań na korzyść sił morskich w osiągnięciu celów operacyjnych.

Szczególne znaczenia nabiera zatem współdziałanie poszczególnych rodzajów lotnictwa Marynarki Wojennej RP z siłami okrętowymi, zarówno w strefie przybrzeżnej, jak i morskiej, właściwe jego planowanie, koordynowanie i dowodzenie. Przy ustalaniu takiego współdziałania lotnictwa Marynarki Wojennej RP z pozostałymi rodzajami wojsk Marynarki Wojennej oraz lotnictwem sił powietrznych powinno się każdorazowo brać pod uwagę kilka podstawo-

73 A. Makowski, *Siły morskie w operacjach...*, op. cit., s. 12.

74 Tamże, s. 13.

wych uwarunkowań, tj. m. in.⁷⁵: wzajemne przenikanie się zakresów zadaniowych, zazębianie się stref oddziaływania, różne czasy osiągnięcia gotowości do podjęcia działań i odtwarzania gotowości bojowej przez lotnictwo i siły okrętowe oraz możliwości tworzenia jak najbardziej zasadnego ugrupowania oraz organizację skutecznego dowodzenia i kierowania na różnych etapach prowadzonej operacji.

W ramach prowadzonej morskiej operacji obronnej zarówno w strefie przybrzeżnej, jak też na morzu pełnym lotnictwo Marynarki Wojennej RP oraz lotnictwo sił powietrznych powinny być wykorzystane do realizacji zadań związanych z uzyskaniem w określonym stopniu przewagi w powietrzu nad akwenem morskim, zwalczania okrętów nawodnych i podwodnych, minowania, rozpoznania i wykrywania, a także izolacji portów i baz morskich, a w tym: realizacji zadań ogniowych na korzyść własnych sił morskich poprzez wykonywanie uderzeń na cele morskie oraz bazy i porty przeciwnika; niedopuszczania jego sił zarówno nawodnych, jak i podwodnych do własnych baz i linii komunikacyjnych, a także zwalczania jego desantów morskich; osłony własnych zgrupowań okrętów, obrony baz morskich i portów; nadzorowania obszarów przybrzeżnej strefy obrony MW, baz morskich i portów; prowadzenia rozpoznania w ramach przygotowania i prowadzenia operacji desantowych.

Można założyć, że działania te lotnictwo Marynarki Wojennej RP będzie realizowało w ramach wszechstronnie zabezpieczanych i ubezpieczanych wylotów zarówno ofensywnych, jak i defensywnych. Zadania te będą prowadzone metodą wylotów zawczasu zaplanowanych (*ang. Preplanned Missions*) lub wylotów natychmiastowych (*ang. Immediate Missions*). Należy więc uznać, że zarówno lotnictwo Marynarki Wojennej RP, jak i Sił Powietrznych, użyte do działań na korzyść Komponentu Morskiego musi dysponować odpowiednim potencjałem sił i środków, posiadać szczegółowe i wiarygodne informacje o sytuacji na morzu, planowanym przebiegu działań, a także szczególnych warunkach działania w obszarze morskim.

Celem działania lotnictwa Marynarki Wojennej RP w morskiej operacji obronnej powinno być nie tylko niszczenie sił morskich

przeciwnika, ale również obrona i osłona własnych zasobów morskich, w tym okrętów, statków, baz morskich, wybranych jednostek wojskowych dyslokowanych na wybrzeżu o znaczeniu operacyjnym, szlaków komunikacyjnych, przed rozpoznaniem i uderzeniami z powietrza. Zwalczanie sił morskich przeciwnika przez lotnictwo Marynarki Wojennej RP w czasie wojny powinno być realizowane w ramach: walki sił morskich z siłami nawodnymi (*ang. Anti-Surface Warfare - ASuW*); walki z siłami podwodnymi (*ang. Anti-Submarine Warfare - ASW*) oraz w ramach wsparcia tych działań.

W ramach zwalczania sił nawodnych lotnictwo Marynarki Wojennej RP współdziałając z własnymi siłami okrętowymi powinno realizować obserwację (*ang. Surveillance*) polegającą na systematycznym nadzorze określonego akwenu morskiego w celu wykrycia zgrupowań sił morskich przeciwnika oraz zapewnieniu dowódcy komponentu morskiego informacji niezbędnych do utrzymania ciągłości zobrazowania sytuacji morskiej (*ang. Recognised Maritime Picture - MRP*). Lotnictwo Marynarki Wojennej RP powinno także zapewniać identyfikację wykrytych na morzu obiektów (*ang. Identification and Recognition*) polegającą na realizacji rozpoznania wzrokowego, obrazowego, elektronicznego i radiolokacyjnego, w celu określenia klasy i nazwy okrętów przeciwnika. Może ono wreszcie realizować śledzenie sił nawodnych przeciwnika (*ang. Shadowing*) polegające na ciągłym obserwowaniu okrętu lub zgrupowania sił morskich, realizowanym dla zapewnienia dopływu ciągłej informacji o jego położeniu, manewrze, ugrupowaniu bojowym oraz innych niezbędnych danych. Lotnictwo Marynarki Wojennej RP nie posiada obecnie możliwości zwalczania sił nawodnych (*ang. Attack*) polegających na użyciu pokładowych systemów uzbrojenia statków powietrznych do zniszczenia, obezwładnienia, bądź uniemożliwienia wykonania zadania zwalczanym jednostkom pływającym lub zgrupowaniom sił morskich przeciwnika.

Lotnictwo Marynarki Wojennej RP może realizować zadania walki z siłami podwodnymi przeciwnika, realizowanej w dwóch formach: ofensywnej i defensywnej (*ang. Offensive ASW i Defensive ASW*). W ramach walki ofensywnej

75 B. Grenda, Dowodzenie lotnictwem marynarki wojennej, Warszawa 2013, s. 65 – 67.

lotnictwo Marynarki Wojennej RP może w czasie wojny na akwenie Morza Bałtyckiego realizować zadania ukierunkowane na uniemożliwienie przeciwnikowi przegrupowania swoich sił podwodnych do rejonów, w których będą mogły swobodnie operować. Zadania lotnictwa Marynarki Wojennej RP w tym zakresie mogą obejmować między innymi blokadę portów morskich, będących bazami okrętów podwodnych, zwalczanie elementów infrastruktury wspierającej działania sił podwodnych oraz blokowanie śródlądowych dróg wodnych umożliwiających ich dotarcie do akwenu morskiego. W ramach defensywnej walki z siłami podwodnymi przeciwnika lotnictwo Marynarki Wojennej RP może być wykorzystywane do wykrywania, śledzenia i zwalczania obcych okrętów podwodnych. Duże znaczenie dla efektywnego wykorzystania na akwenie Morza Bałtyckiego lotnictwa Marynarki Wojennej RP w ramach defensywnej walki z siłami podwodnymi przeciwnika ma koordynacja działań z wyspecjalizowanymi okrętowymi siłami ZOP, jak również koordynacja wykorzystania przestrzeni powietrznej i wód obszaru morskiego, w ramach którego prowadzone są działania. Podczas morskiej operacji obronnej dodatkowym zadaniem dla lotnictwa Marynarki Wojennej RP może być walka minowa. Podstawową zaletą statków powietrznych lotnictwa Marynarki Wojennej RP w zakresie stawiania zagród minowych jest ich zasięg oddziaływania oraz możliwość prowadzenia walki minowej w rejonach niedostępnych dla własnych sił nawodnych oraz okrętów podwodnych.

Reasumując, pożądany zakres wykorzystania lotnictwa Marynarki Wojennej RP w czasie wojny na akwenie Morza Bałtyckiego będzie związany z działaniami uniemożliwiającymi potencjalnemu przeciwnikowi uzyskanie panowania bądź kontroli morza. Lotnictwo Marynarki Wojennej RP powinno być wykorzystywane w ramach morskiej operacji obronnej do wsparcia pozostałych rodzajów wojsk Marynarki Wojennej RP. Pożądany zakres wykorzystania lotnictwa Marynarki Wojennej RP na akwenie Morza Bałtyckiego w czasie wojny powinien uwzględniać zadania związane ze zwalczaniem sił podwodnych przeciwnika, udział w zwalczaniu jego sił nawodnych oraz wsparcie morskich operacji desantowych. W użyciu lotnictwa Marynarki Wojennej RP na akwenie Morza Bałtyckiego

w czasie wojny należy uwzględniać również zadania związane ze wsparciem oraz zwalczaniem desantów morskich.

Podsumowanie

Próbując odpowiedzieć na postawione w tytule pytanie należy jednoznacznie stwierdzić, że obecny zakres użycia lotnictwa Marynarki Wojennej RP obejmuje realizację przez nie zadań we wszystkich stanach funkcjonowania państwa.

Zakres użycia lotnictwa Marynarki Wojennej RP w czasie pokoju obejmuje realizację zadań związanych z zapewnieniem nienaruszalności polskich wód terytorialnych, ochroną zasobów polskich obszarów morskich oraz wywiązywaniem się Polski ze zobowiązań międzynarodowych w zakresie ratownictwa na morzu i ochrony środowiska morskiego. Zasadnicze zadania lotnictwa Marynarki Wojennej RP na akwenie Morza Bałtyckiego obejmują udział w krajowym systemie poszukiwania i ratownictwa na morzu, monitoring środowiska naturalnego i zapobieganie zanieczyszczeniom akwenów morskich. Zakres użycia lotnictwa Marynarki Wojennej RP na akwenie Morza Bałtyckiego w czasie pokoju obejmuje również wsparcie władz cywilnych w zapobieganiu przestępczości oraz realizacji zadań wynikających z celów polityki morskiej państwa. W rozważaniach dotyczących użycia tego rodzaju lotnictwa w czasie pokoju należy uwzględniać zadania realizowane w ramach ćwiczeń i szkolenia taktycznego realizowanych w wymiarze międzynarodowym (sojuszniczym) oraz narodowym.

Wykorzystanie lotnictwa Marynarki Wojennej RP w czasie kryzysu może obejmować realizację przez nie zadań w ramach reakcji społeczności międzynarodowej na kryzysy oraz jako wsparcie działań zarządzania kryzysowego podejmowanych w wymiarze krajowym. W zadaniach lotnictwa Marynarki Wojennej RP należy przewidywać możliwość wykorzystania jego wydzielonych sił w sojuszniczych operacjach reagowania kryzysowego spoza artykułu piątego, w tym szczególnie w działaniach związanych z pomocą humanitarną poszkodowanej przez klęski żywiołowe bądź katastrofy przemysłowe. Użycie lotnictwa Marynarki Wojennej RP w działaniach związanych z zarządzaniem kryzysowym na obszarze kraju będzie realizowało zadania

związane z poszukiwaniem i ratownictwem, ewakuacją medyczną oraz rozpoznawaniem i monitorowaniem obszarów dotkniętych zagrożeniami kryzysowymi. Ze względu na skalę potrzeb związanych z poszukiwaniem i ratownictwem w przypadku wystąpienia katastrof lub wypadków o dużej skali celowe jest ujmowanie takich zadań lotnictwa Marynarki Wojennej RP jako realizowanych w czasie kryzysu. W zadaniach lotnictwa Marynarki Wojennej RP na akwenu Morza Bałtyckiego w czasie kryzysu należy również uwzględnić udział w przeciwdziałaniu zagrożeniom terrorystycznym i przestępczości zorganizowanej.

Wykorzystanie lotnictwa Marynarki Wojennej RP w czasie wojny będzie obejmować realizację zadań związanych z zapewnieniem obrony wybrzeża oraz uniemożliwieniem potencjalnemu przeciwnikowi uzyskania kontroli na południowym Bałtyku. Lotnictwo Marynarki Wojennej RP powinno w strategicznej operacji obronnej brać udział w zwalczaniu sił nawodnych i podwodnych przeciwnika, wspierać działania

sił desantowych oraz brać udział w przeciwdziałaniu desantom przeciwnika, wspierać działania sił walki minowej oraz prowadzić rozpoznanie na akwenu Morza Bałtyckiego. W zadaniach lotnictwa Marynarki Wojennej RP w czasie wojny należy uwzględnić także ochronę i osłonę morskich szlaków komunikacyjnych.

Tak szeroki wachlarz zadań lotnictwa Marynarki Wojennej wymusza odpowiedź na kolejne ważne pytanie: czy obecne możliwości tego rodzaju lotnictwa są adekwatne do wypełnienia przedstawionej roli w poszczególnych stanach funkcjonowania państwa? Obecny stan sprzętu lotniczego, szczególnie śmigłowców może budzić pewne obawy. Tym bardziej, że w ostatnich kilku latach odeszło ze służby wielu doświadczonych lotników morskich oraz, że perspektywa pozyskania nowego sprzętu znacznie się oddała. Niedługo zatem może dojść do sytuacji, że nie tylko nie będzie na czym szkolić nowych adeptów lotnictwa morskiego ale nawet nie będzie miał kto ich szkolić.

Źródła i bibliografia:

- Alliance Maritime Strategy, Brussels 2011.
- Badeński Z., Usewicz T., Ewolucja treści i strategii wojen morskich – przyczynek do dyskusji, [w:] Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego 2014.
- Chojnacki Z., Lotnictwo marynarki wojennej, AON, Warszawa 2005.
- Ciećkiewicz J., Ratownictwo medyczne w wypadkach masowych, Wydawnictwo Medyczne Górnicki, Wrocław 2005.
- Cieślak E., Dowodzenie lotnictwem w operacjach morskich sił sojuszniczych, Dowodzenie Lotnictwem Marynarki Wojennej RP, AON, Warszawa 2004.
- DD/3.1 Prowadzenie operacji przez Marynarkę Wojenną, DMW, Gdynia 2010.
- Doktryna działań połączonych D-01 (C), MON, Warszawa 2009.
- Instrukcja wojskowego ratownictwa lotniczego i morskiego, Warszawa 2017.
- Krajowy program przeciwdziałania i zwalczania przestępczości zorganizowanej na lata 2012 – 2016, Departament Nadzoru i Analiz MSWiA, Warszawa 2012.
- Kubiak K., Działania sił morskich po II wojnie światowej, Książka i Wiedza, Warszawa 2007.
- Kubiak K., Morski transport gazu a bezpieczeństwo energetyczne Polski, Morze, statki i okręty 2014, nr 5-6.
- Kubiak K., Rokiciński K., Rozwój morskiej sztuki wojennej: rys historyczny, AMW, Gdynia 2002.
- Larsson R. L., Nord Stream, Sweden and Baltic Sea Security, Stockholm 2007.
- Makowski A., Siły morskie w operacjach połączonych, AMW, Gdynia 2002.
- Makowski A., Siły morskie współczesnego pań-

- stwa, wyd. Impuls Plus Consulting Gdynia 2000.
- Marciniak K., Polska Marynarka Wojenna obecnie i w przyszłości, *Przegląd Morski* 2010, nr 8.
- Maritime Dimension of EU Security and Demence Policy.
- Mickiewicz P., Bezpieczeństwo morskie a programy rozwojowe do 2030 roku, [w:] *Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego* 2014, nr 2.
- Mickiewicz P., NATO i UE kontra Rosja nad Bałtykiem, *Morze, Statki i Okręty* 2015, nr 9.
- Mickiewicz P., Polityka „incydentalna”, *Morze, Statki i Okręty* 2016, nr 5–6.
- Ogrodniczuk M., Marynarka wojenna na miarę XXI wieku, *Przegląd Morski* 2010, nr 3.
- Paździorek P., Przyszły wymiar operacji – prognoza charakteru działań w perspektywie połowy XXI wieku, *kwartalnik Bellona* 2016, nr 2.
- Podgórsańska R., Piątek J., Terminal LNG w Świnoujściu a bezpieczeństwo energetyczne regionu i Polski, wyd. Adam Marszałek, Toruń 2004.
- Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (projekt), Warszawa 2013.
- Pulkowski K., Analiza porównawcza wojskowego i cywilnego systemu ratownictwa na morzu w aspekcie bezpieczeństwa wewnętrznego kraju, *Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego* 2010, AMW, Gdynia.
- Rezultaty szczytu NATO w Warszawie, Biuletyn Instytutu Studiów Strategicznych, Warszawa 2016.
- Rokiciński K., Budowa Gazociągu Północnego w świetle bezpieczeństwa regionu bałtyckiego i Rzeczypospolitej Polskiej, *Zeszyty Naukowe AMW* 2007, nr 4.
- Rossa - Kilian D., Wielostronna współpraca w regionie Morza Bałtyckiego na przełomie XX i XXI wieku, wyd. Adam Marszałek, Toruń 2012.
- Strategia Bezpieczeństwa Narodowego RP, Warszawa 2014.
- Strategia Rozwoju Systemu Bezpieczeństwa Narodowego RP 2022, Warszawa 2013.
- Szubrycht T., Rokiciński K., Gospodarka morska w świetle wybranych zagrożeń współczesnego świata, AMW, Gdynia 2006.
- Truskowski A., Lotnictwo Marynarki Wojennej RP w nowych uwarunkowaniach strukturalnych, *Lotnictwo* 2011, nr 6.
- Truskowski A., Ratownictwo lotnicze w obszarach morskich, *Przegląd Sił Zbrojnych* 2015, nr 5.
- Ustawa z dnia 12 października 1990 o Straży Granicznej.
- Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 o zarządzaniu kryzysowym.
- Ustawa z dnia 4 września 2008 o ochronie żeglugi i portów morskich.

Lotnictwo Morskie Europy

Narodziny i chrzest bojowy lotnictwa morskiego Austro-Węgiei na Adriatyku (1912-1915) oraz jego dowódca Vaclav Voseček (Wenzel Wosecek 1882-1969).

**The first air combats of the Austro-Hungarian naval aviation in
the Adriatic (1912-1915) and its commander
Vaclav Voseček (Wenzel Wosecek 1882-1969)**

Przedstawiono początki lotnictwa morskiego Austro-Węgiei z uwzględnieniem lotów bojowych oraz zaangażowanych tam lotników. Przybliżono także postać pierwszego dowódcy tej formacji Wacława Vosečka, który wprowadził austro-węgierskie lotnictwo morskie w czas Wielkiej Wojny. Uwzględniono także tło w postaci wydarzeń historycznych. Symbolicznie poruszono tematykę statków i okrętów zaangażowanych w opisywane wydarzenia.

Article presents beginnings of the Austro-Hungarian naval aviation, including combat flights and the pilots involved there. Paper present also figure of the first commander of this formation, Vaclav Voseček, who introduced the Austro-Hungarian naval air force into the Great War. The background in the form of historical events was also taken into account, as well as subject of ships involved in the described events, which were symbolically discussed.

Królestwo Czech, a ściślej Ziemie Korony Czeskiej, było częścią Cesarstwa Austro-Węgierskiego. Składało się ono z Czech, Moraw i austriackiej części Śląska. Około 1910 roku zamieszkiwało je ok. 5 milionów mieszkańców. Dwie trzecie z nich byli to Czesi, a reszta to Niemcy. W sumie etniczni Czesi stanowili 13% mieszkańców Cesarstwa Austro-Węgierskiego, a Niemcy z Czech i Moraw kolejne 6%. Ze względu na wysoki poziom wykształcenia technicznego w tak zwanych Ziemach Korony Czeskiej na początku XX wieku wielu mieszkańców tego Królestwa słu-

żyło w specjalistycznych oddziałach armii austro-węgierskiej. Część z nich znalazła się w nowo powstałym lotnictwie austro-węgierskim (K.u.K. Luftschifferabteilung, później K.u.K. Luftfahrtruppen) i austro-węgierskim morskim korpusie powietrznym (K. u. K. Seeflugwesen, później K. u. K. Seefliegerkorps). W siłach powietrznych Austro-Węgiei czasu Wielkiej Wojny służyło co najmniej 627 pilotów i 344 obserwatorów. Stanowili około jednej trzeciej austro-węgierskiego personelu latającego, w którym około 25% stanowili Niemcy, a 8% Czesi¹.

¹ Rajlich Jiří, K problematice zastoupení letců z českých zemí v rakousko-uherském letectvu, in: Plavec Michal (red.), Století letectví v zemích Koruny české. Práce z dějin techniky a přírodních věd sv. 22. Národní technické muzeum Praha 2010, s. 77-102. Patrz także: Rajlich Jiří, Na křídlech Světové války. Epizody ze života českých aviatiků v rakousko-uherském letectvu. Svět křidel Cheb 2014, s. 120-152.

Podobna sytuacja miała miejsce w austro-węgierskim Korpusie Marynarki Wojennej, ale nie przeprowadzono jeszcze szczegółowych badań na ten temat. Wśród pilotów morskich byli dwaj dowódcy wywodzący się z ziem Korony Czeskiej, a mianowicie Václav Voseček, który kierował lotnictwem morskim od 4 września 1914 r., do czasu kiedy został schwytyany przez Włochów 27 maja 1915 r. oraz kontradmirał Bořivoj Radoň, który objął dowództwo 1 sierpnia 1917 r. i utrzymał je do 27 marca 1918 r.²

Problematyka pilotów marynarki wojennej Austro-Węgier z Czech i Moraw nie została jeszcze w zadowalający sposób zbadana. Bardzo rzadko zdarzało się, że ktoś napisał artykuł o lotnictwie austro-węgierskim w czechosłowackich lub czeskich czasopismach przed 2000 r. Ani czechosłowaccy legionieści, ani komuniści nie byli zainteresowani przedstawianiem takiego tematu. Bardzo okazjonalnie prezentowane były głównie wspomnienia o lotnictwie marynarki wojennej Austro-Węgier napisane przez byłych pilotów marynarki wojennej, jak na przykład Josefa (Jaroboj) Srcha w Czechosłowacji przed II wojną światową³. Dwa krótkie opracowania na ten temat zostały opublikowane przez słynnego czechosłowackiego historyka morskiego René Grégra podczas tzw. Praskiej Wiosny, która była okresem liberalizacji politycznej i czasem masowych protestów w komunistycznej Czechosłowacji 1968 roku, rozbitej przez armię sowiecką okupującą kraj w sierpniu 1968 r.⁴. Podstawowe badania w tym temacie wykonał dr Jiří Rajlich, a także Radko Vašíček i autor tego opracowania, który skupił się na postaci hrabiego Franza Antonow Nostitz-Rieneckowa, szlachcica z Chlumka (Perglas) w Czechach zachodnich, a zarazem niemieckiego obywatela, będącego jedynym pilotem

marynarki z Krajów Korony Czeskiej, który podobno zestrzelił samolot wroga⁵.

Václav Voseček został dowódcą austro-węgierskiego królewskiego morskiego lotnictwa wojskowego (K. U. K. Seeflugwesen) na początku Wielkiej Wojny – I wojny światowej. Jego nazwisko jest bardzo często zapisywane jako Wenzel Wosecek, co jest zgermanizowaną wersją jego czeskiego imienia i nazwiska. W rzeczywistości urodził się 26 września 1882 r. jako syn Václava Vosečka i jego małżonki Aloisie w Hořicach (we wschodnich Czechach) pod adresem nr 1, co oznacza na zamku Hořice. Jego ojciec był urzędnikiem sądu okręgowego w Hořicach w czasie, gdy urodził się jego syn. Został ochrzczony 1 października 1882 r. w rzymskokatolickim kościele Narodzenia NMP (Narození Panny Marie) w Hořicach pod imionami Václav Leopold. Jego ojciec był wiernym sługą Cesarstwa Austro-Węgierskiego i dlatego zgermanizował swoje nazwisko na Woseček (Wosecsek). Tak było również w przypadku imienia i nazwiska jego syna Václava (Václav), któremu zmienił oryginalne czeskie imię Václav na niemieckie Wenzel⁶.

Václav Voseček postanowił wstąpić do marynarki austro-węgierskiej jako zawodowy oficer. Uczęszczał do Akademii Marynarki Wojennej (K.u.K. Marienakademie) w Rijeci (Fiume). Był uczniem w 4 grupie tej akademii. Jego kolegą z grupy był Hugo Ockermüller, inny pionier lotnictwa morskiego Austro-Węgier, który zginął 23 listopada 1915 r. podczas oblotu próbnego nowego wodnosamolotu Albatros G1. W lipcu 1902 r. obaj awansowali do rangi pchor. 2 klasy. W kolejnym roku obaj wzięli udział w specjalnym kursie dla kadetów morskich (Seekadettenkurs). V. Voseček i H. Ockermüller mieli na początku swojej służby podobną karierę wojskową. W lipcu

2 Więcej w: Rajlich Jiří, K problematice zastoupení letců op.cit.; Patrz także: Rajlich Jiří, Na křídlech ..., op.cit.

3 Schupita Peter, Die k. u. k. Seeflieger. Chronik und Dokumentation österreichisch-ungarischen Marineluftwaffe 1911 – 1918. Koblenz : Bernard & Graefe Verlag- 2. Auflage 1981, s. 139 oraz Rajlich Jiří, op.cit., s. 223-226, 228.

4 Grégr René, Hydroaviony císaře pána ještě jednou, aneb co se seběhlo kolem starých fotografií, w: Letectví a kosmonautika, nr 14/1968, s. 26/598-28/600 oraz tense, Hydroaviony císaře pána ještě jednou, w: op.cit., nr 15/1968, s. 26/642-28/644.

5 Rajlich Jiří, Na křídlech..., op.cit., s. 223-253; Rajlich Jiří, Justin Pravoslav Hovora (1890-1964). Český námořní aviatik, podnikatel, funkcionář a politický vězeň, w: Historie a vojenství, nr 1/2014, s. 75-93; Vašíček Radko, Bořivoj Radoň. Český velitel rakousko-uherského námořního letectva. "Letectví a kosmonautika Speciál" nr 4/2004, s. 28-31; Vašíček Radko, Námořní pilot Heřman Czirolnik, w: Letectví a kosmonautika Speciál, nr 4/2004, s. 32-37; Plavec Michal, Franz Anton hrabě Nostitz-Rieneck. Námořní pilot z Čech, který sestřelil ve vzdušném souboji letadlo, w: Hobby historie, nr 7/2011, s. 22-29.

6 Státní oblastní archiv Zámorsk, f. NAD 190 Sbírká matrik východočeského kraje 1587 – 1949, inv. č. 2869, sign. 47-3327, Matrika narozených 1867-1875 Hořice, fol. 451.



Kapitan Václav Voseček, źródło: kolekcja Jiří Rajlich.

1904 r. obaj awansowali do rangi pchor. 1 Klasy. Ich drogi rozstały się na jakiś czas, w chwili gdy V. Voseček został przydzielony do załogi krążownika SMS „Zenta” we wrześniu 1904 roku, podczas gdy H. Ockermüller został wysłany na inny okręt⁷. V. Voseček został przydzielony w lutym 1906 r. na przestarzały okręt SMS „Tegethoff“, który był używany przez austro-węgierską Marynarkę Wojenną jako okręt strażniczy w bazie morskiej Pula (Pola). W 1912 roku został przemianowany na SMS „Mars”, aby nie mylić go z nowym pancernikiem klasy Dreadnought o tej samej nazwie. V. Voseček służył tam tylko trzy miesiące, a w maju 1906 roku został przeniesiony na torpedowiec (Torpedodepotschiff) SMS „Pelikan”. V. Voseček i H. Ockermüller po raz kolejny spotkali się na kursie wojennym dla oficerów marynarki wojennej (Offiziers-Seeminenkurs) we wrześniu 1906 r. Po ukończeniu studiów przybyli na swoje okręty. Czynie podobne postępy w służbie wojskowej i obaj zostali 1 maja 1907 r. awansowani do stopnia ppor.

Pierwsi oficerowie marynarki mieli być szkoleni jako obserwatorzy balonowi przez Cesarski Wojskowy Wydział Lotniczy (K. u. K. Militär-Aëronautische Anstalt) w Wiedniu i Fischamend. Kurs uruchomiono w 1889 roku i uczestniczyli w nim głównie oficerowie lądowi. Kpt. Franz Hinterstoisser dowodził Instytutem Lotniczym w latach 1897–1903 i 1907–1912. Każdego lata uczył nowych oficerów jak latać balonami. Specjalny kurs o nazwie Wojskowy Kurs Lotniczy odbywał się co roku przez pięć miesięcy w lecie. W kursie otwartym 1 maja 1909 r., trwającym do 30 września 1909 r. uczestniczyło dwudziestu oficerów armii austro-węgierskiej. Większość z nich pochodziła z wojsk lądowych, a por. V. Voseček był jedynym z Cesarskiej i Królewskiej Marynarki Wojennej. Instruktorem był kpt. F. Hinterstoisser. Uczono ich także jak robić

fotografie z balonu i organizowano z tego zakresu ćwiczenia praktyczne. V. Voseček brał w nich udział trzy razy w balonowej kompanii polowej i dwa razy w fortecznej⁸. Jednym z kolegów V. Vosečka był Philipp Blaschke von Zwornikkirchen, później jeden z pierwszych pilotów wojskowych nowego lotnictwa wojskowego Austro-Węgier. Został on pierwszym dowódcą Fliegerkompagnie (Flik.) 11. w sierpniu 1914 r. Oddział ten został rozmieszczony w Twierdzy Przemyśl w marcu 1915 r. gdy była ona oblegana przez Rosjan, skąd pilot ten próbował uciec balonem, ale został schwytany przez Rosjan i niemal całą wojnę spędził w niewoli. Kiedy został uwolniony po traktacie brzeskim w 1918 r., został ostatnim dowódcą Flik. 27. na froncie włoskim. Jego los podczas wojny był podobny do losu V. Vosečka.

W sierpniu 1910 r. por. V. Voseček otrzymał rozkaz objęcia stanowiska 2. oficera broni telegraficznej i inżynierskiej na pokładzie SMS „Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie”, który był zdeklasowanym pancernikiem i służył w tym czasie jako hulk⁹. Został awansowany do stopnia kpt. 1 listopada 1911 roku wraz z H. Ockermüllerem i innymi oficerami cesarsko królewskiej (C.K.) Marynarki Wojennej¹⁰.

Pilot morski Václav Voseček

Václav Voseček został jednym z pierwszych oficerów austro-węgierskiej Marynarki Wojennej, którzy tworzyli c.k. Lotniczy Korpus Marynarki Wojennej (K. u. K. Seeflugwesen). W listopadzie 1911 r. na wyspie Santa Catarina powstała tzw. Versuchsstation (stacja eksperymentalna). Pierwszymi oficerami tej stacji zostali kpt. Viktor Klobučar i kpt. V. Voseček. Kpt. V. Klobučar. obok por. Heinricha Hessa, był jednym z dwu pierwszych oficerów Marynarki Wojennej, którzy uzyskali licencję pilota. Obaj zdali egzaminy 19 września 1911 r. H. Hess posiadał austriacką

7 Aus dem Personal-Verordnungsblatt für die k. u. k. Kriegsmarine. Fremden-Blatt Nr. 185 vom 7. Juli 1902. Abend-Blatt, s. 6; Aus dem Marineordnungsblatte. Neues Wiener Tagblatt Nr. 251 vom 13. September 1903, s. 60; Aus dem Personalverordnungsblatt für die Kriegsmarine, Neue Freie Presse Nr. 14331 vom 18. Juli 1904. Abendblatt, s. 8; Aus dem Marineverordnungsblatte. Neues Wiener Tagblatt Nr. 252 vom 11. September 1904, s. 10.

8 Kustan Alexander, Ringl Reinhard, Franz Hinterstoisser. Kommandant der k. u. k. Militär-Aëronautischen Anstalt und Kommandant der k. u. k. Luftschifferabteilung 1897 — 1903 und 1907 — 1912. Fischamend : Interessengemeinschaft Luftfahrt Fischamend 2019; Militär-aëronautischer Kurs, Pester Lloyd Nr. 120 vom 22. Mai 1909. Morgenblatt, s. 5.

9 Aus dem Personal-Verordnungsblatte für die Kriegsmarine, Grazer Tagblatt Nr. 225 vom 17. August 1910, s. 17.

10 Das Novemberavancement, Neues Wiener Abendblatt Nr. 300 vom 31. Oktober 1911, s. 9.

licencję pilota nr 25, a V. Klobučar nr 26¹¹. Pod koniec stycznia 1912 r. c.k. Ministerstwo Marynarki Wojennej przeznaczyło specjalny budżet na lotnictwo morskie w wysokości 25 tys. koron na rok 1912. Obok kpt. V. Vosečka służyło tam wtedy trzech oficerów – kpt. V. Klobučar, kpt. Božidar Mažuranić i por. H. Hess. Podobnie jak kpt. B. Mažuranić kpt. V. Voseček także zasłużył na licencje pilota. Egzamin zdał 2 listopada 1911 r. i uzyskał austriacki dyplom pilota nr 38. Ale piloci marynarki nie mieli jeszcze samolotów. W tym czasie dwa samoloty morskie zostały przetestowane na lotnisku Wiener-Neustadt i spodziewano się, że zostaną przydzielone do Stacji Eksperymentalnej Marynarki Wojennej w Pula zaraz po zakończeniu testów¹². Samoloty c.k. Marynarki Wojennej zostały przetestowane przez kpt. B. Mažuranića na lotnisku Wiener-Neustadt (pilot ten był bratem znanej chorwackiej pisarki Ivany Brlić-Mažuranić). Pierwszym samolotem w sierpniu 1912 r. poleciał do Pula kpt. B. Mažuranić. Później pełnił tam funkcję instruktora dla innych pilotów c.k. Marynarki Wojennej. Niebawem dołączył do niego także kpt. V. Voseček.

Václav Voseček zaczął uczyć się latać nieco później - w kwietniu 1912 r. Był jednym z 27 innych oficerów, którzy uczestniczyli w tak zwanym wojskowym kursie lotniczym (K.u.K. Militärluftschifferkurs 1912), który odbywał się od 11 kwietnia do 26 października 1912 r. V. Voseček był tam jedynym z c.k. Marynarki Wojennej. W składzie jego grupy byli np. por. Robert von Kaiserfeld (austriacka licencja pilota nr 77 z 28 sierpnia 1912 r., później dowódca Flik. 64.F i ostatni dowódca lotnictwa austro-węgierskiego na froncie albańskim), por. Eugen Steinner-Gölt von Auring (austriacka licencja pilota nr 70 z 24 sierpnia 1912 r., później dowódca lotnictwa austro-węgierskiej polowej 2. Armii na Froncie Rosyjskim i Armii Isonzo na Froncie Włoskim), por. Josef

Cejnek (Austriak, licencja pilota nr 75 z dnia 24 sierpnia 1912 r., później pilot doświadczalny Fliegerarsenal Aspern), por. Robert Baar (austriacka licencja pilota nr 71 z 24 sierpnia 1912 r., później dowódca Flik. 2.), por. August Knirsch (austriacka licencja pilota nr 58 z 30 lipca 1912 r., później dowódca Flik. 18.), por. Camillo Perini (austriacka licencja pilota nr 54 z 8 lipca 1912 r., później dowódca Flik. 66. na froncie włoskim) oraz kpt. Willhem Dworak (Vilém Dvořák) - austriacka licencja pilota nr 64 z dnia 10 sierpnia 1912 r., później dowódca lotnictwa austro-węgierskiego na froncie albańskim. Kpt. V. Voseček ukończył kurs i zdobył odznakę pilota 12 sierpnia 1912 r. (austriacka licencja pilota nr 65)¹³.

Krótko po pomyślnym zakończeniu szkolenia kpt. V. Voseček wraz z kilkoma kolegami z grupy wziął udział w specjalnych ćwiczeniach na lotnisku Wiener Neustadt. Piloci licencjonowani przez armię austro-węgierską i Marynarkę Wojenną po raz pierwszy pokazali swoje umiejętności 6 października 1912 r. Wykonali loty na monoplanach Etrich-Taube, jedno i dwumiejscowych z Fischamend do Wiener Neustadt i z Wiener-Neustadt do Sopron (Ödenburg) na Węgrzech i z powrotem. Uczestniczyli w nich ppłk. Emil (Milan) Uzelac, dowódca lotnictwa austro-węgierskiego i posiadacz austriackiej licencji pilota nr 69 z dnia 23 sierpnia 1912 r., por. Mieczysław Miller (austriacka licencja pilota nr 5 z 22 czerwca 1910 r. - pierwszy austro-węgierski pilot wojskowy polskiego pochodzenia), rotmistrz Hans Frankwell von Umlauff (austriacka licencja pilota nr 10 z 15 sierpnia 1910 r.), por. Karl Stohanl (austriacka licencja pilota nr 14 z 30 sierpnia 1910 r.), por. P. Blaschke von Zwornikkirchen (austriacka licencja pilota nr 22 z dnia 23 czerwca 1911 r.), kolega z grupy V. Vosečka z kursu aeronautycznego, por. Karl Banfield (austriacka licencja pilota nr 27 z dnia 23 września 1911 r.), por. Rudolf

11 Schupita Peter, Die k. u. k. Seeflieger. Chronik..., op. cit.; Ciglić Boris, Seaplanes of Bocche. The Story of Austro-Hungarian Naval Aviation in Southern Adriatic 1913- — 1918. Beograd: Jeroplan Books 2014. Działalność Austro-Węgierskiego Korpusu Marynarki Wojennej w południowym Adriatyku (Albania i Czarnogóra) w 1918 r. opisuje: Plavec Michal, Die übrige Fronte. The air war over Albania during the last year of WWI. w: Olejko Andrzej, Mrozowski Piotr, Méchin David, Ciglić Boris (edd.). Skrzydła zwycięzców, skrzydła pokonanych... skrzydła niepodległości 1918. Zabrze - Tarnowskie Góry: 2019, s. 347-426.

12 Notizen. In Pola, Allgemeine Sport-Zeitung No. 5 vom 4. Februar 1912, s. 118.

13 Der Militärluftschifferkurs 1912, Allgemeine op.cit., No. 14 vom 24. März 1912, s. 314 oraz Dessoie, Reinhard Karl Boromäus, Die k. u. k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912-1918. Hamburg: Diplomatica Verlag 1999, s. 40-41 i Veinfurter Robert, Das fliegende Personal der k. u. k. Fliegerkompagnien im Ersten Weltkrieg. ÖFH Sonderband 27. Wien: Österreichischer Flugzeughistoriker 2017, s. 22, 31, 41, 46, 61, 65, 70, 88, 91, 226, 228.

Holeka (austriacka licencja pilota nr 39 z 2 listopada 1911 r.), pierwszy czeski pilot wojskowy austro-węgierski, a następnie generał czechosłowackich sił powietrznych, por. Victor Schünzel (austriacka licencja pilota nr 29 z 8 października 1911 r.), por. Robert Eyb (austriacka licencja pilota nr 30 z dnia 10 października 1911 r.), por. Kurt Wilhelm von Helffeld (austriacka licencja pilota nr 47 z dnia 23 lutego 1912 r.), por. Eduard Nittner (austriacka licencja pilota nr 42 z 16 listopada 1911 r., por. Josef Flassig (austriacka licencja pilota nr 50 z 30 kwietnia 1912 r.), por. C. Perini (austriacka licencja pilota nr 54 z 8 lipca 1912 r.) oraz dwóch pilotów Marynarki Wojennej kpt. Václav Voseček (austriacka licencja pilota nr 65 z 12 sierpnia 1912 r.) i por. Gottfried von Banfield (austriacka licencja pilota nr 67 z 15 sierpnia 1912 r.). V. Voseček latał na Etrich-Taube Rennbaby, specjalnym jednomotowcem zbudowanym przez Igo Etricha na zawody lotnicze. Razem z ppłk. M.E. Uzelacem latał również jako pasażer por. Josef Cejnek (austriacka licencja pilota nr 75 z 24 sierpnia 1912 r.)¹⁴. Por. G. von Banfield stał się później odnoszącym największe sukcesy pilotem myśliwców c.k. Korpusu Marynarki Wojennej, asem z dwunastoma potwierdzonymi i ośmioma niepotwierdzonymi zwycięstwami¹⁵.

V. Voseček postanowił polecieć z Wiener Neustadt do Linzu 17 października 1912 r. po zakończeniu szkolenia. Miał do pokonania na dwumotowcu Lohner-Pfeilflieger (później Lohner B.I) około 200 kilometrów. Jego samolotem był najprawdopodobniej Lohner-Marinepfeilflieger III (K.u.K. Seeflugzeug Nr. 3). V. Voseček nie odniósł takiego sukcesu, jak się spodziewał. Powinien wystartować w południe, ale z powodu chmur jego lot został przesunięty o około 2 godziny. W końcu wystartował po południu, o godz. 14:00. Jego przybycie do Linzu było spodziewane około godz. 18:00. Podczas lotu walczył z silnym wiatrem. Silnik zużył więcej paliwa, niż początkowo się spodziewano, co zakończyło się lądowaniem w pobliżu austriackiej wioski Persenbeug. Dopiero po uzupełnieniu paliwa mógł kontynuować lot, lecz ostatecznie nie dotarł do

Linz, tak jak przewidywał. Z tego punktu widzenia jego lot był nieudany. Można częściowo zrekonstruować jego lot na podstawie doniesień prasowych. Dowództwo w Wiener-Neustadt spodziewało się, że V. Voseček może wylądować na poligonie nie wcześniej niż około południa. Oczekiwał na niego oddział 14. pułku piechoty dowodzony przez por. Heinricha Schartnera. Do godz. 15:30 nie było informacji o samolocie jak i o pilocie. W międzyczasie V. Voseček pojawił się nad Sankt-Pölten, a jego przybycia spodziewano się między godz. 16 a 17 po południu. Jednak do godz. 17:30 po południu samolot nie pojawił się, więc por. Schartner postanowił odejść ze swoimi ludźmi, gdyż zapadła ciemność i był pewien, że samolot nie wylądował w nocy¹⁶. Dopiero następnego dnia nadszedł raport, że V. Voseček prawdopodobnie wylądował w pobliżu Persenbeugu około godz. 19:00 obok rzeki Ybbs ze względu na brak paliwa. Po zatankowaniu pilot wystartował o godz. 21.10, leciał tylko 20 minut i wylądował na tak zwanym Grünauer-Eck po austriackiej stronie Dunaju. Po około godzinie ponownie wystartował, ale jego lot był tak krótki, jak poprzedni. Pilot zauważył, że jego silnik jest uszkodzony, nie mógł wystarczająco się wznieść nad pagórkowatym terenem i postanowił wylądować. Odbyło się to na wyspie pośród Dunaju na północ od Wallsee. Tym razem lądowanie było niefortunne, ponieważ pilot uszkodził lewe skrzydło podczas przyziemienia i nie mógł kontynuować lotu. Naprawienie samolotu na miejscu było niemożliwe. Dlatego samolot został zdemontowany, załadowany na parowiec i popłynął do Wiednia, a następnie z Wiednia lądem przetransportowano go do Wiener-Neustadt. Kiedy arcyksiążę Franciszek Salvator z rodu Habsburgów dowiedział się, że V. Voseček wylądował w pobliżu jego zamku, wysłał po niego swojego osobistego kierowcę i pilot spędził kilka dni w zamku Wallsee jako gość arcyksięcia. V. Voseček prawie, że przeszedł do historii jako pierwszy pilot samolotu, który przeleciał nad Linzem. Stało się to kilka dni później, 28 października 1912 r. Pierwszym był por. Eduard Nittner, który leciał samolotem Etrich „Tau-

14 Das Offizierfliegen in Wiener-Neustadt, Wiener Abendpost. Beilage zur Wiener Zeitung Nr. 231 vom 7. Oktober 1912, s. 5. oraz Dessoys, Reinhard Karl Boromäus, op.cit.; Camillo Perini, ur. 18 czerwca 1887 w Pula, zm. 27 sierpnia 1942 w Viterbo, po zakończeniu Wielkiej Wojny wstąpił do lotnictwa polskiego, gdzie służył do końca życia – przyp. red.

15 Rajlich, Jiří, op.cit., s. 244.

16 Fernflug Wiener-Neustadt — Linz, Linzer Volksblatt Nr. 239 vom 18. Oktober 1912, s. 8.

be” o imieniu „Achilles” (pilot był posiadaczem austriackiej licencji pilota nr 42 z dnia 16 listopada 1911 r¹⁷).

Pierwsze długodystansowe loty nad Adriatykiem w 1913 i 1914 r.

Kpt. V. Voseček zasłynął jako pilot c.k. Marynarki Wojennej już przed wybuchem I wojny światowej. Z powodzeniem przeprowadził kilka lotów długodystansowych wodnosamolotem. Większość z nich odbyła się w 1913 roku. Trzy austro-węgierskie hydroplany: S8 (łódź latająca Donnet-Leveque z silnikiem Gnôme 80 KM), S10 (łódź latająca Donnet-Leveque z silnikiem Gnôme 50 KM) i S11 (łódź latająca Donnet-Leveque z silnikiem Gnôme 50 KM) obsługiwane przez załogi: kpt. V. Voseček, kpt. V. Klobučar i por. G. von Banfield przeprowadziły lot długodystansowy z portu w Pula, głównej austro-węgierskiej bazy morskiej, do portu w Trieście. Piloci lecieli wzdłuż zachodniego wybrzeża Istrii. Lot trwał około godziny. Po krótkim odpoczynku ponownie znaleźli się w powietrzu. Lot powrotny trwał około 80 minut. Był to pierwszy grupowy przelot długodystansowy w historii austro-węgierskiego Lotnictwa Marynarki Wojennej. Około 65 mil od Pula w kierunku Triestu, por. G. von Banfield rozbił hydroplan S11 w dniu 28 marca 1913 r¹⁸. Pilot i jego obserwator kpt. V. Voseček zademonstrowali lot wodnosamolotu w czasie, gdy arcyksiążę Franciszek Ferdynand d'Este przeprowadzał inspekcję floty austro-węgierskiej. Popłynął on swoim jachtem SMS „Lacroma” z Triestu do Pula, a por. G. von Banfield przeleciał nad nimi w pobliżu Rovinj. Kiedy wodnosamolot był mocno przechylony, silnik miał niewystarczającą moc i wskutek przeciągnięcia samolot uderzył w morze. Załogę uratowano, ale pilot złamał nogę. Wodnosamolot został poważnie uszkodzony i pozostawiony w morzu¹⁹.

Inne loty odbywały się zwykle między bazami c.k. Marynarki Wojennej wzdłuż wybrzeża Adriatyku, głównie wokół Istrii. Jako przykłady

możemy wymienić loty przeprowadzone jesienią 1913 roku. Kpt. V. Voseček przeleciał samotnie z portu w Pula do Poreča (Parenzo) 10 sierpnia 1913 r., czyli około 33 mil morskich. Podobny lot odbył z Pula do Portorož (Portorose), ale tym razem musiał walczyć z borą - gwałtownym zimnym wiatrem północnym wiejącym z gór na wschodnie wybrzeże Adriatyku, zwykle zimą. Pilot z powodzeniem wylądował na morzu w pobliżu budynku uzdrowiska, ale z powodu wiatru nie mógł kontynuować lotu. Odległość, którą przeleciał samolotem S11, wynosiła około 50 mil morskich (mm)²⁰. Wystartował z portu w Pula o godz. 6:30 rano 4 października 1913 r. Poleciał do portu w Trieście, gdzie bez problemów wylądował na morzu w pobliżu lokalnej latarni morskiej. Lot trwał około półtorej godziny. Kpt. V. Voseček wystartował do lotu powrotnego około godz. 10:30. Latał wokół portu w Trieście, ale po krótkim locie postanowił wylądować z powodu awarii technicznej. Silnik hydroplanu został wysłany do lokalnego wojskowego warsztatu naprawczego. Pilot mógł zejść znów na wodę około godz. 8:00 rano. 7 października 1913 r. poleciał z mechanikiem do portu w Pula gdzie wylądowali w porcie około 9 rano po godzinnym locie²¹. Drugi lot grupowy odbył się 22 października 1913 roku. Kpt. V. Voseček i kpt. Ernst Rusch pilotowali S11 (łódź latająca Donnet-Leveque z silnikiem Gnôme 50 KM) i S12 (łódź latająca Donnet-Leveque z silnikiem Gnôme 80 KM). Lecieli nad Zatoką Kvarner. Podróż z Pula na wyspę Lošinja trwała około 40 minut, z Lošinja na wyspę Cres pozostałe 40 minut, a do portu Opatija (Abbazia) kolejne 50 minut. Obaj z powodzeniem wylądowali około 15:00²². V. Voseček ponownie poleciał 22 listopada 1913 r. z Pula do Triestu. Tym razem zdecydował się na lądowanie pośrednie w Rovinj. Rano poleciał do Rovinj, a w południe do Triestu. Tak jak poprzednio wylądował w pobliżu latarni morskiej²³.

W międzyczasie kpt. V. Voseček został pierwszym licencjonowanym pilotem morskim w historii austro-węgierskiego Korpusu Mary-

17 Der erste Aeroplan über Linz, Linzer-Volksblatt Nr. 248 vom 29. Oktober 1912, s. 6.

18 Notizen. Dre Hydroplane, Allgemeine op.cit., No. 5 vom 2. Februar 1913, s. 124.

19 Schupita Peter, Die k. u. k. Seeflieger. Chronik..., op. cit., s. 99.

20 Notizen. Von Pola nach Parenzo, Allgemeine op.cit., No. 75 vom 17. August 1913, s. 1147; Notizen. Von Pola, Allgemeine op.cit., No. 95 vom 5. Oktober 1913, s. 1402.

21 Notizen. Von Pola, Allgemeine op.cit., No. 95 vom 5. Oktober 1913, s. 1402; Am 4 d. stieg der Pilot Linien-Schiffsleutnant Wosecek, Allgemeine op.cit., Nr. 41 vom 12. Oktober 1913, s. 45.

22 Notizen. Einen Überseeflug, Allgemeine op.cit., No. 104 vom 25. Oktober 1913, s. 1512.

23 Notizen. Von Pola, Allgemeine op.cit., No. 115 vom 30. November 1913, s. 1659.

narki Wojennej, a nawet c.k. sił powietrznych. c.k. Marynarka Wojenna postanowiła mianować go Instrukctorem Lotnictwa Morskiego w Pula, z przydziałem na wyspie St. Catarina, gdzie utworzono pierwszą austro-węgierską bazę lotnictwa morskiego. Kpt. V. Voseček wziął udział w locie długodystansowym z Pula do Zatoki Kotorzkiej (Cattaro) w Czarnogórze w dniu 2 kwietnia 1914 r. Znajdowała się tam kolejna bardzo ważna baza morska austro-węgierskiej Marynarki Wojennej. Pilotował hydroplan E17 (łódź latająca Lohner M z silnikiem Hiero 85 KM), zaś kpt. Franz Mikuleczky leciał łodzią latającą E16 (Lohner-Marine 1½ Decker). V. Voseček wykonał lot bez lądowania pośredniego zaś kpt. F. Mikuleczky był zmuszony wylądować z powodu braku paliwa. V. Voseček wylądował w Kotorze około południa, a drugi pilot po południu. Był to przelot rekordowy dla tych samolotów o długości około 360 mm, co uznano za osiągnięcie nawet większe, niż w przypadku samolotów lądowych²⁴.

Marynarka Austro-Węgier wysłała do bazy w Pula (K.u.K. Seeflugstation Pula) w maju 1914 r. następujących oficerów: pilotów V. Vosečka, F. Mikuleczky'ego, Hugo von Wiktorina, G. von Banfielda, Konstantina Maglića, Glauko Prebandę, Otto Fiałę von Fernbrugg, Aloisa Kaindla i oficerów technicznych inżyniera budownictwa okrętowego 2. Klasy Theodora Weichmanna, Komisarza Marynarki Wojennej 1. Klasy Juliusa Smoquina i brygadzystę Friedricha Constanzo i Gunsmitha Franza Kutscherę. Nowa baza wodnosamolotów treningowych w Pula powstała na wyspie Kozada (Cosada) poza portem między wybrzeżem, a wyspą Brijuni. Dawna baza była zbyt mała dla szybko rosnących potrzeb c.k. Korpusu Marynarki Wojennej. Kpt. V. Voseček w drugiej połowie czerwca 1914 r. został pierwszym dowódcą tej bazy wodnosamolotów²⁵. Cesarz Franciszek Józef I Habsburg odznaczył V. Vosečka za służbę w c.k. Korpusie Marynarki Wojennej orderem Militärverdienstkreuz (Krzyżem za Zasługę Wojskową) w czerwcu 1914 roku. Kpt. V. Voseček miał wielki szacunek dla cesarza. Gdy doszło do katastrofy sterowca M.III (Kör-

ting) 20 czerwca 1914 r. pod Fischamend, został on mianowany przez monarchę członkiem komisji śledczej, która rozpoczęła prace w terenie już po południu 20 czerwca 1914 r. Szefem tej komisji został arcyksiążę Karl Franz Josef (późniejszy cesarz Karol I Habsburg). Członkami byli także: gen. Carl Bellmond von Adlershorst, gen. Carl von Kirchbach auf Lauterbach, płk. wojsk lądowych oraz kapitan statku Zuccoli płk. M. E. Uzelac, naczelny dowódca lotnictwa austro-węgierskiego. Komisja uznała, że winnym był pilot armii, który rozbił sterowiec. Miejsce katastrofy odwiedzili również arcyksiężęta Józef Ferdinand Habsburg i Leopold Salvator Habsburg, marszałek Artur Arz von Straussenberg i marszałek Wenzel Tertain²⁶.

Kpt. V. Voseček i kpt. F. Mikuleczky ponownie polecili dwoma samolotami do Opatii (Abbazia) 15 kwietnia 1914 r. Gubernator regionu przybrzeżnego Austro-Węgier książe Konrad Hohenlohe-Schillingsfürst i księżniczka Rosa Croj uczestniczyli w festynie portowym na rzecz austro-węgierskiej Marynarki Wojennej. Jednym z punktów programu były pokazy jej lotników. V. Voseček jako pilot i F. Mikuleczky jako obserwator wzięli w nich udział demonstrując pilotaż w dwumiejscowym wodnosamolocie. Przybyli z Pula wodnosamolotem, a po południu wykonali pokaz lotniczy dla bardzo dużej liczby widzów²⁷.

Wybuch Wielkiej Wojny

Wojna światowa – Wielka Wojna - rozpoczęła się dla pilotów c.k. Marynarki Wojennej wcześniej niż oficjalnie ją ogłosił monarcha Austro-Węgier. 2. Dywizjon Okrętów opuścił Bazę Morską w Pula 22 lipca 1914 r. o godzinie 4:00 rano. Okręty popłynęły do Zatoki Kotorzkiej, gdzie przybyły następnego dnia i zakotwiczyły naprzeciwko miasta Melinje. Wysłano tam również trzy hydroplany. Kpt. V. Voseček i jego hydroplan E20 (łódź latająca Lohner M1 z silnikiem Hiero 85 KM) zostali zabrani na pokład SMS „Erzherzog Franz Ferdinand” (typu Radetzky). Por. G. von Banfield z hydroplanem

24 Distanzflug auf Seeflugzeugen der k. und k. Kriegsmarine, Wiener Abendpost. Beilage zur Wiener Zeitung Nr. 76 vom 3. April 1914, s. 5.

25 Militärisches. Personalverordnungsblatt für die k.u.k. Kriegsmarine, Fremden-Blatt Nr. 134 vom 16. Mai 1914, s. 26. Eine Seeflugstation in Pola, Neuigkeits Welt-Blatt Nr. 140 vom 23. Juni 1914, s. 9.

26 Amtlicher Teil, Wiener Zeitung Nr. 139 vom 20. Juni 1914, s. 1; Die Luftschiffer-Katastrophe in Fischamend, tamże, Nr. 140 vom 21. Juni 1914

27 Tagesneuigkeiten. Oesterr. Marineflieger in Abbazia, Salzburger Volksblatt Nr. 85 vom 16 April 1914, s. 3.

E21 (łódź latająca Lohner M1 z silnikiem Hiero 85 KM) znalazł się na pokładzie SMS „Zrinyi”, zaś kpt. Konstantin Maglič z E18 (łódź latająca Lohner M1 z silnikiem Hiero 85 KM) na pokładzie SMS „Radetzky” (oba okręty należały również do typu Radetzky). Następnego ranka, 24 lipca 1914 r., piloci c.k. Marynarki Wojennej polecili wodnosamolotami nad zatokę Tivat (Teodo), gdzie została założona prowizoryczna baza hydroplanów. Kpt. Václav Voseček przeprowadził stąd pierwszy lot rozpoznawczy nad górą Lovćen w południowo-zachodniej Czarnogórze, gdzie stacjonowały baterie artylerii czarnogórskiej i ostatecznie mogły one otworzyć ogień do austro-węgierskiej bazy morskiej w Zatoce Kotorzkiej. Chociaż wojna nie została jeszcze wypowiedziana, lot V. Vosečka uznawany jest jako pierwsza taka misja w wojnie. Baza hydroplanów w zatoce Tivat nie została uznana za odpowiednią i wszystkich 3 lotników przeniesiono do Kumbor, późniejszego miejsca wieloletniej bazy hydroplanów służącej w różnych okresach historycznych na rzecz floty jugosłowiańskiej, włoskiej i niemieckiej w okresie międzywojennym i podczas II wojny światowej. Załoga otrzymała kolejnego pilota, por. Otto Fiałę von Fernbrugga. Wojna została oficjalnie ogłoszona 5 sierpnia 1914 r. Ogółem, w pierwszym miesiącu wojny piloci austro-węgierskiej Marynarki Wojennej zrealizowali około 60 godzin nalotu. V. Voseček latał głównie z obserwatorem armii por. Adolfem Pielerem, który później przyjął imię Hasan Riza Effendi Pieler (Niemiec z Bratysławy, znanej w tym czasie jako Preszburg, niemiecki Pressburg lub węgierski Pozsóny - obecnie na Słowacji). Por. A. Pieler został pierwszym austro-węgierskim pilotem c.k. Marynarki Wojennej, a nawet pilotem lotnictwa austro-węgierskiego, który zbombardował pozycję wroga. Stało się to 15 sierpnia 1914 r., kiedy latał razem z pilotem kpt. Konstantinem Magličem nad pozycjami artylerii w Krstac w Czarnogórze samolotem E18 (łódź latająca Lohner M1 z silnikiem Hiero 85 KM). Następnego dnia, 16 sierpnia 1914 r. pilot zbombardował baterie artyleryjskie Czarnogórców na Lovćen. Tym razem hydroplan E21 (łódź latająca Lohner M1 z silnikiem Hiero 85 KM) był pilotowany przez kpt. V. Vosečka, który lecał innym samolotem 28 sierpnia 1914 r.

razem z por. A. Pielerem zaatakowali Krstac. Podczas przelotu nad Kukiem, zostali ostrzelani przez wrogą artylerię, a ich samolot został dwukrotnie trafiony²⁸.

Kpt. V. Voseček przebywał na czarnogórskiej linii frontu bardzo krótko. Wystartował hydroplanem E21 (łódź latająca Lohner M z silnikiem Hiero 85 KM) z Kumbor 3 września 1914 r. i poleciał do Pula. To nie był lot bojowy. Pilot otrzymał tam polecenie objęcia dowództwa c.k. Korpusu Marynarki Wojennej. Tymczasowym Dowódcą Oddziału Wodnosamolotów w Kumbor został por. G. von Banfield. V. Voseček miał siedzibę w Pula i nie mógł bezpośrednio przystąpić do walki. Tylko okazjonalnie latał na misje bojowe. Np. na początku listopada 1914 r., kiedy flota francuska wpłynęła na Adriatyk. Wtedy V. Voseček wraz z obserwatorem Kurtem Hezbergiem polecili hydroplanem L5 (eksperymentalna łódź latająca Lohner z silnikiem Hiero 140 KM) z Pula do Szybenika 2 listopada 1914 roku. Razem z nim poleciał także kpt. K. Maglič, który pilotował hydroplan E37 (łódź latająca Lohner M2 z silnikiem Hiero 85 KM). Jego obserwatorem był por. Alfred von Minarelli-Fitzgerald. Pilot rozbił samolot, a V. Voseček jako jedyny odkrył niektóre francuskie okręty wojenne 15 mil od Mulo. Jego obserwator zrzucił na nie trzy bomby. Wyniki nalotu były nieznanne. V. Voseček wyjechał sam z Szybeniku i wrócił 12 listopada 1914 r. z powrotem do Pula. W międzyczasie dwa inne wodnosamoloty zostały wysłane do Szybenika w dniu 11 listopada 1914 r. Por. G. von Banfield pilotował wodnosamolot E35 (łódź latająca Lohner M2 z silnikiem Hiero 85 KM) i kpt. K. Maglič L31 (eksperymentalna łódź latająca Lohner Mk z silnikiem Hiero 145 KM). Trzecia łódź latająca E38 (Lohner M2 z silnikiem Hiero 85 KM) pojawiła się tam 24 listopada 1914 r. Nowa tymczasowa baza wodnosamolotów c.k. Marynarki Wojennej została zbudowana w porcie w Szybeniku, w zatoce Sveti Petar. Głównym zadaniem pilotów tej bazy było rozpoznanie wybrzeża Adriatyku i poszukiwanie okrętów wojennych wroga. Kpt. V. Voseček poleciał do Szybenika z Pula, aby sprawdzić tymczasową bazę wodnosamolotów hydroplanem L40 (eksperymentalna łódź latająca Lohner T z silnikiem Hiero 140 KM) 18 lutego 1915 r. Poleciał

28 Schupita Peter, Die k. u. k. Seeflieger. Chronik..., op. cit., s. 161-162.

23 lutego 1915 r., lecz z braku paliwa wylądował w pobliżu Medulinu na wschodnim wybrzeżu półwyspu Istria, niedaleko Pula (po przeciwnej stronie półwyspu względem portu Marynarki Wojennej). Latająca łódź została odholowana przez okręt SMS „Chamäleon” do portu w Pula²⁹.

V. Voseček wykonał też inne loty bojowe 4 marca 1915 r. Wystartował na E35 (łódź latająca Lohner M2 z silnikiem Hiero 85 KM) wraz z Fliegermeisterem Johannem Molnarem (János Molnár) na łodzi latającej L40, często obsługiwanej przez V. Vosečka. Ich zadaniem było rozpoznanie

na akcja miała miejsce 25 maja 1915 r. Wcześniej rano, pomiędzy godz. 2:00 a 2:30 wystartowały pierwsze trzy łodzie latające: L40 (kpt. V. Voseček, pchor. Vilim Bačić z Rečina - Willy Bachich von Recino), L46 (łódź latająca Lohner T z silnikiem Hiero 150 KM - kpt. Gustav Klasing, por. Johann Fritsch von Cronenwald), L47 (łódź latająca Lohner T z silnikiem Hiero 150 KM - kpt. G. von Banfield, por. Herbert Strobl von Ravensburg). Hydroplany zaatakowały Ankony z południa. Pogoda była niesprzyjająca, z mgłą i silnym wiatrem. V. Voseček przeleciał nad pancernikiem



Václav Voseček (stoi) w latającej łodzi E16, źródło: zbiory Jiří Rajlichy.

morza między Pula a Rijeką, na wschodniej części półwyspu Istria. Nie zgłosili nic nadzwyczajnego³⁰.

Włochy wchodzą do wojny

Pierwszy miesiąc wojny pomiędzy Austro-Węgrami a Włochami okazał się decydujący dla kpt. V. Vosečka. Włochy wypowiedziały wojnę Austro-Węgrom 23 maja 1915 r. O godzinie 3.30 V. Voseček jako dowódca c.k. Korpusu Marynarki Wojennej rozkazał bombardować włoskie miasta i porty. Pierwsza taka ofensywa-

SMS „Zrinyi” i skierował się przeciwko Ankonie. Dotarł do ujścia rzeki Esino i wtedy postanowił jednak nie lecieć do Ankony, ale przeciwko Jesi. Zrzucił bomby na budynek, prawdopodobnie hangar sterowca, na południe od włoskiego miasta Chiavaralle. Po ataku poleciał pod Ankony, gdzie jego wodnosamolot został ostrzelany z broni maszynowej z pozycji blisko Porta Riva. Potem rozpoczął lot powrotny. Wodnosamolot L46 także został ostrzelany w pobliżu Ankony, najpierw przez pociąg w pobliżu Falconara, a potem przez artylerię w pobliżu La Toretta. W Ankonie zało-

29 Ibidem, s. 168.

30 Ibidem.

ga tego wodnosamolotu została ostrzelana bronią maszynową przez baterię artyleryjską Alfredo Savio. Bomby zrzucono z wysokości 1400 metrów na stocznię Cantiere Liguro Anconitano, gazownię, elektrownię i na stos węgla na stacji kolejowej. Wodnosamolot został ostrzelany z broni maszynowej po odlocie z Rivy. Trzeci wodnosamolot L47, został również ostrzelany z broni maszynowej na obrzeżach Ankony. W oficjalnym dokumencie napisano, że „hydroplan został przywitany ogniem ze strony miasta”. Załoga L47 zrzuciła osiem bomb na statki o wyporności oko-

Pozostałe trzy wodnosamoloty zostały wysłane do bombardowania Wenecji. L44 (łódź latająca Lohner T z silnikiem Rapp 150 KM – kpt. G. Prebanda, pchor. Georg Metzler), E35 (łódź latająca Lohner M2 z silnikiem Hiero 85 KM - kpt. Alfred von Minarelli-Fitzgerald, pchor. Johann Schmalz) i L48 (łódź latająca Lohner T z silnikiem Hiero 150 KM – kpt. Alois Kaindl, por. Sándor Ulmanský de Vracsevgaj - Alexander Ulmanský von Vracsevgaj) wystartowały z wyspy Santa Catarina (Sveta Katarina) w porcie Pula o godz. 2:45. Ich zadaniem było zbombardowanie We-



Łódź latająca L40, na której Václav Voseček i Villi Bačić dostali się do niewoli, źródło: zbiory Jiří Rajliha.

ło 5000 ton każdy przy północnym molo, które było uważane za częściowo zatopione, na stocznię na północnych obrzeżach Ankony, na gazownię i zbiornik paliwa. Załoga także ostrzelała pozycję artyleryjską Alfredo Savio z broni maszynowej i obserwowała żołnierzy uciekających z koszar podczas ataku. W międzyczasie Ankona i inne włoskie cele zostały ostrzelane również przez okręty austro-węgierskie³¹.

necji. Wszystkie łodzie latające wróciły, ale tylko L44 i L48 zrzuciły bomby, a E35 powrócił przedwcześnie z powodu silnego wiatru Bora. Włosi planowali zemstę i wysłali sterowiec nad wybrzeże Pula Città di Ferrara. Sterowiec przeleciał nad niektórymi okrętami austro-węgierskimi i został ostrzelany z dużej odległości przez pancerniki SMS „Habsburg” i SMS „Arpád” oraz pancernik SMS „Tegethoff”. Niektóre wodnosamoloty próbowały go zaatakować ale bez powodzenia. Ścigano sterowiec, dopóki paliwo się nie wyczerpało³².

31 Ibidem, s. 169-170.

32 Ibidem, s. 170.

Dowództwo austro-węgierskie rozkazało przeprowadzić nowy atak na Wenecję 27 maja 1915 r. Uczestniczyło w nim sześć łodzi latających, ale tylko trzy dotarły do włoskiego miasta i portu - L40 (kpt. V. Voseček i pchor. V. Bačić), L44 (kpt. G. Prebanda, pchor. Georg Metzler) i L46 (kpt. Gustav Klasing, por. Johann Fritsch von Cronenwald), wszyscy uczestnicy poprzednich nalotów. Ale V. Voseček nie wrócił z tego lotu do bazy. Łódź latająca poszukiwała go oraz jego obserwatora V. Bačića następnego dnia blisko Wenecji, ale nie znaleziono ich śladu. Austro-węgierscy piloci Marynarki Wojennej obserwowali tylko chmury dymu nad Wenecją. Nic więcej nie wykryto³³.

Losy kpt. V. Vosečka i pchor. V. Bačića wyjaśniły się kilka dni później. Międzynarodowy Czerwony Krzyż poinformował, że obaj zostali schwytani przez Włochów. Wprawdzie zostali wpisani na listę jeńców wojennych, ale oficjalnie nie przed końcem września 1915 r. Oficjalne wiadomości były krótkie: „Bachich v. Recina, Will, See-Kdt., KMar., Ungarn, Fiume, 1886, kriegsgef., Colle di Tenda, Włochy... Woseček, Wenzel, Linien-schiffsLt., KMar., Böhmen, Prag, Žižkov, 1882, kriegsgef., Colle di Tenda, Włochy.” Nie podano pisemnych miejsc urodzenia, ale miejsca stałego pobytu³⁴. Co się stało 27 maja 1915 r.? Wodnosamolot L40 miał wadę silnika i kpt. V. Voseček musiał wylądować w pobliżu Volano na bagnie. Tam czekali na nich włoscy żołnierze. Lotnicy nie zdążyli zniszczyć swojej latającej łodzi. Włosi przejęli samolot w stanie nienaruszonym i mogli go przestudiować. Ponieważ w tamtym czasie nie mieli własnych samolotów lotnictwa morskiego, skopiowali zdobyty wodnosamolot austro-węgierski i zaczęli go produkować jako Macchi

M.1., który był wytwarzany w seriach samolotów morskich dwu i jednoosobowych. Austro-węgierska przewaga w samolotach morskich nad Adriatykiem wkrótce się skończyła. W dużej mierze z powodu zdobycia wodnosamolotu kpt. V. Vosečka³⁵. V. Voseček próbował trzykrotnie uciec z niewoli, ale bez powodzenia. Włosi przekazali później go Francuzom, w drodze wymiany za innych schwytanych oficerów. Jego ostatnim miejscem uwięzienia był Fort du Motte Giron niedaleko Dijon. V. Voseček zdołał wydostać się z tego więzienia. Uciekł przez górskie tereny do Szwajcarii. W końcu dotarł z pomocą dyplomatów austro-węgierskich do portu Pula 3 czerwca 1917 r.³⁶.

Václav Voseček został odznaczony Krzyżem Zasługi 3 klasy z mieczami i odznaczeniami wojennymi „za odważne osiągnięcie jako pilota przeciw wrogowi” w listopadzie 1917 roku. Monarcha udekorował także innych pilotów marynarki wojennej, hrabiego kpt. Franza Antona von Nostizta-Rienecka i kpt. G. von Banfielda³⁷. Kpt. Václav Voseček służył w tym czasie jako dowódca Seeflugstation Pula w Puntizela (Puntisella) oraz zastępca dowódcy c.k. Korpusu Lotniczego Marynarki Wojennej, który oficjalnie został przemianowany na K. u. K. Seefliegerkorps 18 kwietnia 1917 r.³⁸. V. Voseček wydał swoje wspomnienia o niewoli i ucieczce, ale w opublikowanej wersji było dużo austro-węgierskiej propagandy, a wiele wydarzeń opisanych w książce nie miało nic wspólnego z rzeczywistością. W rzeczywistości ten pamiętnik nie został napisany przez niego samego, ale przez por. Ericha Neugebauera, który pracował w służbach propagandy. Historia V. Vosečka stała się bardzo znana w ostatnim roku istnienia Austro-Węgier³⁹. Niemal wszystkie zna-

33 Ibidem.

34 K. u. k. Kriegsministerium, Verlustliste Nr. 279 ausgegeben am 30. 9. 1915, s. 4 and 6.

35 Schupita Peter, Die k. u. k. Seeflieger. Chronik..., op. cit., s. 170; Macchi L-1 i L-2 były potem rozwijane do wersji M-3, M-5, M-7, M-8 i M-9. W 1921 r. Polska zakupiła we Włoszech 7 kompletnych M-9 oraz części do złożenia następnych 3 płatowców. Trafily one do Marynarki Wojennej. Ze względu na kiepski stan techniczny wszystkie zostały wycofane do 1926 r., patrz: Morgała A., Samoloty wojskowe w Polsce 1918-1924, Warszawa 1997 oraz Sankowski W., Macchi M-9 czyli włoskie kłopoty, Lotnictwo z szachownicą, nr 9 – przyp. red.

36 Ibidem.

37 See for example Auszeichnungen in der Kriegsmarine (Osterreichische) Volks-Zeitung Nr. 315 vom 16. November 1917, s. 4 and Militärische Auszeichnungen und Verleihungen Offizielle Mitteilungen k. k. Oesterreichischen Automobil-Club, Nr. 49 vom 9. Dezember 1917, s. 12.

38 Schupita Peter, Die k. u. k. Seeflieger. Chronik..., op. cit., s. 137.

39 Wosecek, Wenzel, Kriegsgefangen und entflohen. Erlebnisse in italienischer und französischer Gefangenschaft nacherzählt von Erich Neugebauer. Wien: Braumüller 1918.

czące gazety austro-węgierskie odnosiły się do tej książki i opisywały V. Vosečka jako bohatera⁴⁰. Mniej znany jest fakt, że pchor. V. Bačić również uciekł z niewoli. Cesarz i jego małżonka udzieli mu audiencji w dniu 14 maja 1918 r. Kpt. V. Voseček kontynuował służbę w lotnictwie. Został ponownie przeszkolony w zakresie pilotowania lądowych myśliwców jednomiejscowych Phönix D.I. Łącznie 4 myśliwce tego typu wystar-

i 4 myśliwcami Nieuport. Austro-węgierscy piloci podali, że zestrzelili dwa myśliwce wroga⁴¹. Oba zwycięstwa zostały przypisane por. F. Langowi⁴². Kpt. V. Voseček latał jeszcze na myśliwcu o numerze J16 (Phönix D.I) 5 września 1918 r. W misji bojowej towarzyszyli mu: J19 (Phönix D.I, por. F. Lang), J18 (Phönix D.I, sierż. Heřman Czirolnik), K194 (łódź latająca Oeffag Weichmann, plut. Fritz Sommer, por. Juhász Jovanovics de Antafal-



Cesarz Karol I i Václav Voseček (5. z prawej) 17 października 1917 r. - po ucieczce z niewoli włoskiej, źródło: zbiory Jiří Rajlichy.

owały z lotniska Altura w pobliżu Pula 19 maja 1918 roku: A114 był pilotowany przez kpt. Václava Vosečka, A102 przez kpt. K. Maglića, A110 przez por. Stephana Wollemanna i A115 przez por. Friedricha Langa. Około 20 mil na wschód od ujścia rzeki Pad piloci weszli do walki powietrznej z 2 włoskimi samolotami rozpoznawczymi

va) oraz K167 (łódź latająca UFAG Weichmann, kpt. Anton Nedopil, por. Felix Elsner). Lecieli, aby towarzyszyć latającym łodziom K233 i K234 (UFAG Brandenburg), które wracały z lotu zwiadowczego nad portem w Ankonie. Misja przebiegła spokojnie, ale łódź latająca K167 uległa awarii podczas lądowania⁴³.

40 See for example *Erlebnisse eines österreichisch-ungarischen Seeoffiziers. Kriegsgefangenen und entflohen*. *Mittagsblatt der Neuen Wiener Journals* Nr. 8859 vom 4. Juli 1918, s. 4 and *Die Flucht aus dem französischen Kastell*, *Reichspost* Nr. 318 vom 14. Juli 1918. *Morgenblatt*, s. 5.

41 Schupita Peter, *Die k. u. k. Seeflieger. Chronik...*, op. cit., s. 232.

42 Ibidem, s. 244.

43 Ibidem, s. 242.

Powojenne życie Vosečka

Václav Voseček ze swoimi umiejętnościami długo nie szukał pracy w powojennej Czechosłowacji. Nowonarodzona Czechosłowacja zbudowała własną flotę, chociaż nie miała dostępu do morza. Pierwszy statek o nazwie „Legie” (5765 BRT) został zakupiony w Japonii do transportu czechosłowackich legionistów z Władywostoku z powrotem do domu. V. Voseček został drugim kapitanem statku po tym, jak został on kupiony w Japonii. Żeglował tym statkiem po całym świecie. Statek „Legie” został sprzedany w 1932 r. do Grecji. V. Voseček znów nie pozostawał długo bez pracy. Czechosłowacka firma obuwnicza „Bata” kupiła w tym samym roku nowy statek przemianowany na „Morava” (3642 BRT), którego kapitanem został V. Voseček. Dostarczał ładunki na cały świat, ale w 1933 roku firma „Bata” zdecydowała się sprzedać statek i zaproponowała V. Vosečkowi nową pracę - na stanowisku dyrektora cywilnego portu lotniczego Bata w Otrokovicach na Morawach Południowych. V. Voseček pełnił tę funkcję do 1939 r.

Václav Voseček, człowiek o tak barwnym życiorysie, zmarł 5 grudnia 1969 r. w Bukovie, dzielnicy miasta Usti nad Łabą w Czechach północnych⁴⁴.



*Václav Voseček w latach 30. XX w.,
źródło: zbiory Jiří Rajlich.*

⁴⁴ Rajlich, Jiří, op.cit., s. 226.

Lotnictwo morskie Finlandii podczas wojny zimowej 1939-1940

Finland's naval aviation during the 1939-1940 winter war.

Przedstawiono stan, organizacji, wyposażenie i działania bojowe fińskiego lotnictwa morskiego w czasie wojny zimowej Finlandii ze Związkiem Socjalistycznych Republik Radzieckich (30 listopad 1939 do 13 marca 1940).

The state, organization, equipment and combat operations of Finnish naval aviation during the winter war of Finland with the Soviet Union (November 30, 1939 to March 13, 1940) were presented in that article.

Kwestia działalności lotnictwa fińskiego w trakcie wojny zimowej, jest zazwyczaj kojarzona z działaniami jednostek myśliwskich wyposażonych w samoloty myśliwskie Fokker D.XXI, które z dużymi sukcesami potrafiły przechwytywać sowieckie wyprawy bombowe zadając napastnikom duże straty. Kwestia pozostałych jednostek lotnictwa bombowego, a także wykorzystania jednostek pomocniczych jest bardzo rzadko poruszana w publikacjach wydawanych w języku polskim. Tematyka ta doczekała się jednak dość rozbudowanej bibliografii w języku fińskim, która oprócz dokumentacji archiwalnej, częściowo dostępnej w Internecie na stronach internetowych należących do fińskiego Archiwum Narodowego, obejmuje także liczne publikacje książkowe¹. Dostęp do tych pozycji jest niestety dość problematyczny, w związku z czym trudno liczyć, na możliwość tłumaczenia tych prac z języka fińskiego na język polski lub angielski.

Z tego względu konieczne okazało się dość częste korzystanie z materiałów dostępnych w Internecie, na stronach prowadzonych przez fińskich pasjonatów lotnictwa. Niestety, obecnie znaczna część wspomnianych witryn jest już nieaktywna, co skutecznie utrudnia dotarcie do choćby szczątkowych informacji. Wszystkie informacje zawarte w tekście, a pochodzące ze źródeł i opracowań fińskich były „doraźnie” i we własnym zakresie tłumaczone z języka fińskiego przez autora przy pomocy dostępnych mu słowników i wsparciu zaprzyjaźnionych osób w mniejszym lub większym stopniu posługujących się językiem fińskim.

Warto również odnotować, że pamięć o fińskich lotnikach morskich biorących udział w walkach z Sowietami pozostaje żywa, czego dowodem jest częste składanie kwiatów i wieńców oraz stworzenie pomnika poświęconego jednemu z dywizjonów lotniczych wchodzących

¹ K. Keskinen, K. Stenman, Suomen ilomavoimien historia 24 – Lentorykmentti 5, Espoo 2004; J. Leskinen, A. Juutilainen, Talvisodan pikkujättiläinen, Helsinki 1999.

w skład lotnictwa morskiego Finlandii². Pomnik został umieszczony w miejscu gdzie znajdowała się pierwsza baza Lentolaivue 36, który stał się pierwszym dywizjonem fińskiego lotnictwa wydzielonym bezpośrednio do współpracy z marynarką wojenną tego państwa.

Lentolaivue 36 powstał dość późno, bo dopiero pod koniec wojny. Wcześniej występował pod różnymi nazwami np. między innymi jako Osatso Helenius – nazwę tą, wywodzącą się częściowo od nazwiska dowódcy, kapteeni³ Helmera Heleniusa, należałoby tłumaczyć jako „Hufiec Heleniusa”, lub „Oddział Wydzielony Heleniusa”. Jeszcze przed wybuchem wojny kapt. Helenius na krótko opuścił jednostkę, w tym czasie zastępował go kapt. Hytönen⁴. Jednostka dysponowała ciekawą mozaiką samolotów różnych typów i rodzajów. Początkowo (stan z grudnia 1939 r.) na jej wyposażeniu znajdowały się głównie samoloty Blackburn „Ripon” IIF produkcji brytyjskiej, ponadto dwa Junkersy F.13 i jeden Waco YKS-7 noszący cywilną rejestrację OH-AFA⁵.

Waco YKS-7 był amerykańskim dwupłatowcem, produkowanym z myślą o odbiorcach cywilnych i wojskowych. Maszyny tego typu były wykorzystywane w siłach powietrznych wielu państw świata, choć największym zainteresowaniem cieszyły się w siłach powietrznych Brazylii (32 samoloty) i Argentyny (8 samolotów)⁶. „W cywilu” maszyny tego typu wykorzystywano praktycznie na całym świecie, przy czym spośród państw europejskich, największą popularnością cieszyły się w Skandynawii, gdzie kilka samolotów zarejestrowano w III Rzeszy, Holandii, Norwegii, Szwecji i Finlandii. W wojsku, samoloty Waco wykorzystywano głównie do zadań łącznikowych i wykonywania innych zadań pomocniczych takich jak rozpoznanie. Waco nie były zaprojektowane z myślą o montowaniu na nich uzbrojenia ofensywnego i defensywnego. Od-

rębną kwestię stanowi dość enigmatyczne, co przyznawał zresztą sam producent, oznaczenie literowe samolotów tego typu. W przypadku maszyny używanej przez Finów w „Hufcu Heleniusa” – litery YKS oznaczały odpowiednio silnik (Y – silnik o mocy 225 koni mechanicznych Jacobs), model płatowca (K-wersja opracowana w 1934 r., całkowicie zabudowana przystosowana do montażu silników Jacobs lub Continental, od 1935 r. wprowadzona jako standardowa), i serię produkcyjną (S – seria standardowa, produkowana między 1936, a 1937)⁷.

Samolot był przystosowany do przewożenia od 4 do 5 pasażerów w zakrytej kabinie. Rozwijał prędkość maksymalną 246 km/h i ważył 854 kg. Łączna masa startowa nie mogła przekraczać 1474 kg. Cena jednego, fabrycznie nowego samolotu tego typu wynosiła w 1937 r. 5,695 USD⁸. Obecnie wciąż wiele samolotów Waco utrzymywanych jest w stanie lotnym, ale o wiele łatwiej natrafić na nie w różnych muzeach lotniczych. Prawdopodobnie jedynym zachowanym egzemplarzem muzealnym w Europie jest YKS-6 noszący cywilną rejestrację NC16512, znajdujący się w monachijskim muzeum Flugwerft Schleissheim.

Pozostałe maszyny wykorzystywane przez „hufiec” wydają się mniej egzotyczne, zwłaszcza dla polskiego odbiorcy. Junkers F13, był całkowicie metalowym dolnopłatem, który znajdował nabywców na całym świecie, m.in. w Polskich Liniach Lotniczych „LOT”. Nieco inaczej przedstawiała się sytuacja z samolotami Blackburn „Ripon”. Były to dwupłatowe bombowce torpedowe używane głównie przez brytyjskie lotnictwo morskie. Większość samolotów używanych przez lotnictwo fińskie zostało zbudowanych na brytyjskiej licencji. Wykorzystywane były jako maszyny rozpoznawcze podczas wojny zimowej – dopiero po zestrzeleniu jednej maszyny tego typu przez sowieckie myśliwce zdecydowano się na kon-

2 Lentolaivue 36 sai havuseppeleen, [dostęp 7 III 2020] <https://vuosaari.fi/lentolaivue-36-sai-havuseppeleen/>.

3 Kapteeni – kapitan.

4 Kansallisarkisto (Archiwum Narodowe Finlandii), Sotapäiväkirjat – kokoelma, Talvisodan sotapäiväkirjat, Ilmapuolustus 1939 – 1940 (SPK 758), (dalej: Ilmapuolustus 1939 – 1940) k. 78.

5 H. Anttonen, Lentolaivue 36 1939 – 1940, [dostęp 7 III 2020] https://www.webcitation.org/query?url=http://www.geocities.com/finmilpge/fmp_faf_llv36.html&date=2009-10-25+22:13:25.

6 World Air Forces – Historical Listings. Argentina (ARG), [dostęp 7 III 2020] <http://www.worldairforces.com/Countries/argentina/arg.html>.

7 That Waco coding system, [dostęp 7 III 2020] <http://aerofiles.com/wacodata.html>.

8 J.P. Juptner, US. Civil Aircraft (ATC 1-100), Los Angeles 1962, s. 37 – 40, 195 – 198, 208 – 209, 280 – 284; Idem, US. Civil Aircraft (ATC 401 – 500), Los Angeles 1974, s. 92 – 96, 111 – 116, 134 – 137, 243 – 249, 268 – 270; 349 – 357.

tynuowanie lotów rozpoznawczych pod osłoną nocy. Ostatnie loty rozpoznawcze wykonywano pod koniec wojny kontynuacyjnej, w 1944 r. Później samoloty tego typu wycofano z użytkowania w jednostkach liniowych i przesunięto do rezerwy. Swój lot bojowy na Blackburnie, wykonany podczas wojny zimowej, tak wspominał jeden z fińskich weteranów, Erkki Palosuo:

W 35 r. zgłosiłem się na ochotnika w Viipuri. Początkowo służyłem w artylerii i szkole oficerów rezerwy lotnictwa jako jeden z czołowych kadetów.

Wojnę rozpocząłem jako podporucznik w Lentolaivue 36. W październiku 39 r. samoloty rozpoznawcze Blackburn Ripon rozmieszczone w Santahamina zostały przeniesione do nocnych schronów w Kalvik nad Vuosaari. W listopadzie mechanicy i piloci ze swoimi zapleczem, w wielkiej tajemnicy przenieśli się do Vuosaari.

Miejsce przeznaczenia zostało przed nami zatajone, więc musieliśmy maszerować do Porvoo w nocy, nim dotarliśmy do Vuosaari. Gdy tam dotarliśmy było już jasno.

Krótko po przeniesieniu, zaraz na początku wojny, 9 sowieckich bombowców przeleciało nad Kalvik by zbombardować bazę w Santahamina. Szczęśliwie, nasze samoloty były dobrze bronione i nie doszło do żadnych uszkodzeń w Vuosaari. Naszym zadaniem było prowadzenie rozpoznania wzdłuż całej trasy od Saarenmaa, aż do końca Zatoki Fińskiej.

[...] Ripony były stare, powolne i niezdarne w locie, sprawiały wrażenie jakbyś siedział w wannie. Jednakże były bezpieczne i łatwe w pilotażu, samoloty miały otwarte kabiny, więc trzeba było nosić wszelkie możliwe [do znalezienia] futra by nie zamarznąć. Obserwator miał jeszcze lornetkę. W celu komunikowania się, członkowie załogi używali tuby głosowej przez którą można było mówić. Używaliśmy także sygnałów – uderzając się w plecy lub głowę. Np. uderzenie w głowę oznaczało: nurkuj!

Już podczas pierwszego lotu, moja maszyna miała wykonać zadanie rozpoznawcze nad portem Paldiski – i to w świetle dnia. Pilotem był Turkka. W wyniku czołowego wiatru nasza prędkość spadła do 100 km/h, a okręt wojenny znajdujący

się u wejścia do portu zaczął zaciekle ostrzelać. Pomimo tego chciałem podejść bliżej, ponieważ nasze zadanie nie zostało wykonane. W tym samym czasie Turkka zaczął się wznosić.

Zrozumiałem dlaczego, gdy zobaczyłem dwa myśliwce „Czajka” [I-153] tuż obok nas. W ostatniej chwili zdołaliśmy wejść w chmury i szczęśliwie wrócić do domu.

Nie wyciągając żadnego wniosku z naszego lotu, kolejna załoga została wysłana na lot bojowy w świetle dnia. Załoga spotkała się ze swoim przeznaczeniem i została zestrzelona, a po tym wypadku Ripony zaczęły być używane tylko podczas nocnych operacji⁹.

Przesunięcie jednostki na lotnisko polowe w Kalvik nastąpiło jeszcze przed wybuchem wojny, a personel latający i naziemny zakwaterowano w jednym z pobliskich pensjonatów. Obecnie, Kalvik jest częścią Helsinek i stanowi jedną z dzielnic miasta, którą zabudowano dużą ilością bloków mieszkalnych. Pomimo tego na terenie dzielnicy, nadal znajduje się park Kallvik Ullas, na terenie którego znajdowało się kotwicowisko wodnosamolotów wykorzystywanych przez Lentolaivue 36. Cytowany już wcześniej Palosuo wspominał:

Posiadłość, w której byliśmy zakwaterowani, była bardzo chłodna, a koszty ogrzewania pod koniec wojny były znaczne. Zabijaliśmy czas grając w karty i ucząc się angielskiego. Przy dobrej pogodzie jeździliśmy na nartach po zamrzniętym morzu, nie było wśród nas żadnych obaw, że możemy zostać zbombardowani. Gdy mieliśmy mieć lot, byliśmy przywożeni samochodami z Vuosaari jakbyśmy byli jakimiś ważnymi ludźmi!¹⁰

Koniec pobytu personelu naziemnego i latającego Lentolaivue oznaczał dla żołnierzy kolejną porcję ciężkiej pracy, gdyż personel został zmuszony do przywrócenia pokoi w pensjonacie w którym kwaterowali do stanu sprzed swojego przybycia. Palosuo wspominał, że do jednego z pokojów trzeba był wciągać po schodach, ciężką szafę. Do wykonania tego zadania trzeba było wykorzystać siły aż 12 młodych mężczyzn, a lotnicy nie należeli do ułomków.

9 E. Palosuo, Erkki Palosuo Recalls Winter War in Vuosaari, [dostęp 7 III 2020] <http://www.virtualpilots.fi/hist/WW2History-ErkkiPalosuo-VuosaariEnglish.html>

10 Ibidem.

Oprócz cytowanego wcześniej obserwatora, wśród personelu latającego i technicznego Lentolaivue 36 warto wspomnieć o jeszcze jednym lotniku „Hufca Heleniusa”. Lotnikiem tym był pochodzący z Maaria¹¹ Unto Parhilahti, który podczas wojny zimowej służył w jednostce.

Po jej zakończeniu Parhilahti, nawiązał współpracę z fińskim wywiadem wojskowym (Valpo), i prowadził działalność agenturalną na terenach przyłączonych do Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich (ZSRR). W październiku 1940 r. po raz pierwszy na dłużej związał się ze skrajnymi nacjonalistami. Co ciekawe, to pierwsze kontakty z nacjonalistami Parhilahti nawiązał nie w Finlandii, gdzie był znany jako działacz Sowiecko – Fińskiego Towarzystwa Pokoju i Przyjaźni¹²; ale w Szwecji gdzie związał się ze szwedzko – fińską organizacją o charakterze nazistowskim Samfundent Folgemenskap. W kolejnych miesiącach związku byłego fotografa z nazistami zaczęły przybierać na sile. Wreszcie wiosną 1941 r. Parhilahti zgłosił się na ochotnika do służby w oddziałach Waffen-SS. Po zakończeniu wojny kontynuacyjnej, i rozpoczęciu działań wojennych przeciwko oddziałom niemieckim znajdującym się na terenie Laponii, Parhilahti znalazł się na jednym z pierwszych miejsc opracowanej wówczas listy osób, które należy w trybie pilnym aresztować, jako człowieka zagrażającego bezpieczeństwu narodowemu Finlandii. W 1944 r. jeszcze przed zakończeniem współpracy fińsko – niemieckiej Parhilahti zmienił nazwisko na Boman.

Latem 1944 r. Boman – Parhilahti powrócił do Finlandii z Berlina, gdzie pełnił głównie różne funkcje sztabowe w fińskim batalionie ochotniczym SS. Prawdopodobnie po powrocie z Berlina do ojczyzny, Boman otrzymał zadanie stworzenia na terenie Finlandii siatki wywiadowczej, a w dalszej perspektywie także antysowieckiego ruchu oporu, który miał działać w ścisłej

współpracy z Niemcami. Planów tych nie udało się jednak zrealizować, gdyż wszyscy wyszkoleni w Niemczech twórcy siatek wywiadowczych zostali bardzo szybko aresztowani przez Valpo¹³. Następnie, Boman – Parhilahti na prawie 10 lat trafił do sowieckiego więzienia. Po zwolnieniu wydał drukiem swoje wspomnienia, a następnie wyjechał do Hiszpanii. Zmarł 27 października 1970 r. w Maladze w Hiszpanii.

Jeszcze w trakcie wojny zimowej jednostka w skład której wchodził Parhilahti kilkakrotnie przechodziła zmiany organizacyjne, doszło również do wymiany sprzętu. Początkowo jednostka była podzielona na 3 eskadry, które mogły wystawić dwa klucze wyposażone w jednolity sprzęt oraz jeden klucz mieszany. Taka organizacja jednostki nie pozwalała na wykorzystanie pełni sił dywizjonu, co zmusiło jej dowództwo do likwidacji odrębności poszczególnych eskadr i stworzenia jednego dowództwa, działającego na szczeblu dowództwa dywizjonu. Najprawdopodobniej¹⁴, reorganizację przeprowadzono w pierwszych dniach grudnia 1939 r. w celu lepszego wykorzystania bojowego dywizjonu. Równocześnie personel jednostki został uzupełniony o grupę pilotów i mechaników, którzy do tej pory współpracowali z jednostkami „straży przybrzeżnej” i mieli pewne doświadczenia w lotach nad północną częścią Morza Bałtyckiego¹⁵

Pozostając jeszcze przy wyposażeniu jednostki, warto odnotować, iż „Hufiec Heleniusa” pozostawał typową jednostką lotnictwa morskiego aż do początku 1940 r., gdy w miejsce pływaków zamontowanych pod kadłubami samolotów należących do LeLv. 36 zamontowano narty, które ułatwiały start i lądowanie z zamrożonej tafli Morza Bałtyckiego lub licznych jezior, wykorzystywanych często w charakterze prowizorycznych pasów startowych. Jednocześnie, z dywizjonu wycofano jeden samolot „Ripon”. Samolot przekaza-

11 Maaria była gminą położoną niedaleko Turku, drugiego co do wielkości miasta w Finlandii. Obecnie miejscowość stanowi część miasta Turku. Historyczne centrum Maari, znajduje się na terenie dzielnic: Jäkärilä, Saramäki, lotnisko Turku i Yli-Maaria.

12 Sowiecko – Fińskie Towarzystwo Pokoju i Przyjaźni – organizacja utworzona 22 maja 1940 r. przez fińskiego komunistę Mauri Ryömä. Organizacja zrzeszała około 35 tys. członków. Organizacja była często wykorzystywana przez polityków sowieckich w celu zaogniania stosunków dyplomatycznych na linii Helsinki – Moskwa i stanowiła de facto filię dla sowieckiego wywiadu wojskowego. A. F. Upton, *Finland in Crisis 1940 – 1941*, Londyn 1964, s. 115 – 116.

13 E. Vetteniemä, Unto Boman salattu elämä, [w:] Berijan tarhat: Havaintoja ja muistikuvia Neuvostoliiton vuosilta 1945–1954, Ottawa – Helsinki 2004, s. 345 – 378.

14 H. Anttonen, op. cit.

15 Informacja ta nie jest do końca potwierdzona przez część źródeł. Ibidem.

no do jednej z jednostek szkolno-treningowych, które w tym czasie utworzono na terenie Finlandii. Ich zadaniem było przeszkolenie napływających do Finlandii ochotników, oraz miejscowego personelu w lotach na „nowoczesnym” sprzęcie, znajdującym się na wyposażeniu lotnictwa fińskiego. De facto, Finlandia powinna jeszcze przed zakończeniem wojny zimowej otrzymać nie tylko dostawy sprzętu francuskiego, amerykańskiego i brytyjskiego, ale także wsparcie wojskowe w postaci alianckiego korpusu ekspedycyjnego, który miał wylądować na północy, w rejonie portu arktycznego w Pestamo¹⁶. Plany te nie zostały jednak nigdy zrealizowane, m.in. ze względu na opieszałość dowódców alianckich, dla których najważniejszym elementem operacji wojskowej w Skandynawii było podporządkowanie interesom angielskim i francuskim neutralnych, przynajmniej do czasu niemieckiej inwazji z wiosny 1940 r., Szwecji i Norwegii. Szczególne zainteresowanie Anglików i Francuzów, budziły zwłaszcza złoża rudy żelaza, eksportowane ze Szwecji do Niemiec. „Niejako” przy tej okazji we francuskim dowództwie pojawiła się koncepcja stworzenia złożonego z polskich lotników dywizjonu myśliwskiego wyposażonego w myśliwce MS. 406¹⁷, jednakże do Finlandii dotarło także kilku innych polskich ochotników. Dotychczas najbardziej znanym lotnikiem znad Wisły, który wyraził chęć walki z sowiecką agresją na Finlandię, był gen. Ludomił Rayski, jednakże od niedawna coraz więcej mówi się także o innym lotniku – przedwojennym pracowniku Polskich Linii Lotniczych „LOT”, Władysławie Ulassie, który po latach tak wspominał swoją służbę dla lotnictwa fińskiego:

Ponieważ władałem językiem rosyjskim, oczekując na transport amerykańskich samolotów, w międzyczasie byłem poproszony o odczytanie rosyjskich instrukcji odnoszących się do części samolotów, akumulatorów itp. ponieważ ten oficer

z którym rozmawiałem mówił zupełnie poprawnie po rosyjsku, ale nie umiał czytać i pisać. Tłumaczenie odbywało się w ten sposób, że ja czytałem treść instrukcji, ten oficer tłumaczył na fiński i dyktował go maszynistce. A tymczasem na lotnisku, to znaczy na zamrożonym jeziorze, trenowali lotnicy fińscy loty myśliwskie bojowe.

Zwróciłem uwagę od razu na niewłaściwość niektórych metod szkolenia i zaproponowałem, aby oficer mówiący po rosyjsku stał przy mnie a ja mu będę tłumaczył niewłaściwość ewolucji danego lotu. A on z kolei po wylądowaniu samolotu wytłumaczy pilotowi, jak należało wykonać dany lot. Tak upłynęło kilka dni, wreszcie zostałem wezwany do Helsinek, ponieważ w Helsinkach otrzymano już informacje, że transport amerykański znalazł się już w Eiken w Norwegii.

Należało tylko skompletować załogę mechaników, którzy będą montować te samoloty i pilotów, którzy mają je przeprowadzić lotem. W Helsinkach czekaliśmy kilka dni, a mając dużo wolnego czasu i Finowie chcąc mi dać jakieś rozrywki zaproponowali, abym przychodził do klubu, gdzie są różne gry i zapoznać się z towarzystwem, z którym będę współpracował¹⁸.

W przytoczonej relacji warto odnotować dwa intrygujące fakty. Po pierwsze Ulass twierdzi, że jego zadanie polegało na przejmowaniu samolotów myśliwskich, jednakże badania prowadzone m.in., przez fińskiego historyka Carla-Fredrika Geusta, sugerują, że wykonywał on także loty treningowe i szkolne w jednostce Lentorykmentti 4, która otrzymała co najmniej jeden samolot „Ripon”, przekazany przez LeLv. 36. Prawdopodobnie w tym samym czasie w jednostce służył także inny Polak, i przedwojenny pracownik Polskich Linii Lotniczych. Działalność Feliksa Pecho po-

16 Również państwa sojusznicze dostrzegały duże znaczenie wojny zimowej. Polacy liczyli, że włączenie się aliantów zachodnich do działań przeciwko Sowietom pozwoli na rozpoczęcie nowego etapu w wojnie, i pozwoli na wyjaśnienie sytuacji międzynarodowej; związanej m.in. z agresją sowiecką na Polskę w dniu 17 września 1939 r. O znaczeniu „sprawy fińskiej” dla działań sprzymierzonych tak pisał w kwietniu 1940 r. płk. Kędzior, Szef Sztabu Głównego, w swoim opracowaniu przeznaczonym dla gen. Sikorskiego: Zawarcie pokoju fińsko – sowieckiego zamyka drugi okres wojny, stwarzając nową sytuację dla Sprzymierzonych. Wojna fińsko – sowiecka była doskonałą okazją do przejścia przez Sprzymierzonych inicjatywy w swoje ręce, dając im przy tym szereg korzyści politycznych i wojskowych. Instytut Polski i Muzeum Sikorskiego (dalej: IPMS), sygn. PRM.30, k. 1.

17 B. Belcarz, GC 1/145 in France 1940, Sandomierz 2002, s. 5.

18 W. Ulass, Wspomnienia. Wojna Zimowa 1940 r., ze zbiorów p. Macieja Maczkowskiego, s. 2.

zostaje tematem praktycznie nieznanym polskim badaczom¹⁹.

Jednocześnie dowództwo fińskie zdecydowało się wzmocnić nieco jednostkę przekazując jej trzy nowe samoloty, które miały uzupełnić poniesione do tej pory straty. Niestety, uzupełnienia dla dywizjonu dotarły dość późno – dopiero w marcu 1940 r., gdy wojna fińska – sowiecka dobiegała już końca. W tych warunkach nie było zbyt wielu szans na wykorzystanie przydzielonego do dywizjonu zdobycznego DB-3M, na którym wymalowano fiński numer identyfikacyjny VP-101²⁰. Poza dwusilnikowym bombowcem, jednostka otrzymała także dwa Koolhoveny F.K.52.

O ile wykorzystanie samolotu DB-3M przejętego przez Finów nie powinno budzić większego zaskoczenia, gdyż podobne przypadki „wcielania” zdobytych sowieckich maszyn do fińskich sił zbrojnych były wielokrotnie omawiane przy okazji wykorzystania broni pancernej, czy lekko uszkodzonych sowieckich myśliwców, o tyle kwestia pozyskania przez fińską armię samolotów Koolhoven F.K. 52 jest dość ciekawa. Były to dość lekkie dwupłatowce przeznaczone głównie do zadań rozpoznawczych, a także szkolenia personelu latającego. Samolot był słabo uzbrojony, ale mógł przenosić niewielki ładunek bomb, dodatkowo samolot dysponował dwoma karabinami maszynowymi zamontowanymi w skrzydłach. Pierwszy lot prototypu miał miejsce w 1937 r. Nowy samolot wzbudził spore zainteresowanie armii holenderskiej, która zamówiła 35 maszyn, jednakże do wybuchu wojny zdołano dostarczyć tylko 5. Po wybuchu wojny zimowej, okazało się, że wytwórnia może w dość szybkim czasie dostarczyć dwa samoloty tego typu. Sfinansowaniem zakupu zajęli się szwedzki arystokrata i poszukiwacz przygód, baron Carl Gustav von Rosen, który wcześniej brał udział m.in., w organizowaniu pomocy lotniczej dla armii Cesarza Hajle Syllasje w Etiopii. Podczas wojny zimowej von Rosen zdołał zakupić dwa Koolhoveny F.K. 52, a także jeden liniowiec DC-3 należący do linii lotniczych Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM), który po przetransportowaniu na teren Szwecji przystoso-

wano do wykonywania zadań bojowych w charakterze bombowca. Na tej maszynie von Rosen miał wykonać przynajmniej jeden lot bojowy nad terenami kontrolowanymi przez Sowietów.

Samoloty F.K. 52 okazały się całkiem dobrym sprzętem, który pomimo niezbyt imponujących osiągnięć można było z powodzeniem wykorzystywać podczas różnych operacji, które polegały min., na utrzymywaniu łączności z działającymi na terenie włączonych w skład ZSRR Republik Bałtyckich, oddziałami tzw. „Leśnych Braci”. Na początku wojny kontynuacyjnej (1941 – 1944), jedna z maszyn została wysłana nad Półwysep Hanko, który został zagarnięty przez Związek Sowiecki po zawarciu rozejmu w 1940 r., i w następstwie uszkodzeń odniesionych w wyniku ostrzału z ziemi odniosła poważne uszkodzenia. Pomimo tego załoga zdołała dotrzeć do rejonu Tallina, a następnie podjęła próbę awaryjnego lądowania niedaleko miejscowości Velise (70 km od Tallina). Niestety lądowanie nie przebiegło pomyślnie – samolot został rozbity, a dwuosobowa załoga poległa. Maszyna została następnie przechwycona przez miejscowy oddział „Leśnych Braci”, którzy spalili samolot i zorganizowali potajemny pogrzeb fińskich pilotów.

LeLv 36 wykorzystywał samoloty głównie w ostatnim okresie wojny podczas walk na wyspie Gogland, a także na wyspie Moszchny (fińska nazwa Lavansaari) i walk o miasto Kotka, podczas których wykorzystywano samoloty do atakowania radzieckich oddziałów maszerujących po lodzie w stronę stanowisk fińskich. Do ataków na maszerujące po lodowej tafli Bałtyku oddziały Armii Czerwonej kierowano także samoloty myśliwskie, które ogniem broni maszynowej próbowały zwalczać nieprzyjacielską piechotę. Działania te odnosiły pewien skutek, ale biorąc pod uwagę ilość żołnierzy jaką dysponowała Armia Czerwona, akcje tego typu można śmiało określić jako próby powstrzymania powodzi przy pomocy łyżeczki do herbaty. Co gorsza, do tej pory dość wysokie, morale pilotów fińskich myśliwców biorących udział w podobnych akcjach zaczęło drastycznie spadać. Wynikało to z faktu,

19 Od pewnego czasu widoczne jest narastające zainteresowanie polskich badaczy tematem udziału polskich lotników w Wojnie Zimowej, warto jednak zwrócić uwagę na fakt, iż są one bezpośrednio związane z dotarciem do materiałów dotyczących Władysława Ulassa, oraz publikacjami fińskiego historyka Carla-Fredrika Geusta. G. Śliżewski, *Polskie lotnictwo wojskowe a wojna zimowa 1939/1940*, Przegląd Historyczno – Wojskowy, nr. 1/2019, s. 119 – 155.

20 H. Anttonen, op. cit.

że podczas walki z samolotami nieprzyjaciela nie dochodziło do sytuacji w której pilot widział realne efekty swojego ostrzału i nie widział na własne oczy śmiertelnych skutków prowadzonego przez siebie ostrzału – ostrzeliwał bowiem samoloty nieprzyjaciela, a nie żołnierzy, którzy jeśli zostali trafieni padali ranni lub zabici²¹. Jeden z fińskich pilotów tak wspominał atakowanie Rosjan maszerujących na zamrzniętym Bałtyku:

Nie musieliśmy szukać celu, kiedy tylko minęliśmy linię wybrzeża, zobaczyliśmy w odległości około dziesięciu kilometrów kolumnę ludzi i koni mozolnie maszerujących przez lód. Ocenilem, że kolumna, która z powietrza wyglądała jak długi wąż, była wzmocnionym batalionem liczącym około pięciuset ludzi; z powietrza nie było widać jej ruchu. Suursaari przykrywała mgła, więc nie obawialiśmy się radzieckich myśliwców. Kiedy zbliżyliśmy się do celu, nasze fokkery rozwinęły się w szereg i weszliśmy na kurs ataku. O lepszym celu nie mogliśmy marzyć. Rosjanie nie mieli na sobie nawet białych peleryn maskujących i wyraźnie odcinali się od pokrytego przez śnieg lodu. Łagodnie popchnąłem drążek do przodu, żeby wejść na kurs bojowy. Mogę tylko przypuszczać, że Rosjanom obiecano jakąś osłonę z powietrza bo słysząc huk silników nie próbowali się nawet rozproszyć. Wyrównałem lot na dziesięciu metrach, pakując w kolumnę strumienie śmiertelnych pocisków ze wszystkich czterech karabinów maszynowych.

Rosjan ogarnęła panika, kiedy prulem nad ich głowami. Niektórzy padli tam, gdzie byli, inni próbowali utrzymać przerażone konie, a jeszcze inni rozbiegali się we wszystkich kierunkach, ślizgając się i potykając na lodzie. Niemal zahacałem podwoziem o ich głowy²².

Bombardowanie odbywało się w dość prowizoryczny sposób, gdyż producent nie przekazał Finom odpowiednich wyrzutników bombowych, w związku z czym zrzut bomb odbywał się tak jak podczas I Wojny Światowej – ładunki zrzucał obserwator znajdujący się w drugiej kabinie. Po zakończeniu wojny zimowej oba samoloty przesunięto do działań treningowych i szkolnych²³;

warto nadmienić, że samoloty nie przypadły do gustu Finom, którzy skarżyli się na ich nietypowe zachowanie w powietrzu, co wiązano z faktem, iż oba egzemplarze zakupione przez von Rosena dla Finlandii pochodziły z produkcji przedseryjnej co miało pewien wpływ na jakość ich wykonania oraz zachowanie się samolotu.

Wracając jeszcze do wątku działań eskadry, warto odnotować, iż znaczna część personelu LeLv. 36 pochodziła z rejonu Helsinek co znacznie ułatwiło szybkie przeprowadzenie mobilizacji jednostki i ściągnięcie rezerwistów do nowego miejsca postoju. Duże znaczenie miał też fakt, iż jednostka, jak już wspomniano, została zakwaterowana w komfortowych warunkach w nadmorskiej willi, gdzie w czasie pokoju znajdował się pensjonat. Znacznie poważniejszym problemem, z którym zresztą zmagaly się także inne fińskie jednostki lotnicze, były braki sprzętowe. Pewną trudność stanowił fakt, iż dość szybko jednostka przekazała jeden samolot do LeLv. 39, co skutecznie osłabiło jej możliwości bojowe i sprawiło, że utrzymywanie dotychczasowego podziału na trzy eskadry przestało mieć większy sens. Co gorsza w jednostce pozostawał nadmiar personelu technicznego i latającego – dowództwo nie bardzo wiedziało co zrobić z nadliczbowymi lotnikami i członkami obsługi naziemnej. Ostatecznie doszło do całego szeregu wymian i transferów personelu pomiędzy LeLv. 36, a LeLv. 39 zwłaszcza w okresie poprzedzającym sowiecką agresję²⁴.

Pierwsze loty bojowe jednostka wykonywała na długo przed rozpoczęciem działań wojennych – już w październiku 1939 r. pilotom i innym członkom personelu latającego nakazano rozpoczęcie lotów patrolowych w rejonie Półwysp Hanko – Osmussaar²⁵ i od Loviisa²⁶ aż do granicy ze Związkiem Radzieckim. Loty wykonywano aż do końca roku, gdy tylko pozwalały na to warunki pogodowe. Większość z nich miała bardzo spokojny przebieg, tylko kilka razy dostrzeżono sowieckie statki, które po wezwaniu ich do zawrócenia pokornie wycofywały się z fińskich wód terytorialnych. Loty wykonywane w pierwszym

21 W. R. Trotter, *Mroźne piekło. Radziecko – fińska wojna zimowa 1939 – 1940*, Wrocław 2007, s. 296 – 297.

22 E. Luukkanen, *Fighter over Finland*, Londyn 1963, s. 70 – 71.

23 J. Raunio, F.K. 52. Kooloven jolla sodottiin, „Suomen Ilmailuhistoriaallinen” nr. 3/2008, s. 8 – 13.

24 Ilmapuolustus 1939 – 1940, k. 79.

25 Wyspa na Morzu Bałtyckim, wchodząca w skład terytorium Estonii. Fińska nazwa Osmusaari.

26 Loviisa – miasto w południowej Finlandii.

okresie, miały na celu przyzwyczajenie personelu latającego, zwłaszcza tego pozyskanego z rezerwy, do warunków panujących w tej części Bałtyku, a także wyrobienie pewnych nawyków. Dodatkowo samoloty należące do LeLv. 36 holowały rękawy, które następnie ostrzeliwała własna artyleria przeciwlotnicza. Przeprowadzono także loty na rozpoznanie fotograficzne nad własnym terytorium w celu sprawdzenia maskowania własnych instalacji wojskowych²⁷.

Poza wspomnianymi już wcześniej lotami rozpoznawczymi, po wybuchu wojny z ZSRR głównym zadaniem LeLv. 36 stały się patrole podczas których poszukiwano sowieckich okrętów podwodnych. Patrol prowadził jeden samolot, podczas gdy druga maszyna pozostawała w gotowości na własnym lotnisku do natychmiastowego startu i kontynuowania ataku na wykryty okręt nieprzyjaciela. Pierwsza grupa prowadząca poszukiwania okrętów podwodnych nieprzyjaciela była dowodzona przez luutn. Kallio, który od 12 do 16 grudnia działał z lotniska w Turku, a następnie w Pori. 24 grudnia Kallio i jego dwa Ripony przenieśli się do Marienhamn, skąd w dniu 4 stycznia 1940 r. Kallio powrócił do Helsinek, gdzie jego „Ripony” wyposażono w narty, które zastąpiły używane do tej pory pływaki.

Miejsce pary dowodzonej przez luutn²⁸. Kallio zajęła para dowodzona przez Gabrielssona, która 4 stycznia przybyła do Turku, skąd prowadzono loty patrolowe do dnia 10 stycznia, gdy lotnicy zostali przebazowani do Maarianhaminaan, gdzie pozostawali do 17 stycznia. Następnie na dwa dni odlecieli do Pori, by 19 stycznia wrócić na dotychczasowe miejsce postoju z którego operowali do końca stycznia. Bardziej efektywna okazała się działalność patrolu dowodzonego przez luutn. Linnavuori, który 31 stycznia trafił z Marienhaminaan do Prii. Na miejscu okazało się, że sowiecka łódź podwodna miała zostać zauważona na terenie Zatoki Botnickiej. Para dowodzona przez Linnavourię prowadziła codzienne patrole aż do całkowitego zamarznięcia Zatoki, a potem powróciła do Helsinek, gdzie przeprowadzono naprawę jednego z „Riponów”.

Przez większość czasu dywizjon działał z okolic Helsinek, jednakże pod koniec działań wojennych rozpoczęto przygotowania do przesunięcia jednostki na nowy rejon operacyjny, który miał znajdować się bliżej linii frontu. Wynikało to z faktu, że działania prowadzone przez fińskie lotnictwo morskie były dość ograniczone i polegały głównie na lotach rozpoznawczych wykonywanych w nocy, oraz akcjach poszukiwawczych wymierzonych w sowieckie okręty podwodne, które w związku z zamarzaniem znacznej części północnego Bałtyku zaczęły przesuwać się bliżej własnych portów. Zakończenie wojny w marcu 1940 r. oraz wcześniejszy odwrót wojsk fińskich, spowodowany sowiecką ofensywą, nie pozwolił na stworzenie nowej bazy dla dywizjonu.

W trakcie wojny jednostka utraciła tylko jeden samolot zestrzelony przez sowiecki myśliwiec. Obaj Finowie spalili się w maszynie. W trakcie wojny zimowej jednostka nie odniosła więcej strat w ludziach i sprzęcie²⁹. Podsumowując działania dywizjonu w wojnie zimowej trzeba stwierdzić, że jednostka zrzuciła kilkadziesiąt ton bomb, w tym także ładunków głębinowych przeznaczonych do zwalczania okrętów podwodnych, a także wystrzeliła ponad 12 tysięcy pocisków do karabinów maszynowych.

Działania lotnictwa morskiego w okresie wojny zimowej okazały się dość udane dla Finów, którzy w toku całego konfliktu wykazali się dużą elastycznością jeśli chodzi o stosowane metody walki i koncepcje wykorzystania własnych, nad wyraz skromnych sił. Docenić należy zwłaszcza fakt, że po pierwszych lotach przeprowadzonych w „świecie dnia”, które przyniosły spotkania z myśliwcami i utratę jednego samolotu dowództwo fińskie zdecydowało się na natychmiastowe przesunięcie jednostki do działań nocnych. Również szybka ewakuacja jednostki z miejsca jej pokojowej dyslokacji musi zostać uznana za duży sukces fińskiego dowództwa. Zdecydowanie najpoważniejszym problemem lotnictwa morskiego, ograniczonego de facto tylko do jednego dywizjonu LeLv 36 (wprawdzie LeLv 39 również otrzymał kilka samolotów „Ripon” z pływakami, które przejęto z LeLv 36), gdyż pozostałe jednostki wy-

27 Ibidem, s. 79 – 80.

28 Luutnantti – porucznik.

29 Ibidem, s. 100 – 103.

posażone choćby przejściowo w wodnosamoloty skierowano głównie do zadań współpracy z wojskami lądowymi.

Sytuacja w jakiej znajdowało się lotnictwo fińskie (mozaika sprzętu różnego pochodzenia); sporo doświadczonego personelu latającego i bolesny brak nowoczesnego sprzętu, który trzeba było uzupełniać na drodze wcielania do jednostek liniowych sprzętu zdobycznego, zakupów zagranicznych, a nawet remontowania uszkodzonych samolotów które lądowały na terenie kontrolowanym przez Finów, utrzymała się aż do wybuchu wojny kontynuacyjnej, podczas której Finlandia aktywnie wsparła III Rzeszę w wojnie z Sowietami. Warto również podkreślić, że do naszych czasów przetrwał jeden samolot Ripon, który podczas wojny zimowej był wykorzystywany przez Lelv. 36.

Podczas wojny kontynuacyjnej na wyposażeniu jednostek lotnictwa morskiego Finlandii za-

czął się pojawiać bardziej nowoczesny sprzęt niemiecki – m.in. dwusilnikowe bombowce He 115, które wykorzystywano nie tylko do patrolowania Morza Bałtyckiego, ale także do przerzutu grup dywersyjnych na zaplecze frontu sowieckiego. Kwestia działalności lotnictwa fińskiego w okresie wojny kontynuacyjnej, wymaga osobnego opracowania. Sama tematyka działań lotniczych w Finlandii jest niezwykle obszernym wątkiem, który wymaga osobnego omówienia, w znacznie obszerniejszej pozycji, tym bardziej, że w ostatnich latach upublicznione zostały materiały archiwalne zgromadzone przez polskiego attaché wojskowego w Helsinkach za okres 1939 – 1945³⁰. Mało znaną i rzadko poruszaną w polskiej historiografii kwestią pozostaje również kwestia kontaktów lotniczych pomiędzy Polską a Finlandią. Temat ten podobnie jak wiele innych wciąż czeka na solidne opracowanie poparte pogłębioną kwerendą archiwalną³¹

Źródła i bibliografia

Archiwum Akt Nowych w Warszawie, zespół Ministerstwa Spraw Zagranicznych.

Instytut Polski i Muzeum gen. Sikorskiego w Londynie, zespoły: Prezydium Rady Ministrów, Attaché Wojskowy w Helsinkach.

Kansallisarkisto (Archiwum Narodowe Finlandii), Sotapäiväkirjat – kokoelma, Talvisodan sotapäiväkirjat.

Publikacje i artykuły:

Anttonen H., Lentolaivue 36 1939 – 1940, [dostęp 7 III 2020] https://www.webcitation.org/query?url=http://www.geocities.com/finnmilpge/fmp_faf_llv36.html&date=2009-10-25+22:13:25.

Belcarz B., GC 1/145 in France 1940, Sandomierz 2002.

Juptner J.P., US. Civil Aircraft (ATC 1-100), Los Angeles 1962.

Juptner J.P., US. Civil Aircraft (ATC 401 – 500), Los Angeles 1974.

Keskinen K., Stenman K., Suomen ilomavoimien historia 24 – Lentorykmentii 5, Espoo 2004.

Lentolaivue 36 sai havuseppeleen, [dostęp 7 III 2020] <https://vuosaari.fi/lentolaivue-36-sai-havuseppeleen/>.

Leskinen J., Juutilainen A., Talvisodan pikkujättiläinen, Helsinki 1999.

Luukkanen E., Fighter over Finland, Londyn 1963.

30 Dokumentacja ta obejmuje min. omówienie działań armii fińskiej w okresie wojny kontynuacyjnej oraz OdB wojsk fińskich w okresie tego konfliktu. Znaczną część dokumentacji obejmuje również kwestia ewakuacji znajdujących się na terenie Finlandii obywateli Polskich, w tym także pracowników Polskich Linii Lotniczych „LOT”. IPMS, sygn. A.XII.76/1; sygn. A.XII.76/2; sygn. A.XII.76/3; sygn. A.XII.76/4; sygn. A.XII.76/5.

31 Już w 1935 r. Finowie zwrócili się do Polski z prośbą o zgodę na rozpoczęcie seryjnej budowy w Finlandii opracowanych i zaprojektowanych w Polsce szybowców. Archiwum Akt Nowych (dalej: AAN), Ministerstwo Spraw Zagranicznych, sygn. 2/322/0/-/9217, k. 13.

- Palosuo E., Erkki Palosuo Recalls Winter War in Vuosaari, [dostęp 7 III 2020] <http://www.virtualpilots.fi/hist/WW2History-ErkkiPalosuo-VuosaariEnglish.html>.
- Raunio J., F.K. 52. Kooloven jolla sodottiin, [w:] Suomen Ilmailuhistoriaallinen, nr. 3/2008.
- That Waco coding system, [dostęp 7 III 2020] <http://aerofiles.com/wacodata.html>.
- Trotter W. R., Mroźne piekło. Radziecko – fińska wojna zimowa 1939 – 1940, Wrocław 2007.
- Ulass W., Wspomnienia. Wojna Zimowa 1940 r., ze zbiorów p. Macieja Maczkowskiego.
- Upton A. F., Finland in Crisis 1940 – 1941, Londyn 1964.
- Śliżewski G., Polskie lotnictwo wojskowe a wojna zimowa 1939/1940, [w:] Przegląd Historyczno – Wojskowy, nr. 1/2019.
- Vetteniemi E., Unto Boman salattu elämä, [w:] Berijan tarhat: Havaintoja ja muistikuvia Neuvostoliiton vuosilta 1945–1954, Ottawa – Helsinki 2004.
- World Air Forces – Historical Listings. Argentina (ARG), [dostęp 7 III 2020] <http://www.worldairforces.com/Countries/argentina/arg.html>.

Andrij Kharuk
Narodowa Akademia Wojsk Lądowych
imienia Hetmana Piotra Sahajdaczneho
Lwów (Ukraina)

Lotnictwo morskie Ukrainy 1992-2019

The Naval Aviation of Ukraine 1992-2019

Zaprezentowano proces powstawania i rozwoju od 1992 roku lotnictwa morskiego Ukrainy, niełatwy z uwagi na niewypowiedzianą wojnę z Federacją Rosyjską, znaczną utratą Krymu i Donbasu. W kolejnych odsłonach autor przedstawia kształtowanie się struktury organizacyjnej tego Lotnictwa, działalność szkoleniową i bojową lotnictwa morskiego i jego wyposażenie techniczne.

The process of the creation and development of the Naval Aviation of Ukraine since 1992 is presented here. Work on that topic was not easy due to the undeclared war with the Russian Federation, marked by the loss of Crimea and Donbass. Author presents the formation, organizational structure, training, combat activities and technical equipment.

Tworzenie współczesnych Sił Zbrojnych Ukrainy rozpoczęło się 24 sierpnia 1991 r. W tym dniu Rada Najwyższa Ukrainy uchwaliła Deklarację Niepodległości oraz uchwałę o przyjęciu pod swoją jurysdykcję wszystkich jednostek sił zbrojnych byłego Związku Radzieckiego, rozmieszczonych na terytorium Ukrainy, i utworzeniu Ministerstwa Obrony Ukrainy. Po kilku miesiącach przygotowań, 6 grudnia, uchwalono Ustawę o Siłach Zbrojnych Ukrainy. Okres niepewności dobiegł końca. Personel jednostek wojskowych zaczął składać ukraińską przysięgę. Proces ten odbywał się na ogół bez problemów – ukraińską przysięgę złożyły nawet jednostki Wojsk Rakietowych Przeznaczenia Strategicznego. Największe problemy powstały z Flotą Czarnomorską, gros sił której znajdował się na Krymie. W końcu ówczesny prezydent Ukrainy Leonid Krawczuk uległ presji ze strony kierownictwa Federacji Rosyjskiej. Flotę Czarnomorską czasowo pozostawiono w podporządkowaniu Zjednoczonych Sił Zbrojnych Wspólnoty Niepodległych Państw. Podporządkowanie te było tylko formalne, po-

nieważ de facto Flota Czarnomorska pozostawała pod całkowitą kontrolą Federacji Rosyjskiej. Równocześnie podjęto bardzo długie i żmudne pertraktacje dotyczące podziału tej Floty pomiędzy Ukrainą a Rosją.

Historia organizacji lotnictwa morskiego Ukrainie

Z powodu nierozstrzygnięcia problemu podziału Floty Czarnomorskiej tworzenie Marynarki Wojennej Ukrainy, w odróżnieniu od innych rodzajów Sił Zbrojnych, odbywało się niemal od zera. Jej podstawą były jednostki byłej Marynarki Wojennej ZSRR, rozmieszczone na terytorium Ukrainy, ale nie wchodzące do Floty Czarnomorskiej. Dlatego ich przyjęcie pod jurysdykcję ukraińską przebiegło bez problemów. Niestety, nie było wśród nich okrętów bojowych. Jednocześnie pod jurysdykcją ukraińską znalazło się dość potężne zgrupowanie lotnictwa morskiego. Jego podstawę tworzyły dwa centra szkoleniowe, z których każde pod względem organizacji i liczności odpowiadało dywizji.

33. Centrum szkolenia bojowego i przekwalifikowania personelu lotniczego lotnictwa Marynarki Wojennej (33-й Центр бойової підготовки і перепідготовки льотного складу авіації ВМФ) znajdowało się w m. Mykołaiw. Jego zadaniem było szkolenie załóg dla samolotów morskiego lotnictwa uderzeniowego oraz samolotów i śmigłowców ZOP. Centrum podlegały dwa pułki lotnicze i dwie samodzielne eskadry:

Wszystkie te jednostki znajdowały się na lotnisku Mykołaiw-Kulbakine, z wyjątkiem 555. pułku (lotnisko Oczakiw).

1063. Centrum zastosowania bojowego lotnictwa okrętowego (1063-й Центр бойового застосування корабельної авіації) znajdowało się na lotnisku Saky-Nowofedoriwka (Krym). Jednostka ta zajmowała się szkoleniem załóg lotnictwa pokładowego dla radzieckich lotniskow-



Samolot patrolowy Be-12 podczas ćwiczeń Sea Breeze 2014, wrzesień 2014 r. W tle – fregata Hetman Sahajdaczny, źródło: US Navy

- 540. instruktorsko-badawczy morski pułk lotnictwa raketowego (540-й інструкторсько-дослідницький морський ракетоносний авіаційний полк), liczący 18 Tu-22 M-2, 21 Tu-16, 1 Tu-134 UBK;
- 555. instruktorsko-badawczy pułk śmigłowców ZOP (555-й інструкторсько-дослідницький протичовновий вертольотний полк), wyposażony w śmigłowce Ka-27 i Ka-29;
- 316. samodzielna lotnicza eskadra ZOP (316-та окрема протичовнова авіаційна ескадрилья) – licząca 3 Be-12, 2 Tu-142, 2 Tu-142 MZ, 2 Il-38;
- 278. samodzielna lotnicza eskadra (278-ма окрема авіаційна ескадрилья), w składzie której znajdowały się 3 Il-62 M, 3 Il-62, 1 Tu-154 B2, 2 Tu-134, 1 Tu-134 UBK, 2 An-26, 1 An-24, 1 An-2.

ców. Centrum podlegały dwa pułki lotnicze:

- 100. samodzielny pułk lotnictwa okrętowego myśliwskiego (100-й окремих корабельний винищувальний авіаційний полк) – 10 Su-27, 6 Su-27 UB, 12 MiG-29, 6 MiG-29 UB, 6 Su-25, 2 Su-25 UB, 5 Su-25 UTG;
- 299. pułk lotnictwa okrętowego szturmowego (299-й корабельний штурмовий авіаційний полк) – 36 Su-25. Do lipca 1991 r. pułk ten latał na samolotach pionowego i krótkiego startu i lądowania Jak-38.

Oprócz jednostek lotniczych 1063. Centrum posiadało kompleks treningowy NITKA – „lotniskowiec na lądzie”, czyli makietę pokładu lotniczego z trampoliną i aerofiniszerm¹.

33. i 1063. Centrum zostało przejęte pod jurysdykcją ukraińską w dniu 1 stycznia 1992 r. W ciągu kilku następných miesięcy personel jed-

1 Trendafilovski, V., Suchoj Su-27 w służbie ukraińskich sił powietrznych. Lotnictwo, 2018, nr 7-8, s. 18.

nostek, który wyraził zgodę na służbę w Siłach Zbrojnych Ukrainy, złożył przysięgę (555. pułk – 22 lutego 1992 r., 299. pułk – 8 kwietnia, większość innych jednostek – również w kwietniu).

Około 1,5 roku trwał okres, powiedzmy tak, przejściowy – związany z opracowaniem struktury organizacyjnej lotnictwa Marynarki Wojennej Ukrainy. 4 sierpnia 1993 r. rozkazem Ministra Obrony Ukrainy na stanowisko naczelnego

транспортна авіаційна ескадрилья).

W końcu 1995 r. Dowództwo Lotnictwa Marynarki Wojennej Ukrainy zreorganizowano na dowództwo Morskiej Grupy Lotniczej (управління Морської авіаційної групи). Było to zapowiedzą dalszych redukcji.

Według stanu z lat 1993-1995 lotnictwo Marynarki Wojennej Ukrainy zachowało w swoim składzie, oprócz jednostek ZOP i patrolowych,



Samolot transportowy An-26 10. brygady, wykorzystywany prowizorycznie do patrolowania morza, źródło: dumskaya.net

nego dowódcy lotnictwa – zastępcy naczelnego dowódcy Marynarki Wojennej Ukrainy ds. Lotnictwa mianowany został generał-major Mykoła Wołowin. 18 października 1993 r., zgodnie z Dyrektywą Sztabu Generalnego Sił Zbrojnych Ukrainy, we wsi Novofedorivka utworzono Dowództwo Lotnictwa Marynarki Wojennej Ukrainy (Командування авіації ВМС України). Podstawą dla nowopowstałego Dowództwa było dowództwo 1063. Centrum. W jego podporządkowaniu znalazły się 100., 299. i 555. pułki oraz 316. samodzielna eskadra. 540. pułk został podporządkowany Siłom Powietrznym Ukrainy.

W kwietniu 1994 r. nazwę 299. pułku zmieniono na „samodzielny pułk lotnictwa szturmowego”, natomiast 100. pułk, według posiadanej informacji, zachował w swojej nazwie przymiotnik „okrętowego”. 6 stycznia 1995 r. na lotnisku Nowofedorivka została utworzona 9. samodzielna lotnicza eskadra transportowa (9-та окрема

również jednostki bojowego lotnictwa odrzutowego lądowego (myśliwskie i szturmowe). Taki schemat był typowy dla okresu „zimnej wojny”. Według niego budowano lotnictwo Marynarki Wojennej ZSRR, ale również PRL, NRD, RFN. W nowych realiach geopolitycznych utrzymanie odrębnego lotnictwa myśliwskiego i szturmowego dla Marynarki Wojennej uznano za nierentowne. 10 czerwca 1996 r. 100. i 299. pułki przekazano do Sił Powietrznych. Pierwszy z nich prawie natychmiast został rozformowany, a jego Su-27 i MiGi-29 przekazano innym jednostkom (głównie 62. pułkowi lotnictwa myśliwskiego, Sewastopol-Belbek). 299. pułk istnieje i dziś – jako 299. brygada lotnictwa taktycznego. Od 2005 r. stacjonuje na lotnisku Kulbakine. W 2014 r. jej Su-25 aktywnie uczestniczyły w walkach na Donbasie.

Po przekazaniu dwóch pułków do Sił Powietrznych w składzie Morskiej Grupy Lotniczej

pozostały trzy jednostki lotnicze:

- 555. pułk śmigłowców ZOP, od 28 grudnia 1998 r. – 555. pułk śmigłowców morskich (555-й морський вертольотний полк);
- 316. samodzielna lotnicza eskadra ZOP, od 26 kwietnia 1999 r. – 316. samodzielna lotnicza eskadra morska (316-та окрема морська авіаційна ескадрилья);
- 9. samodzielna lotnicza eskadra transportowa, od lipca 1999 r. – 9. samodzielna mieszana eskadra morska (9-та окрема змішана морська ескадрилья).

555. pułk pozostawał w Oczakowie, a obie eskadry samodzielne – na lotnisku Nowofedoriwka. Lotnisko Kulbakine zostało przekazane do dyspozycji Sił Powietrznych.

Długie i trudne negocjacje w sprawie podziału Floty Czarnomorskiej między Ukrainą a Federacją Rosyjską ostatecznie zakończyły się podpisaniem stosownej umowy 28 maja 1997 r.² Według niej Ukraina otrzymała 90 samolotów i 68 śmigłowców:

- 20 Tu-22 M3;
- 12 Tu-22 (7 Tu-22 R, 2 Tu-22 U, 3 Tu-22 PP);
- 11 Tu-16 (8 Tu-16 K, 3 Tu-16 SPS);
- 23 Su-17 (20 Su-17 M3, 3 Su-17 UM3);
- 11 Be-12 (10 Be-12 PŁ, 1 Be-12 PS);
- 3 An-12 (1 An-12 T, 2 An-12 PP);
- 4 An-2;
- 28 Ka-25 (18 Ka-25 PŁ, 2 Ka-25 BSzZ, 2 Ka-25 C, 3 Ka-25 PN, 3 Ka-25 U);
- 2 Ka-27 E;
- 26 Mi-14 (20 Mi-14 PŁ, 3 Mi-14 PS, 3 Mi-14 BT);
- 12 Mi-8.

Zdecydowana większość tych środków latających była przestarzała i nadawała się tylko do złomowania. Siły Zbrojne Ukrainy zagospodarowały m.in. bombowce Tu-22 M3, przekazane do Sił Powietrznych (ale w końcu po kilku latach KE je również spisano ze stanu). Dla lotnictwa morskiego najbardziej pożytecznymi były śmigłowce Mi-14 oraz samoloty-amfibie ZOP Be-12. Te ostatnie, choć nie nowe, znacznie wzmocniły lot-



Śmigłowiec Mi-8MSB-V, przekazany 10. brygadzie w 2019 r., źródło: ukrmilitary.com

² Харук, А., Бойові літаки ХХІ століття, Книжковий Клуб «Клуб Сімейного Дозвілля», Чарків 2017, s. 182-183.

nictwo patrolowe, do tego momentu dysponujące tylko trójką Be-12. Samoloty Ił-38 i Tu-142 wycofano jako zbyt drogie w obsłudze. Na przykład, ostatni lot ukraińskiego Tu-142 odbył się jeszcze 22 maja 1992 r. Po tym czasie samoloty te były odstawione do magazynu, a w latach 2004-2005 zełmowane (z wyjątkiem jednego Tu-142 MZ, przekazanego kijowskiemu muzeum lotnictwa)³.

Niestety, prawie wszystkie samoloty i śmigłowce wymagały remontów. W ciągu kilku lat niepewności te środki latające (podobnie jak okręty oraz inny sprzęt Floty Czarnomorskiej) de facto znajdowały się pod całkowitą kontrolą Rosjan. Ci zaś niezbyt dbali o zachowanie sprawności sprzętu, mając świadomość że może być przekazany Ukrainie. Nawiasem mówiąc dotyczyło to również jednostek pływających przekazanych przez Flotę Czarnomorską w bardzo złym stanie technicznym. Wiele z nich, zwłaszcza tych większych (np fregat), po formalnym podniesieniu bandery ukraińskiej nigdy nie zakończyło napraw i po kilku latach zostało zełmowane.

Kryzys gospodarczy, którego doświadczała Ukraina w latach 1990 - 2000., wymagał redukcji wydatków państwowych, w tym i tych związanych z obronnością. Ze względu na brak perspektyw zwiększenia liczby statków powietrznych utrzymywanie złożonych struktur dowództwa traciło sens. W październiku 2004 r. 555. pułk i obie samodzielne eskadry zostały rozwiązane. 8 grudnia 2004 r. podpisano dyrektywę Szefa Sztabu Głównego Marynarki Wojennej Sił Zbrojnych Ukrainy „W sprawie utworzenia Brygady lotnictwa morskiego na funduszach Morskiej Grupy Lotniczej”. W składzie owej brygady pozostawiono dwie eskadry – lotniczą i śmigłowców, a także jednostki pomocnicze: batalion łączności i radiotechnicznego wsparcia lotów; batalion lotniskowego wsparcia technicznego; kompanię zaopatrzenia materiałowego; jednostkę technicznego wsparcia techniki lotniczej; spadochronową grupę ratowniczą; pluton ochrony i in. Całość brygady rozmieszczono na lotnisko Saky-Nowofedoriwka. Na manewrowym lotnisku w Oczakowie pozostawiono komendaturę lotniczą.

W 2006 r. Brygada lotnictwa morskiego otrzymała numer 10., a 14 października 2008 r. nadano jej honorowy tytuł Sakska – od położenia geograficznego bazy lotniczej. Organizacja jednostki pozostaje w zasadzie taką samą do dziś.

Działalność szkoleniowa i bojowa lotnictwa morskiego

Pierwszą operacją bojową z udziałem ukraińskiego lotnictwa morskiego była misja w Swanetii. Jesienią 1993 r. zakończyła się wojna w Abchazji, która doprowadziła do faktycznego oddzielenia tej ostatniej od Gruzji. Rząd „niepodległej” Abchazji zaczął czystki etniczne. Wskótek tego gruzińska ludność regionu Swanetia masowo opuszczała swoje domy i próbowała dostać się do centralnej Gruzji. Droga ta przechodziła przez przełęcze górskie, gdzie już zaczęła się zima z opadami śniegu i oblodzeniem dróg. Ponadto bandy maruderów prześladowały i rabowały uchodźców. Aby zapobiec śmierci tysięcy cywilów, trzeba było ich ewakuować drogą powietrzną. Jednak ani gruzińskie siły powietrzne, ani lotnictwo cywilne nie miały wystarczającej liczby śmigłowców i przeszkolonych załóg do wykonania tego zadania. Rząd Gruzji zwrócił się o pomoc do kilku zagranicznych państw. Ukraina jako pierwsza odpowiedziała na tą prośbę⁴.

10 października 1993 r. do Gruzji dotarł ukraiński oddział śmigłowców. Podstawą składu oddziału było 15 śmigłowców Mi-8 MTW z 320. i 488. samodzielnych pułków śmigłowców. Do nich dołączyły dwa śmigłowce poszukiwawczo-ratunkowe Ka-27 PS z 555. pułku. Włączenie Ka-27 PS do oddziału wynikało z faktu, że śmigłowce te mogły działać z lądowisk znacznie mniejszych niż potrzebne Mi-8. Ukraińskie Ka-27 PS miały mniejszą pojemność niż Mi-8 MTW, ale były bardziej przydatne do ewakuacji uchodźców z lądowisk o ograniczonych rozmiarach, a takich w górach było wiele⁵. Na wszystkich śmigłowcach namalowano czerwone krzyże na białym tle. Do Gruzji śmigłowce leciały z pośrednimi lądowaniami w Bagerowo (Krym) i Adlerze (Rosja).

3 zakon.rada.gov.ua/laws/show/643_075

4 Харук, А., op.cit., s. 231.

5 Гедз, В. Перша місія: ми рятували людей, w: Крила України, 2013, nr 39-41.

Operacja trwała tylko pięć dni – od 10 do 14 października. Ewakuowano 7634 osoby, przetransportowano 487 ton ładunku – głównie żywności dla wsi odciętych w górach⁶.

4 lipca 1993 r. podniesiono banderę na fregacie *Hetman Sahajdaczny* – okręcie flagowym Marynarki Wojennej Ukrainy, zbudowanym w stoczni w m. Kercz według projektu nr 11351. Okręt, zamówiony pierwotnie dla Wojsk Pogranicznych KGB ZSRR, po rozpadzie ZSRR stał się własnością Ukrainy⁷. Dzięki temu Marynarka Wojenna Ukrainy weszła w posiadanie pierwszego i jak dotąd jedyne go okrętu, dostosowanego do bazowania śmigłowca – posiada hangar i lądowisko dla jednego Ka-27.

Hetman Sahajdaczny stał się prawdziwą wizytówką floty ukraińskiej. Jako okręt flagowy uczestniczył w wielu wizytach zagranicznych. W dniach 26 czerwca – 7 sierpnia 1994 r. miał miejsce pierwszy rejs fregaty na Atlantyk, do francuskiego portu Rouen. Powodem był udział w obchodach 50. rocznicy desantu w Normandii (operacja „Armada Wolności”).

W toku tego rejsu na kanale La Manche odbyły się ćwiczenia z udziałem ukraińskiej fregaty oraz francuskiego krążownika śmigłowcowego *Jeanne d'Arc*. Ukraiński śmigłowiec Ka-27 ćwiczył loty z krążownika, a francuski SA 316 B – z fregaty *Hetman Sahajdaczny*⁸. Takie wspólne ćwiczenia organizowano również w toku wizyty fregaty *Hetman Sahajdaczny* oraz dużego okrętu desantowego *Kostiantyn Olszansky* (zbudowanego w Polsce okrętu projektu 775) w USA we wrześniu 1996 r. oraz w trakcie innych wizyt za granicą. Niestety ze względu na spadek finansowania od 2000 r. zaprzestano operacji lotniczych z pokładu *Hetman Sahajdaczny*. Wznowiono je tylko na wiosnę 2007 r. Wiązało się to z przygotowaniem ukraińskich okrętów do udziału w operacji NATO „Active Endeavour” na Morzu Śródziemnym. W ich toku przywrócono przydatność do lotów z pokładu okrętu dwóch śmigłowców Ka-27. Na ostatnim etapie przygotowań w kwietniu 2008 r. śmigłowiec Ka-27 wykonał około 40 lotów z pokładu fregaty w ciągu trzech dni. Po raz pierwszy w historii lotnictwa morskiego Ukrainy ćwiczone



Śmigłowce Mi-14PCz (Mi-14PL) 10. brygady, źródło: uprom.info

6 Тригуб, О.А., Бірюков, І.І., Горбунов, Д.Є., Клименко, С.В., Сизоненко С.В., У горах Сванетії. Історія. Факти. Особливості, Крила України, Вінніца 2006.

7 Kharuk, A., Współpraca w zakresie lotnictwa wojskowego pomiędzy Ukrainą a państwami Kaukazu. *Kavkaz – Przeszłość – Terazniejszość – Przyszłość*, 2018, nr. 4, s. 125.

8 Роман, В., Флагман українського флоту. *Військо України*, 1995, nr 1-2, s. 36.

loty z pokładu okrętu w nocy⁹.

Fregata *Hetman Sahajdaczny* brała udział w operacji „Active Endeavour”, trwającej od 10 maja do 10 sierpnia 2008 r. W tym okresie zaokrętowany śmigłowiec Ka-27 PS wykonał kilkadziesiąt lotów patrolowych¹⁰. Ostatnia - jak na razie - operacja fregaty *Hetman Sahajdaczny* z pokładowym śmigłowcem Ka-27 PS poza akwenem Morza Czarnego odbyła się w latach 2013-2014. 24 września 2013 r. fregata wyszła z Sewastopoliu, 1 października przeszła Kanał Sueski i 12 października dołączyła do antypirackiej operacji NATO „Ocean Shield” u wybrzeża Somali, a od 3 stycznia do 5 marca 2014 r. brała udział w operacji UE „Atalanta” w tym samym akwenie¹¹.

Lotnictwo morskie regularnie uczestniczyło w ćwiczeniach ukraińskiej marynarki wojennej. Pierwszymi były ćwiczenia „Morze 96”, które odbyły się od 29 lipca do 1 sierpnia 1996 r. Wraz z 10 okrętami uczestniczyły w nich samoloty Be-12 i śmigłowce Ka-27. Ćwiczenia te zyskały duże znaczenie propagandowe – pokazały, że na Ukrainie istnieje marynarka wojenna¹².

Najważniejszym środkiem szkolenia bojowego ukraińskiej marynarki wojennej od ponad dwóch dekad są ćwiczenia z serii „Sea Breeze”. Ćwiczenia te są organizowane jako ukraińsko-amerykańskie, ale z udziałem innych państw. Zwykle odbywają się one co roku od 1997 r. (z przerwami w latach 2003-2006 i 2009). Oprócz okrętów niezbędnymi uczestnikami ćwiczeń są także samoloty i śmigłowce lotnictwa morskiego Ukrainy (z reguły Be-12, An-26, Ka-27, Mi-14), a także ukraińskich Sił Powietrznych i lotnictwa armijnego. Na przykład w ćwiczeniach „Sea Breeze 98” uczestniczyły 3 samoloty Be-12, 3 śmigłowce Ka-27, oraz 2 samoloty myśliwskie Su-27 i 8 szturmowych Su-25. Od strony amerykańskiej – 7 śmigłowców (4 CH-46 E, 2 UN-1N i 1 SH-60B) działających z pokładów okrętu desantowego USS *Austin* i niszczyciela USS *Stamp*. W ćwiczeniach uczestniczyły także śmigłowce z fregat – brytyjskiej *London*, włoskiej *Sagittario*, greckiej *Kountouriotis*, tureckiej *Yavuz*¹³.



– Lądowanie śmigłowca Ka-27 na pokładzie niszczyciela USS „Navy Carney” (DDG-64) podczas wspólnych ćwiczeń w pobliżu Odessy. 11 stycznia 2018 r., źródło: US Navy

9 Безкоровайний, В., Перші далекі походи кораблів Військово-морських сил України. Військово-історичний альманах, 2001, nr 2, s. 11-12.
 10 Шталтовний, О., Середземноморські здобутки української морської авіації. Морська держава, 2008, nr 6, s. 17-19.
 11 Шталтовний, О., Середземноморська бойова служба «Гетьмана Сагайдачного». Морська держава, 2008, nr 4, s. 7.
 12 <https://mil.in.ua/uk/articles/u130-sahaidacny/>
 13 <https://mil.in.ua/uk/vijskovo-morski-syly/>

Lotnictwo morskie Ukrainy w okresie po aneksji Krymu

Okupacja i aneksja Krymu, dokonana przez Rosję w lutym-marcu 2014 r., postawiła personel ukraińskich jednostek przed wyborem: pozostać lojalnym wobec Ukrainy lub wstąpić do służby rosyjskiej. Większość wybrała tę drugą opcję. Spośród tych, którzy utrzymali lojalność wobec Ukrainy, szczególnie wyróżnił się personel 10. brygady lotnictwa morskiego. Lotnicy morscy próbowali uratować swoje samoloty i śmigłowce przed inwazją Rosjan – i to się im udało. 27 lutego 2014 r. baza lotnicza w Nowofedoriwci została otoczona przez „zielonych ludzików” – nieoznakowane pododdziały armii rosyjskiej. Dowódca 10. brygady pułkownik Igor Bedzaj wyszedł z inicjatywą, aby przeprowadzić wszystkie zdolne do lotu samoloty (3) i śmigłowce (4) na macierzyste terytorium Ukrainy – na lotnisko Kulbakine. Dogodny moment nastąpił 3 marca, kiedy ustąpiła się sprzyjająca pogoda. Około 10:45 jeden za drugim wystartowały niemal równocześnie cztery śmigłowce – Ka-27 PŁ, Mi-14 PS i dwa Mi-14 PŁ. Kilka minut później wystartowała para An-26, a tuż za nimi – pojedynczy Be-12 PŁ. Wszystko odbyło się w ciągu 20 minut. Oblegające lotnisko pododdziały rosyjskie nie zdążyły ot-

worzyć ognia. Celem przechwycenia ukraińskich śmigłowców z lotniska Gwardijske poderwano parę Mi-35 M. Jednak nie potrafiła ona zlokalizować celu – ukraińskie śmigłowce lecieli bardzo nisko wzdłuż wybrzeża, utrzymując ciszę radiową. Wszystkie samoloty i śmigłowce dotarli do Kulbakine. Wyczyn ten stał pierwszym zwycięstwem Ukraińców w niewypowiedzianej wojnie pomiędzy Ukrainą a Federacją Rosyjską. 7 marca udało się sprowadzić lotem z Nowofedoriwki do Odessy jeszcze jeden Ka-27 PŁ. A 5 marca do Odessy dotarła fregata *Hetman Sahajdaczny*, która wróciła po udziale w operacji „Atalanta”. Na jej pokładzie znajdował się śmigłowiec Ka-27 PS¹⁴.

Dzięki dzielnej postawie dowódcy 10. brygady i jego podwładnych udało się uratować wszystkie zdolne do lotu statki powietrzne, znajdujące się na stanie brygady. Niestety, nie potrafił tego zrobić personel innej ukraińskiej jednostki lotniczej, znajdującej się na Krymie – 204. brygady lotnictwa taktycznego Sił Powietrznych (samoloty MiG-29 i L-39). W momencie zajęcia lotniska Nowofedoriwka przez Rosjan dnia 22 marca znajdowały się tam tylko zmagazynowane statki powietrzne w stanie, nie nadającym się do lotów.

24 marca 2014 r. tymczasowy Prezydent Ukrainy Oleksandr Turczynow zarządził ewa-



– Lądowanie śmigłowca Ka-27 na pokładzie niszczyciela USS „Navy Carney” (DDG-64) podczas wspólnych ćwiczeń w pobliżu Odessy. 11 stycznia 2018 r., źródło: US Navy

14 Заблоцький, В., На допомогу «Прибережній республіці», або «Сі Бриз – 98». Військо України, 1998, nr 9-12, s. 16-17.

kuację z Krymu wszystkich pozostających na półwyspie ukraińskich jednostek wojskowych. W tym momencie ponad połowa personelu 10. brygady (ze stanu, liczącego 850 osób) pozostała lojalna Ukrainie. Jej relokacja z Krymu zakończyła się 9 kwietnia, ale w Nowofedoriwce wciąż pozostawało 89 techników, nadzorujących demontaż zmagazynowanych statków powietrznych celem przetransportowania ich z Krymu. Do początku czerwca 2014 r., kiedy Rosja ostatecznie wstrzymała proces ewakuacji wyprowadzono z Krymu 82 statki powietrzne (59 samolotów i 23 śmigłowce), w tym z 10. brygady – 6 samolotów (5 Be-12 i 1 An-2) i 14 śmigłowców (7 Ka-27, 4 Ka-29, 1 Mi-14 i 2 Mi-8). Na Krymie pozostały 4 Be-12¹⁵. 24 kwietnia 2014 r. samoloty Be-12 i An-26 10. brygady rozpoczęły loty treningowe z lotniska Kulbakine. Ze statków powietrznych, ewakuowanych z Krymu, w krótkim czasie udało się przywrócić do stanu, nadającego się do lotu, jeden Be-12 PS oraz An-2. Remont innych statków powietrznych był utrudniony, ponieważ przed aneksją odbywał się w zakładach na Krymie – w Jewpatorii (Be-12) i Sewastopolu (Mi-14 i Ka-27).

Lotnictwo morskie nie uczestniczyło w walkach na Donbasie – chociaż pisano o lotach śmigłowców 10. brygady z lotnisk Mariupol i Kramatorsk w celu wsparcia jednostek specjalnego przeznaczenia Marynarki Wojennej, ale nie znajduje to potwierdzenia¹⁶. Głównym zadaniem stało się patrolowanie akwenów morskich. Nietety, wyspecjalizowane samoloty patrolowe Be-12 od czasu ćwiczeń „Sea Breeze 14” (wrzesień 2014 r.) prawie nie latają. Stąd też dwa samoloty An-26, należące do 10. brygady, oprócz zadań transportowych są używane do patrolowania akwenów morskich, chociaż nie dysponują odpowiednim specjalistycznym wyposażeniem. Wspierają ich lekkie samoloty patrolowe Państwowej Służby Granicznej Ukrainy (5 DA 40 NG, 2 DA 42 NG i 2 DA 42 MPP)¹⁷.

Lotnictwo morskie Ukrainy pozostaje aktywnym uczestnikiem ćwiczeń „Sea Breeze”. W 2017 r. w tych ćwiczeniach wzięło udział 22 ukraińskich i 6 amerykańskich statków powietrznych, w tym z 10. brygady – 3 samoloty (2 An-26, 1 An-2 TD) i 4 śmigłowce (2 Mi-14 PŁ, 1 Ka-27 PŁ, 1 Ka-27 PS). W toku tych ćwiczeń śmigłowce Mi-14 PŁ wykorzystywały nowe boje sonarowe Jatrań produkcji ukraińskiej¹⁸. W roku następnym udział lotnictwa morskiego w „Sea Breeze 18” był prawie taki sam – 1 An-26, 1 An-2 TD, 1 Ka-27 PS, 3 Mi-14 PŁ oraz 1 Mi-14 PS¹⁹. W ćwiczeniach „Sea Breeze 19” po raz pierwszy od lat nie brały udziału śmigłowce Ka-27, natomiast swój debiut miał Ka-226. Oprócz niego 10. brygadę reprezentowały trzy śmigłowce (2 Mi-14 PŁ, 1 Mi-14 PS) i dwa samoloty An-26²⁰.

Analiza udziału 10. brygady w ćwiczeniach „Sea Breeze” w toku ostatnich kilku lat wyraźnie wskazuje na stan zapaści ukraińskiego lotnictwa morskiego. Zamierzano zastąpić przestarzałe Be-12 w 2019 r. parą nowych samolotów patrolowych An-148-300 MP, ale jak dotąd nie dokonano większego postępu w tym programie. Dlatego w lipcu 2019 r. podpisano kontrakt, przewidujący remont dwóch samolotów w zakładach NARP (m. Mykołajów).

Jak na razie jedynym fabrycznie nowym statkiem powietrznym, przekazanym 10. brygadzie, pozostaje lekki śmigłowiec ewakuacji medycznej Ka-226. Aparat ten, wyprodukowany w Rosji w 2008 r., zakupiony był dla ukraińskiego Ministerstwa ds Sytuacji Nadzwyczajnych, ale nigdy nie wdrożono go do eksploatacji. Od 2013 r. pozostawał zmagazynowany we Lwowie. Po kilku latach pertraktacji, w czerwcu 2018 r. Ka-226 przekazano 10. brygadzie²¹. W sierpniu i październiku 2019 r. lotnictwo morskie otrzymało dwa śmigłowce transportowe Mi-8 MSB-V – nie nowe, ale gruntownie zmodernizowane w zakładach Motor Sicz (zainstalowano nowe silniki TM 3-117 WMA-SBM1W, nową awionikę

15 Trendafilovski, V., Ukraińscy lotnicy morscy – milczący bohaterowie z Krymu. *Lotnictwo*, 2015, nr 11, s. 70-73.

16 Tenże, Ukraińscy lotnicy morscy..., op.cit., s. 77.

17 Tenże, *Black Sea Defenders*. *Air Forces Monthly*, 2018, nr 6, s. 43-44.

18 Tenże, *Black Sea Synergy*, op.cit. 2017, nr10, s. 64-65.

19 Tenże, *Black Sea Peacekeepers*, op.cit., 2018, nr 11, s. 31.

20 Tenże, *Black Sea war games*. op.cit. 2019, nr 12, s. 37.

21 Allport, D., *Ukrainian Navy Ka-226 in Exercise Sea Breeze*, op.cit., 2018, nr 9, s. 21.

oraz system WRE). Uzupełnienie to jest szczególnie ważne dla 10. brygady ze względu na intensywną rozbudowę Korpusu piechoty morskiej i pilną potrzebę śmigłowców zdolnych do współdziałania z ukraińskimi marines.

W końcu 2019 r. do 10. brygady wrócił pierwszy Mi-14, odnowiony w zakładach remontowych KARZ w Konotopie. Maszyna otrzymała radar pogodowy RDR 1200, system nawigacyjny Garmin GTN 750 H, polskie gogle noktowizyjne PNL-3. W Konotopie rozpoczęto również remont dwóch śmigłowców Ka-27²². A w październiku 2019 r. prywatny przedsiębiorca przekazał 10. brygadzie zakupiony własnym sumptem samolot

An-2, przeznaczony dla wymiany wysłużonej maszyny tego typu. W lotnictwie morskim An-2 jest używany do treningu członków spadochronowej grupy ratowniczej.

Historia powstawania i rozwoju lotnictwa Marynarki Wojennej Ukrainy w latach 1992-2019 była dość trudna, a czasem pełna dramatycznych wydarzeń. Pomimo wszystkich trudności lotnictwo morskie nadal funkcjonuje, nawet po aneksji Krymu i utracie baz i zaplecza logistycznego. Budowanie zdolności lotnictwa morskiego idzie powoli, ale ostatnie trendy umożliwiają optymistyczne spojrzenie na jego przyszłość.

22 Trendafilovski, V., Ukrainian Naval Aviation Update. op.cit., 2020, nr 2. s. 37-38.

**Bohaterowie
Lotnictwa Morskiego
Polski**

Polacy w lotnictwie morskim Wielkiej Wojny

Poles in the naval aviation of the Great War

Śladem opublikowanego przez autora 2-tomowego słownika polskich pionierów lotnictwa przywołującego ok. 3500 biografii Polaków czynnych na polu aeronautyki i lotnictwa lat 1647 – 1918, wynalazców, konstruktorów, pilotów, pisarzy, dziennikarzy, członków organizacji lotniczych, a w końcu żołnierzy sił powietrznych państw – stron Wielkiej Wojny 1914 – 1918, pilotów i obserwatorów, mechaników lotniczych, personelu służb naziemnych aeronautyki i lotnictwa przybliżono kariery tych służących w lotnictwie morskim Austro-Węgier, Niemiec i Rosji

Following the 2-volume dictionary of Polish aviation pioneers published by the author, citing about 3500 biographies of Poles active in the field of aviation in the years 1647 - 1918, inventors, constructors, pilots, writers, journalists. Members of aviation organizations and finally soldiers of the air force of the states - parties to the Great War 1914 - 1918, pilots and observers, aviation mechanics, aeronautics and aviation ground service personnel were introduced to the careers of those serving in the aviation industry of Austria-Hungary, Germany and Russia.

Odnaleźliśmy ich 60, z tego 30 w lotnictwie morskim Rosji, 21 w lotnictwie morskim Austro-Węgier i dziewięciu Niemiec. Na frontach wojny poległo ich 9, 4 służących w siłach powietrznych Austro-Węgier, 5 – Niemiec i 2 Rosji. 34 (67%) dotarło do Wolnej Polski, 33 podjęło służbę w Wojsku Polskim, w tym 26 w lotnictwie, jeden nie zgłosił się do narodowej armii. 18 zginęło lub wybrało emigrację, do Francji, Wielkiej Brytanii, USA, Serbii, Albanii. Byli wśród nich i tacy, którzy pozostali w lotnictwie Rosji sowieckiej bądź jako kraj osiedlenia wybrali Austrię¹.

W przeciwieństwie do Niemiec, w których możliwości polskich karier były bardzo ograniczone, Polacy odgrywali znaczące role w organizacji i działaniach morskich sił powietrznych, zwłaszcza Rosji. W monarchii austro-węgierskiej

rolę mecenasa budowy morskich sił powietrznych odegrał admirał Juliusz Franciszek Ripper (1847-1914), któremu marynarka wojenna Austro-Węgier zawdzięczała powstanie morskiej bazy lotniczej w Pola i powietrznej osłony wybrzeży Adriatyku. Zyskał uznanie jako jeden z najwybitniejszych admirałów i szefów sztabu K.u.K Kriegsmarine.

Powstanie lotnictwa morskiego Rosji wiąże się z procesem odbudowy jej marynarki wojennej po klęsce pod Cuszimą prowadzonej z udziałem społeczeństwa które nie szczędziło datków na Komitet Nadzwyczajny dla Wzmocnienia Marynarki Wojennej². Do 1910 roku ze środków Komitetu, zbudowano 19 torpedowców i 4 okręty podwodne. Gdy z przełomem 1909/1910 roku dojrzewały w Rosji decyzje stworzenia sił po-

1 S. Januszewski, Pionierzy, tom 1 Polscy pionierzy lotnictwa 1647-1918 i tom 2 Polacy w siłach powietrznych Wielkiej Wojny 1914-1918, FOMT, Wrocław 2017-2019.

2 Patrz: A.M. Artemiew, Morskaja awiacija Rosji, Moskwa 1996, s. 17-22.

wietrznych pierwszorzędną rolę odegrała w tym marynarka wojenna i powstały 6 lutego 1910 r. przy Nadzwyczajnym Komitecie Wzmocnienia Floty z datków społecznych. Oddział Floty Powietrznej, a zasiadali w nim również Polacy, m.in. Emanuel Małyński, Lew Maciewicz, Stanisław Dorożyński i Witold Jarkowski. OFP sfinansował nie tylko wykszolenie we Francji pierwszych oficerów, którzy odegrali później znaczącą rolę w dziejach lotnictwa wojskowego Rosji, wśród nich Polaków Lwa Maciewicza, Stanisława Dorożyńskiego, Bronisława Matyjewicz-Maciejewicza, Grzegorza Piotrowskiego, ale i zakup pierwszych samolotów dla powstałej 11 listopada 1910 Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Sewastopolu z zadaniem przygotowania lotników marynarki wojennej³. Pierwszym instruktorem stał się tutaj Grzegorz Piotrowski i Bronisław Matyjewicz-Maciejewicz, których miejsce zajęli wkrótce ich uczniowie, wśród których wybitne miejsce w dziejach lotnictwa morskiego Rosji zajęli Wiktor Dybowski, Wiktoryn Kaczyński i Jan Stachowski.

Lew Maciewicz stał się ikoną rosyjskiego lotnictwa. Swe życie złożył na ołtarzu rodzącego się wówczas lotnictwa. Jego śmierć 7 października 1910 r. w trakcie pokazów prowadzonych z okazji Wszechrosyjskiego Święta Lotnictwa wstrząsnęła Rosją, pogrzeb przybrał charakter narodowej manifestacji, z udziałem niemal miliona mieszkańców Sankt Petersburga. Pochowano go na cmentarzu Nikolskim przy Ławrze Aleksandra Newskiego. Na mogile ustawiono pomnik w formie 8-metrowej kolumny – dzieło architekta Iwana Aleksandrowicza Fomina, a w miejscu śmierci na Komendanckim Aerodromie pamiątkową płytę (1912), w znakomitym stanie utrzymaną do dzisiaj, wśród bloków wzniesionego tutaj osiedla mieszkaniowego. Stale znajdujemy na niej świeże kwiaty.

Urodzony 1 stycznia 1877 r. w Kijowie w 1895 podjął studia w charkowskim Instytucie Technologicznym. Mimo wydalenia w 1901 r. z Uczelni za aktywny udział w antyrządowym ruchu studenckim, zdołał w 1902 r. uzyskać dyplom inżyniera – technologa. Pracę zawodową rozpoczął w stocznjach Sewastopola i szybko przyjeżdżo

go do Korpusu Inżynierów Budowy Okrętów, tam uzyskał pierwszy stopień oficerski. Sprawował nadzór nad budową pancernika „Joan Złotoust”, w 1905 r. skierowano go na staż do Niemiec gdzie poznawał problematykę budowy okrętów wojennych. W październiku 1906 r. ukończył Niokolajewską Akademię Morską w Sankt Petersburgu, a w 1907 kurs żeglugi podwodnej, po którym skierowano go na 4 miesiące do Niemiec, celem nadzoru nad budową dla Rosji okrętów podwodnych „Kambala”, „Karas” i „Karp”. W grudniu 1907 r. wpisano go na listę oficerów okrętów podwodnych i powierzono nadzór nad budową rosyjskich okrętów podwodnych budowanych dla morza Bałtyckiego. W 1908 r. skierowano go do Moskwy, do Komitetu Technicznego Marynarki. Jako zastępca naczelnika Biura Konstrukcyjnego pracował tam pod kierunkiem słynnego uczonego – admirała gen. mjr. floty Aleksieja Niokolajewicza Kryłowa. W latach 1904 – 1909 Maciewicz opracował m.in. projekt boji dla portu sewastopolskiego, dwa projekty zapór minowych, projekt systemu ochrony okrętów przed atakiem torpedowym i 14 projektów okrętów podwodnych. W okresie pracy w Sankt Petersburgu również pływał, na morzu spędził 198 dni, w tym 80 na okrętach podwodnych „Karp” i „Sig”.

Zainteresowało go lotnictwo. 15 lipca 1909 r. wygłosił wykład „O typie samolotu morskiego”. Opracował projekt samolotu wodno – lądowego, a władzom wojskowym przedstawił projekt wykorzystania okrętu wojennego w roli lotniskowca, sam opracował przy tym projekt katapulty startowej. Propozycje Maciewicza dowództwo Floty akceptowało, ale do działania przystąpiło dopiero w sierpniu 1910 r., już po tragicznej śmierci Maciewicza. Jakby nie było to aktywność Maciewicza zwróciła uwagę dowództwa. Od 8 do 20 lutego 1910 przebywał we Francji. Morski Komitet Techniczny i Nadzwyczajny Komitet Odbudowy Floty Wojennej skierowały go tam celem zapoznania się ze stanem techniki lotniczej. Odpowiedział wówczas zakłady Blériota, Tow. Antoinette, Roberta Esnault-Pelterie, braci Voisin, zakłady Clément - Bayard, Wojskowe Laboratorium Aerodynamiczne w Chalons-Meudon,

³ Grzegorz Piotrowski znalazł się w Szkole Lotniczej w Pau dzięki przypadkowi. W marcu 1910 OFP wysłał na szkolenie lotnicze do Francji 7 oficerów, wśród nich kapitana J.J. Janowicza. W trakcie szkolenia rozbił on samolot i został ciężko ranny. Na jego miejsce skierowano Piotrowskiego.

szoły lotnicze Blériota i braci Wright w Pau, wiele lotnisk. Poznał tajniki montażu i demontażu wielu typów samolotów a dla władz wojskowych Rosji przygotował raport określający warunki techniczne dla zakupu dla armii samolotów – dwu jednopłatów typu „Blériot”, dwupłata Farmana i jednopłata „Antoinette”. 23 lutego 1910 r. na krótko powrócił do Libawy gdzie wykładał „teorię okrętów podwodnych” w Szkolnym Oddziale Żegluga Podwodnej. Ponownie powrócił do Francji gdzie kierował zakupem samolotów, a ostatecznie zamówiono dwa rekomendowane przezeń „Farmany”, dwa „Sommary”, dwupłat „Telle”, dwa jednopłaty Blériota i dwa samoloty „Antoinette”. Kierował tam również szkoleniem lotniczym pierwszej grupy oficerów rosyjskich. Również sam szkolił się na pilota. We Francji zdobył dyplom pilota (nr 178, w dniu 9 sierpnia 1910 r., na samolocie „Henry Farman”. W maju/czerwcu 1910 latał również w szkole Blériota w Pau, wraz z Haber-Włyńskim i Dorożyńskim. W okresie nauki pilotażu wykonał 45 lotów w czasie 6 godz. 13 min.24 sek. (z tego w charak-

terze pasażera wykonał 13 lotów w czasie 2 godz. 24 min. 55 sek. i samodzielnie 32 loty w czasie 3 godz. 48 min. 29 sek., z tego 6 z pasażerami).

W czasie nauki pilotażu i po powrocie do Rosji nadal pracował nad projektem własnego samolotu, przystąpił do opracowywania książki o żegludze powietrznej w wojnie morskiej. Próbował również modernizować eksploatowane już w Rosji samoloty. Według jego wskazówek w samolocie typu „Farman” zainstalowano rozrusznik silnika „Gnôme”, umożliwiający wyłączanie i włączanie silnika w locie. Z jego inicjatywy na górnym płacie samolotu „Farman” zainstalowano dodatkowe powierzchnie nośne zwiększające stateczność aparatu w locie i zwiększające jego udźwignię użyteczny. Z kolei na samolocie typu „Blériot” zainstalowano drabinkę ułatwiającą pasażerowi zajmowanie miejsca w kabinie. Maciewicz żywo interesował się również udoskonaleniem śmigła lotniczego. Szczególną uwagę poświęcał jednak wspomnianemu projektowi własnego samolotu, dwupłata, który mógłby prowadzić rozpoznanie nad morzem. Miał to być samolot dwuosobowy. Start z pokładu okrętu realizowany miał być z pomocą specjalnego wózka, odrzucanego z chwilą wzniesienia się aparatu w powietrze. Lądowanie realizowane było na własnym podwoziu kołowym samolotu, a dobieg skracany instalowaną na pokładzie siecią. Możliwe było również lądowanie na wodzie, na pływakach, po czym dźwigiem samolot podnoszony miał być na pokład. Maciewicz wiele uwagi poświęcał promocji samolotu jako narzędzia walki, zwłaszcza jego wykorzystaniu w marynarce wojennej. Wskazywał też władzom wojskowym na możliwości użycia samolotu na okrętach podwodnych, co było wówczas bardzo śmiałym pomysłem⁴.

Lew Maciewicz dużo latał, we wrześniu 1910 r. wykonał pierwsze w Rosji loty nocne. 3 października 1910 pobił rekord Rosji w wysokości lotu - 1250 m. Po śmierci Maciewicza żadna sensacja prasa snuła spekulacje, że jego katastrofa spowodowana została samobójstwem lotnika, który w ten sposób chciał zapłacić swym towarzyszom z Partii Socjalistów - Rewolucjonistów za niewykonanie polecenia zabicia w locie (poprzedzającym katastrofę) premiera Piotra Stoły-



Lew Maciewicz

4 Maciewiczowi poświęcono w Rosji obszerną, opartą na archiwalnych materiałach monografię, patrz: W. Pietrakow, Lew Maciewicz. Pamiątna kniga, Moskwa 2010.

pina, słynnego odwagą, który siadając na miejscu pasażera, uprzedzony o politycznych sympatiach lotnika, miał powiedzieć pilotowi, że „w jego ręce składa swe życie”⁵.

Śmiercią lotnika zginął również Bronisław Matyjewicz-Maciejewicz, absolwent 3 Korpusu Kadetów i Michajłowską Akademii Inżynierii w Sankt Petersburgu. W 1909 r. ukończył Oficerską Szkołę Aeronautyczną, w 1910 delegowano go do Francji celem nauki pilotażu. Dyplom pilota nr 152 zdobył 1 lipca 1910 na samolocie



Bronisław Matyjewicz-Maciejewicz

„Blériot”. Po powrocie do Rosji został instruktorem w Szkole Pilotów w Sewastopolu. W dniu otwarcia Szkoły uczestniczył w pokazach lotniczych, demonstrując loty na samolocie „Blériot XI 2bis”. Obok Michała Scipio del Campo, Henryka Segno, Lwa Maciewicza, Anatola Krumma, Grzegorza Piotrowskiego i aeronauty Józefa Drewnickiego uczestniczył w Petersburgu we Wszechrosyjskim Świącie Lotnictwa (8 – 29 września 1910 r.) - w łącznej klasyfikacji zajął 3

miejsce. 15. i 18 lutego 1911 wraz z uczniem – pilotem W. Dybowskim na samolocie „Blériot XI” bis wykonał lot wokół brzegów Krymu. 2 marca 1911 r. w Sewastopolu, w obecności Wielkiego Księcia Mikołaja Mikołajewicza, wzniósł się w powietrze na „Blériocie”, a por. Rudniew i M. Effimow równocześnie na „Farmanach”. Wszyscy lotnicy mieli na pokładach pasażerów i był to pierwszy w Sewastopolu lot grupowy z pasażerami. Wraz z bratem Stanisławem zginął w katastrofie lotniczej samolotu „Blériot XI bis”, w Sewastopolu, na Kulikowym Polu 18 kwietnia 1911 r. Przy lądowaniu nagły poryw wiatru pod lewe skrzydło przechylił i skierował samolot w dół. Samolot zawadził podwoziem o kamienny mur i przewrócił się. Pilot zginął od uderzenia głową o ścianę, wkrótce zmarł też pasażer.

Warszawskie „Słowo” pisało: „Bracia Matyjewicze runęli z przestrzeni podniebnych na ziemię i ponieśli śmierć. Iluż ich straciło życie – tych nowoczesnych męczenników nauki, otwierających ludziom nowe drogi życia! Bracia Matyjewicze /.../ zginęli dla tryumfu aeronautyki w przyszłości. /.../ strzaskane ciało polskiego lotnika, rozpostarte na ziemi, dowiodło światu, że i nasz naród składa ofiary ludzkie aeronautyce, tajemniczej jeszcze i niebezpiecznej dla swych adeptów”⁶.

Złote karty w annałach lotnictwa rosyjskiego zapisał również Grzegorz Piotrowski, prawnik, oficer rosyjskiej marynarki wojennej, od 1910 r. pilot, z kolejnym 195 dyplomem uzyskanym we Francji 29 sierpnia 1910 r. na samolocie Blériot. Stał się jednym z pierwszych instruktorów sewastopolskiej Szkoły Lotniczej. W czasie Wszechrosyjskiego Świąta Lotniczego w Sankt Petersburgu 22 września 1910 r. wykonał rekordowy przelot samolotem na trasie Sankt Petersburg - Kronsztađ, pokonując nad Zatoką Botnicką dystans 37 km, który stał się jedną z sensacji lotniczych Europy 1910 r., Pracował jako referent lotniczy w Morskim Sztapie Generalnym, rzeczoznawca patentowy w rosyjskim Ministerstwie Handlu i Przemysłu, aktywnie uczestniczył w organizacji lotnictwa wojskowego Rosji. eksperymentował z przystosowaniem samolotu do startu na śniegu, na płozach.

5 S. Januszewski, W.R. Mikheew, Witold Jarkowski (1875-1918). Inżynier aeronauta – pionier lotnictwa, pod red. S. Januszewskiego, FOMT, Wrocław 2006, s. 215.

6 Ibidem, s. 118.

W 1912 r. Piotrowski wydał pracę pt. „Gidroawiacja” (Hydroawiacja), poświęconą technicznej i wojskowej problematyce lotnictwa morskiego. Współpracował z lotniczą prasą rosyjską, publikował także w europejskiej i amerykańskiej prasie lotniczej.

Po wybuchu I wojny światowej delegowany został w 1915 r. do Anglii w sprawie zakupów silników lotniczych dla Rosji, a następnie do USA z misją zakupów silników i wodnopłatowców typu Curtiss. Od 1916 r. był zastępcą attache mor-



Grzegorz Piotrowski wraz ze swym mechanikiem przy samolocie Bleriot XI.

skiego przy ambasadzie Rosji w Waszyngtonie. Na terenie USA współdziałał w tworzeniu zrębów armii polskiej. W 1919 r. przybył do Polski.

Stanisław Dorożyński, Rosjanin pochodzenia polskiego, po ukończeniu carsko-sielskiego liceum i Morskiego Korpusu Kadetów podjął służbę we Flocie Bałtyckiej, w 1904 r. zdobył dyplom aeronauty wojskowego w Oficerskim Parku Aeronautycznym w Sankt Petersburgu. Służył później w Oficerskim Parku Aeronautycznym, a następ-

nie w oddziale aeronautycznym na krążowniku „Rus”, którego zadaniem było prowadzenie rozpoznania powietrznego z balonów na uwięzi. Po wycofaniu okrętu ze służby Dorożyńskiego mianowano w 1909 r. dowódcą Parku Aeronautycznego Floty Czarnomorskiej, na którego wyposażeniu znajdowały się wówczas balony i latawce załogowe oraz balony na uwięzi typu Augusta von Parsevala. 26 września 1909 r. delegowano go do Francji dla zakupu pierwszego samolotu dla Floty. Oczekując na wykonanie samolotu podjął



Stanisław Dorożyński przy samolocie Antoinette IV

w szkole pilotów firmy „Antoinette” naukę pilotażu. Dorożyński uzyskał we Francji dyplom pilota nr 125.

Dorożyński stał się pierwszym lotnikiem Marynarki Wojennej Rosji⁷. Po powrocie do Rosji 16 września 1910 r. wykonał pierwszy w Rosji lot samolotem, należącym do marynarki i pierwszy lot w Sewastopolu (na wysokości 50 m zatoczył dwa kręgi nad polem startowym). 29 września 1910 r. na samolocie „Antoinette” wykonał pierwszy

7 Patrz: A.M. Artemiew, op.cit.

w dziejach lot nad portem sewastopolskim, zaś 10 października nad miastem. Później wielokrotnie latał nad Sewastopolem z pasażerami na pokładzie. Był członkiem powstałego jeszcze 8 czerwca 1909 r. Aeroklubu Sewastopolskiego i jednym z założycieli wojskowej sewastopolskiej Szkoły Pilotów, W listopadzie 1910 r. na lotnisku Oficerskiej Szkoły Pilotów podjął również szkolenie pilotów dla Aeroklubu Sewastopolskiego, uczestniczył w I Wszechrosyjskim Zjeździe Żeglugi Powietrznej w Sankt Petersburgu (kwiecień 1911). W październiku 1911 r. wyjechał ponownie do Francji dla zakupu dwu pierwszych wodnopłatowców dla Floty. Po powrocie do Rosji, w kwietniu 1912 r. wielki książę Mikołaj Mikołajewicz w Oddziale Floty Powietrznej Nadzwyczajnego Komitetu dla Wzmocnienia Marynarki Wojennej powierzył mu zadania związane z zagranicznymi zakupami sprzętu lotniczego, które Dorożyński wykonywał do wybuchu wojny. W 1915 r. mianowano go dowódcą 2 Brygady Powietrznej Floty Bałtyckiej. Po październiku 1917 r. emigrował do bardzo dobrze znanej mu Francji. Od dzieciństwa przepojony ideami wegetarianizmu stworzył w Pirenejach Chrześcijańskie Centrum We-

getarianizmu „Wega”. By je właściwie prowadzić ukończył studia rolnicze i medyczne. W czasie II wojny światowej udzielał schronienia żołnierzom ruchu oporu i wszystkim potrzebującym. Zmarł w Nicei.

Wiktoryn Kaczyński, absolwent Korpusu Morskiego w Sankt Petersburgu (1910), skierowany został do Floty Bałtyckiej, a po kilku miesiącach do Floty Czarnomorskiej. W czasie służby na m. Bałtyckim pływał na okrętach „Wojn” (1906, 1908), „Rynda” (1907), „Wierny” (1909), na krążowniku „Ruryk” (1910) i na okręcie liniowym „Cesarewicz” (1910). Od 31 grudnia 1910 został oficerem wachtowym krążownika „Kagul”, a 15 stycznia 1912 wyznaczono go do kształcenia jego oddziału brzegowego. W 1. Dywizjonie Eskadry Niszczycieli działającym na m. Czarnym służył na krążowniku „Kaług” (1911, 1912), od 22.04.1912 na linowcu „Pantelejmon”, na niszczycielu „Zawidny” (od 05 marca 1912) i „Striemietielny” (1912).

W marcu 1912 r. dowódca Floty Czarnomorskiej wydał rozkaz o stworzeniu lotnictwa morskiego. Werbowano do niego oficerów marynarki, ale zgłosiło się ich tylko 5, wśród nich Kaczyński.



Wiktoryn Kaczyński, piąty z lewej w czasie uroczystego wręczania dyplomów ukończenia sewastopolskiej Szkoły Lotniczej przez Wlk. Księcia Aleksandra Michajłowicza.

Przeniesiono go do oddziału lotniczego Służby Łączności Floty Czarnomorskiej. Dowodził tam kompania i kierował oddziałem fotograficznym, a równocześnie uczył się pilotażu wodnosamolotu w morskiej stacji lotniczej w zatoce Kilen. 26 lipca 1912 skierowano go do Oficerskiej Szkoły Lotniczej OFP w Sewastopolu. 15 sierpnia 1912 na samolocie Farman zdał egzamin na dyplom pilota (Cesarskiego Aeroklubu Wszechrosyjskiego nr 91).

Po ukończeniu Szkoły Lotniczej 31.08.1912 skierowano go do Oddziału Łączności Floty Czarnomorskiej. Do listopada, obok J. Stachowskiego, G.A. Friede, W.W. Utgoffa, E.E. Kowerdjajewa i R.F. von Essena i W. Kaczyńskiego. Opanował pilotaż pierwszych sprowadzonych do Rosji łodzi latających typu Curtiss. Ta szóstka stanowiła podstawę pierwszego w Rosji oddziału lotnictwa morskiego.

W czasie służby w lotnictwie Floty Czarnomorskiej, w marcu-kwietniu 1915, dowodził oddziałem B-3 działającym z Batumi, później dowodził lotniczą stacją morską w zatoce Krułgój (do listopada 1915). Od listopada 1915 do kwietnia 1916 przebywał na delegacji w Wielkiej Brytanii gdzie do marca 1916 odbył szkolenie na małych sterowcach (serii „Si”). Flota Czarnomorska zamierzała je bowiem zakupić, a zadaniem Kaczyńskiego było poznanie tych statków powietrznych. Decyzja ta budziła liczne kontrowersje. Kaczyński krytykował sterowce, a inni oficerowie Kaczyńskiego zarzucając mu, że jako pilot negatywnie odnosił się do aerostatów jako takich i bezzasadnie je krytykował. Po 6 miesiącach pobytu w Anglii, i powrocie do Rosji Kaczyński odmówił lotów na sterowcach. Powodem skierowana Kaczyńskiego do Wlk. Brytanii była również chęć zmiany zakresu jego obowiązków. Jako lotnik stale pozostawał w konflikcie z dowodzącym lotnictwem Floty Czarnomorskiej Janem Stachowskim. Źródłem konfliktu była niechęć Stachowskiego, skromnego polskiego szlachcica, pochodzącego z guberni Wileńskiej do petersburskiego arystokraty jakim był Kaczyński. Stachowski oceniał Kaczyńskiego jako pilota nie lubiącego „czarnej roboty” i pracy z silnikiem lotniczym. 23 kwietnia 1915 Stachowski dymisjonował Kaczyńskiego z funkcji dowódcy sformowanego w Batumi oddziału wodnopłatów. Pretekstem było ryzykowne zaatakowanie przez

oddział Kaczyńskiego w końcu marca mało ważnego obiektu na wybrzeżu tureckim. W czasie tego ataku oddział niemalże nie stracił jednego z dwu wodnopłatów, który uszkodzony salwował się ucieczką po wodzie. Kaczyński zaniedbywał też pracę biurową i wg. Stachowskiego nie przykładał wagi do bieżącego śledzenia nowinek technicznych i właściwego wyposażenia w sprzęt swego oddziału. Ale Kaczyński miał przyjaciół i już w listopadzie 1915 objął dowodzenie bazą wodnopłatów utworzoną w pobliżu Sewastopola. 1 listopada 1915 ponownie miał awarię. Zamierzał przelot łodzią latająca Curtiss. Poryw wiatru przewrócił łódź w czasie startu. Kuter wziął na pokład lotnika i mechanika i połamany samolot. Kaczyńskiemu nic się nie stało, ale przypadek ten mógł zrodzić u niego myśli by przejść do bardziej spokojnych zajęć. Przełożeni Kaczyńskiego charakteryzowali go jako oficera o dobrym zdrowiu, silnym charakterze, znającego nieco język francuski, lubiącego lotnictwo, odważnego, męskiego, spokojnego w działaniach bojowych, ale też dość pobłażliwego w stosunku do podwładnych.

Od 9 sierpnia do listopada 1916 Kaczyński dowodził 2. Okrętowym Dywizjonem Lotniczym działającym w Rumunii. Brał udział, m.in. wraz z Utgoffem, w działaniach lotnictwa morskiego na wybrzeżach Rumunii i Bułgarii. Tak np. w drugiej połowie października 1916 poleciał nad Warnę, na zwiad okrętów podwodnych Niemców. Był to pierwszy lot nocny samolotów morskich wykonany przez Rosjan. 04 listopada 1916 otrzymał zezwolenie na noszenie znaku pilota angielskiego, nadanego mu przez Admiralicję Brytyjską.

Na stanowisku dowódcy 2. Okrętowego Dywizjonu Lotniczego zaprezentował się z najgorszej strony („okazał zupełną bezradność wykonania powierzonego mu zadania”), chociaż za grupowy nalot bombowy na Warnę w nocy z 29 na 30 sierpnia przedstawiono go do odznaczenia Bronią św. Jerzego (do odznaczenia przedstawił go dowódca Floty Czarnomorskiej 27 grudnia 1916). Odznaczono go rozkazem dowództwa marynarki nr 81 z 6 lutego 1917 r.

17 listopada 1916 roku wycofano go z lotnictwa morskiego. Otrzymał skierowanie do Brygady Niszczycieli Floty Czarnomorskiej, na niszczyciel „Lejtnant Szostaków”. Od 24 marca 1917 służył w Dywizji Powietrznej Floty Czarnomorskiej, w czerwcu dowodził 1. Oddziałem Lotni-

czym, a od 09 sierpnia 1917 2. Dywizją Powietrzną Floty Czarnomorskiej.

Wojnę domową w Rosji przeżył oczekując na przemianę ku lepszemu. Niewykluczone, że na przestrzeni jakiegoś czasu (w końcu 1918 – początku 1919) służył jako lotnik w polskim Oddziale Awiacyjnym w Odessie. W połowie maja 1919 był mianowany dowódcą Oddziału Wodnopłatów przy Zarządzie Floty Powietrznej Sowieckiej Ukrainy, szybko przekształconego w Oddział Lotnictwa Morskiego. W związku z odstąpieniem z wybrzeża czarnomorskiego w połowie lipca 1919 mianowano go dowódcą 2. Czarnomorskiego Oddziału Wodnopłatów, szybko przekształconego w Oddział Wodnopłatów Dnieprowskiej Flotyli Wojennej. W sierpniu 1919 zdjęto go z funkcji i zdegradowano do szeregowego pilota. Bez tragicznych konsekwencji przeszedł przez oskarżenia o machinacje finansowe z kasą i wyposażeniem Oddziału, a także pobyt w czerwonym Piotrogradzie.

Nieznany drogami (prawdopodobnie z resztkami Północno-Zachodniej Armii) przedostał się do Polski. Pomógł w przejściu części „niemieckiego dziedzictwa” – różnych przeznaczonych do likwidacji wodnopłatów i przez pięć lat zajmował stanowisko dowódcy lotnictwa morskiego Polski. Jego karierę w lotnictwie przerwał nieszczęśliwy wypadek, który miał miejsce 15 sierpnia 1922 roku. Na skutek błędu urzędnika wojskowego wyznaczonego do lotu przez Wiktoryna Kaczyńskiego wśród widzów wybuchła bomba lotnicza. Poszkodowanych zostało kilkadziesiąt osób. W drugiej połowie 1922 roku został skazany na 4 miesiące więzienia i usunięty z wojska.

W 1923 roku Kaczyński wyemigrował do Belgii, gdzie pracował jako taksówkarz. W 1928 roku przeniósł się do USA. Przez 30 lat pracował w firmach lotniczych stworzonych przez Igora Sikorskiego. W 1960 przeszedł na emeryturę. Mieszkał w Sankt-Petersburgu na Florydzie. Tam zmarł 3 lutego 1986 r.

Jan Stachowski, do 11 lutego 1908 uczył się w Szkole Inżynieryjnej Marynarki Wojennej, Od 11 lutego 1908 służył jako podporucznik korpusu inżynierów – mechaników Floty Czarnomorskiej. Od 29 maja 1911 zajmował stanowisko wachtowego mechanika w sewastopolskim Parku Aeronautycznym Marynarki Wojennej.

14 lipca 1911 w sewastopolskiej Szkole Lotniczej rozpoczął naukę pilotażu. Dyplom pilota uzyskał 15 października 1911 r. Później był instruktorem sewastopolskiej Szkoły Lotniczej. 23 stycznia 1912 delegowano go do Francji celem opanowania pilotażu i przejścia wodnopłatów zakupionych dla Floty. We Francji stał się pierwszym lotnikiem Rosji, który pilotował wodnopłaty. Do tego czasu w marynarce wojennej pełnił służbę na kanonierkach „Snieg” (1902), „Grad” (1902), „Grozjaszczij” (1905), „Czernomoriec” (1910), na szkolnym okręcie „Strielok” (1903,



Jan Stachowski

1904), na pancerniku i liniowym okręcie „Sława” (1906, 1907, 1908) i „Pantelejmon” (1908, 1909), na krążowniku „Kagul” (1909, 1910) i na stawiaczu min „Prut” (1911, 1912).

Po powrocie z Francji, równocześnie powierzono mu dowództwo oddziału żeglugi powietrznej Służby Łączności Floty Czarnomorskiej i kierownictwo Parku Aeronautycznego. W zakresie jego obowiązków leżało również szkolenie kadr lotnictwa morskiego. 17 czerwca 1912 r. latał na hydroplanie nad morzem i portem w Sewastopolu, stracił pływak i rozbił się, uratował go kuter torpedowy. 15 grudnia 1912, w drodze szybkie-

go przeszkolenia w Oficerskiej Szkole Lotniczej OWF w Sewastopolu zdobył dyplom lotnika wojaskowego. W czasie od 12 marca do 19 kwietnia 1913 powtórnie delegowano go do Francji, tym razem celem poznania stanu techniki lotniczej. Po powrocie od 25 kwietnia 1913 pełnił obowiązki dowódcy lotnictwa Służby Łączności Floty Czarnomorskiej. 1 stycznia 1915 awansowano go na starszego lejtnanta (porucznika). 12 marca powierzono mu zadanie organizacji lotnictwa morskiego Floty Czarnomorskiej, a 12 czerwca 1915 mianowano go dowódcą lotnictwa Floty, a następnie dowódcą lotnictwa i aeronautyki Floty Czarnomorskiej od spraw technicznych i gospodarczych. Od 6 września 1915 był również flag-kapitanem sztabu pracującego przy dowódcy lotnictwa i aeronautyki. Zgodnie z rozkazem dowódcy Floty Czarnomorskiej z 29 grudnia 1916 r. od 1 stycznia 1917 został dowódcą 1. Brygady Dywizji Powietrznej Morza Czarnego. Rozkazem dowódcy Floty nr 2153 z 27 maja 1917 odesłany został na 3-4-miesięczny urlop chorobowy.

Na wieść o formowaniu się w Odessie Polskiego Oddziału Awiacyjnego podjął w nim służbę, ale Austriacy okupując Odessę rozbroili oddział 18 kwietnia 1918. 23 grudnia 1918 podjął służbę (w stopniu majora) w 1. Awiacyjnym Oddziale Wojsk Polskich formującym się od 15 października 1918 w Stanicy Paszkowskiej pod dowództwem por. Narkiewicza, który w 1919 r. przekształcono w Eskadrę Lotniczą 4. Dywizji Strzelców Polskich gen. Lucjana Żeligowskiego. Od 6 lutego 1919 dowodził Oddziałem. W kwietniu 1919 oddział przerzucono do Rumunii (Braiła) a następnie do Czerniowiec i Stanisławowa, a w lipcu 1919 do Brześcia nad Bugiem, już pod nową nazwą 10. Eskadry Wywiadowczej dowodzonej przez ppłk. pilota Jana Kieżuna.

W Polsce awansowano go na pułkownika (15 czerwca 1919) i powierzono mu obowiązki szefa Sekcji Żeglugi Napowietrznej MSWojsk., od maja 1920 do 12 września 1921 w Sekcji Żeglugi Powietrznej MSWojsk. kierował wydziałami budżetowym i zaopatrzenia. Po przejściu na emeryturę zamieszkał w Sosnowcu. Zmarł 23 marca 1935 r. w Warszawie.

Sławę zdobył w Rosji Jan Alfons Nagórski, pierwszy w świecie lotnik polarny. W 1906 r. złożył w Warszawie eksternistyczny egzamin dojrzałości i wstąpił do szkoły wojskowej w Odessie,

którą ukończył w 1909 r. w stopniu oficera. Do 1911 r. służył w 23. Pułku Strzelców w Chabarowsku. W 1911 r. podjął studia w Wojskowej Akademii Inżynieryjnej w Sankt Petersburgu.

Zachęcony przez jednego z pierwszych lotników rosyjskich lejtnanta marynarki wojennej Władimira Lebediewa, bardziej znanego w roli pioniera rosyjskiego przemysłu lotniczego, rozpoczął samodzielne studia z zakresu teorii aeronautyki, nawiązał kontakt z Cesarskim Aeroklubem Wszechrosyjskim i w jego szkole pilotów ukończył kurs pilotażu, otrzymując w końcu 1911 r. dyplom pilota cywilnego. Z chwilą utworzenia Szkoły Pilotów Wojskowych w Gatczynie rozwijał w niej naukę pilotażu, kontynuując ją równolegle ze studiami inżynierskimi. Latem 1913 r. ukończył najpierw wojskową szkołę lotniczą, a następnie studia w Akademii uzyskując dyplom inżyniera morskiego. Posiadając takie kwalifikacje skierowany został do służby w Głównym Zarządzie Hydrograficznym Ministerstwa Marynarki.

Z inicjatywy szefa Zarządu, admirała Michaiła Żdanko, rozpoczął wstępne studia, później i praktyczne przygotowania do zastosowania samolotu w warunkach arktycznych. Wkrótce postanowiono użyć samolotu w ekspedycji ratowniczej poszukującej uczestników trzech zaginionych wypraw polarnych: Gieorgija J. Siedowa, Gieorgija L. Brusilowa i Wł. Rusakowa. Nagórski chętnie przyjął propozycję wystąpienia w charakterze pilota. Zlecono mu wybór samolotu oraz nadzór nad lotniczym przygotowaniem wyprawy. Rozpoczął od konsultacji z Roaldem Amundsenem na temat warunków życia i lotów na Dalekiej Północy. Zdecydował, że najodpowiedniejszym samolotem będzie hydroplan Maurice Farman z silnikiem „Renault” 70 KM.

3 czerwca 1914 r. wyjechał do Paryża, gdzie doglądał budowy zamówionego samolotu. Opanował tam praktycznie loty na tym typie samolotu. Zamówił również drugi egzemplarz hydroplanu, na którym w czasie wyprawy ratowniczej miał latać pilot cywilny Jewsiukow oraz trzeci – dla płk. Aleksandrowa.

W lipcu 1914 r., po powrocie z Francji, Nagórski udał się z Petersburga do Oslo, gdzie przygotowywano ekspedycję. Stamtąd, po zdemonstrowaniu samolotu, popłynął statkiem „Eklipsa” do Aleksandrowska, dzisiejszego Murmańska. 2 sierpnia 1914 r., po zaokrętowaniu sprzętu na

statek „Pieczoza” Nagórski wraz z przydzielonym mu mechanikiem, marynarzem Floty Czarnomorskiej, Eugeniuszem Kuzniecowa, popłynął do zatoki Krzyżowej na Nowej Ziemi.

Tam, w trudnych warunkach atmosferycznych, Nagórski i Kuzniecowa, założyli bazę i w kilka dni zmontowali na otwartej przestrzeni hydroplan. Po dwu lotach próbnych Nagórski przystąpił do wykonywania zleconych mu wcześniej zadań. Prowadził loty rozpoznawcze wybrzeża od zatoki Krzyżowej do wysp Pankratiewa.



Jan Nagórski

Startując i lądując na wolnej od lodów powierzchni wodnej, w trudnych zimowych warunkach wykonał ogółem pięć dłuższych lotów polarnych w dniach 21, 22 i 25 sierpnia oraz 12 i 13 września 1914 r, wylatując łącznie 11 godzin 30 minut. Poszukując zaginionych polarników trzy loty odbył z Kuzniecowa, jeden z dowódcą statku „Pieczoza” – Pospiełowem, a jeden samotnie. Kilka krótkich lotów pasażerskich odbył także z niektórymi marynarzami statków „Pieczoza” i „Andromeda”. Ze względu na wybuch I wojny światowej ekspedycję zakończono. Samolot zde-

montowano i przewieziono do Archangielska (23 września 1914 r.).

W Rosji wysoko oceniono znaczenie lotów polarnych Nagórskiego. Jego osiągnięcia uznano za pionierskie. Pilota udekorowano orderem św. Stanisława 3 klasy. Podczas wojny Nagórski służył w lotnictwie Floty Bałtyckiej, w eskadrze stacjonującej w Rewlu.

W końcu 1915 r. awansował na dowódcę eskadry wodnosamolotów na transportowcu „Orlica”. Jego nowatorskie metody szkolenia pilotów, wkrótce zaowocowały zdobywaniem przewagi w powietrzu nad tą częścią Bałtyku, zmuszając Niemców do przesunięcia dwóch sterowców z Frontu Zachodniego. Wiosną 1916 r. został dowódcą eskadry bojowej stacjonującej na półwyspie Zerel na wyspie Ösel (Sarema). W walkach nad Bałtykiem wraz ze swoim strzelcem stracili co najmniej jeden wodnosamolot niemiecki oraz zatopili jedną łódź podwodną. Podczas jednego z lotów bojowych (listopad 1916 r.) został zestrzelony co potraktowano za równoznaczne ze śmiercią i co aż do roku 1955 podawano w wielu publikacjach i encyklopediach. Tymczasem wyłowił go (i jego strzelca - mechanika pokładowego) z morza rosyjski okręt podwodny.

Po wyzdrowieniu powrócił do służby wojskowej, obejmując dowództwo dywizjonu wodnosamolotów w Turku w Finlandii, wyposażonego w łodzie latające typu M-9 Grigorowicza. 17 września 1916 r. Nagórski na tym typie samolotu wykonał z mechanikiem na pokładzie dwie pętle (nad lotniskiem wojskowym hydroplanów na wyspie Ezele), które uznano za pierwsze w świecie wykonane na wodnosamolocie i pod datą 17 września 1916 r. zarejestrowano jako rekordowe w Cesarskim Aeroklubie Wszechrosyjskim.

Po przewrocie październikowym 1917 r. Nagórski pozostał w służbie sowieckiego lotnictwa Floty Bałtyckiej. Pracował później w dziale naukowym lotnictwa morskiego i redagował czasopismo „Więstnik po morskiej awiacji i woźduchoplawaniju” oraz prowadził wykłady⁸.

Z początkiem 1919 r. powrócił do Polski. Nie przyjęto go jednak do służby w lotnictwie Rzeczypospolitej. Od tego czasu pozostawał poza lotnictwem, pracując jako inżynier w różnych

8 Patrz, W.P. Iwanow, Tajny letcznika Nagurskiego, w: Technika w dziejach cywilizacji – z myślą o przyszłości, pod red. S. Januszewskiego, FOMT, Wrocław 2006, t. 2, s. 131-141.

przedsiębiorstwach i instytucjach w Gdańsku i Warszawie.

Szlify w lotnictwie morskim Rosji zdobywał Waław Billewicz, Stefan Brygiewicz, Bolesław Filanowicz, Władysław Filanowicz, Waław Iwaszkiewicz, Jerzy Kłossowski, który z powodu wypadku nie ukończył jednak w 1917 Szkoły Lotniczej rosyjskiej Marynarki Wojennej w Baku, którą dowodził w tym czasie pdpłk Grudziński, o którym niewiele jednak wiemy, Mieczysław Konarski, Jerzy Kornilowicz, który jako pierwszy w lotnictwie Rosji, zasłynął odkryciem 6 lutego 1916 niemieckiego okrętu podwodnego. Jako jedyny z tej grupy nie powrócił do Polski. Do 1920 walczył z bolszewikami, służąc w Parku Lotniczym Armii Ochotniczej, a następnie jako starszy oficer na niszczycielu „Cepigo”. Emigrował do Francji, zmarł po 1960 r. w Paryżu.

W morskich siłach powietrznych Rosji znajdujemy również Józefa Kwiatkowskiego, starszego mechanika formowanego od grudnia 1915 r. w Sewastopolu oddziału sterowcowego Floty Czarnomorskiej i Borysa Miklaszewskiego, szkolonego na pilota w szkołach w Gacznynie, cywilnej Aeroklubu Wszechrosyjskiego w Sankt Petersburgu i wojskowej w Sewastopolu. Przerzucanie Miklaszewskiego między trzema szkołami, podobnie jak i 7 jego kolegów wśród których byli m.in. I.S. Krajewski, W.W. Utgoff, N.A. Jacuk, N.L. Michałow było wyrazem nieporozumień na linii Ministerstwo Marynarki – Oddział Floty Powietrznej. Ministerstwo Marynarki nie chciało powierzać zadania szkolenia kadr organizacji społecznej jaką był OFP, nie aprobowano też idei budowy Szkoły w ujściu rz. Kaczi, a to z powodu silnego przyboju morza w tym rejonie i niesprawności systemu przygotowania kadr lotniczych. W czasie szkolenia w Sewastopolu dowódca Szkoły płk. Odincew w raporcie do Ministra Marynarki Wojennej z 18 stycznia 1912 r. skarżył się, że skierowano do Szkoły Miklaszewskiego, któremu on nie rokuje perspektyw lotniczej kariery, a to z powodu silnej krótkowzroczności kursanta. Mimo tego Miklaszewski po ukończeniu Szkoły z powodzeniem służył jako instruktor w Bakij-skim Oddziale Szkoły Lotnictwa Morskiego. Od stycznia do lutego 1916, kiedy przeniesiono go do Piotrogradu był też naczelnikiem tej Szkoły. Po bolszewickim zamachu stanu emigrował z Rosji, ale jego losów nie znamy.

W lotnictwie morskim Rosji służyli również Władysław Misiński, dowódca 4. Eskadry Lotniczej Floty Morza Czarnego w Sewastopolu, wykonującej również bombardowanie tureckiej twierdzy Synop, Eugeniusz Józef Stanisław Pławski, od września 1916 do lutego 1917 szkolony na łodziach latających M-5 Dmitrija Pawłowicza Grigorowicza w Szkole Lotnictwa Morskiego w Baku, Kazimierz Porębski, który w stopniu kontradmirała od 31 sierpnia do 19 października 1916 dowodził lotnictwem i aeronautyką Floty Czarnomorskiej, pozostawiając znanego sobie z czasu służby we flocie morza Czarnego Jana Stachowskiego jako swego następcę.



Eugeniusz Pławski



Kazimierz Porębski

Dyplom lotnika morskiego uzyskał w Rosji Wacław Stachowski, który trafił do marynarki z rezerwy piechoty, Adolf Stempkowski, który najpierw służył jako mechanik, a następnie szef mechaników w 4. Parku Lotniczym, w 1915 roku rozpoczął szkolenie w pilotażu w 1. Armijnym Oddziale Lotniczym działającym na froncie zachodnim, a po dwu latach rozpoczął i z powodzeniem w listopadzie 1917 ukończył Morską Szkołę Pilotów w Piotrogradzie. W 1918 roku wszedł w skład personelu bolszewickiej 1. Morskiej Eskadry Lotniczej. Był pilotem liniowym i oficerem technicznym. Brał udział w walkach toczonych m.in. z Armią Dońską nad Morzem Czarnym. Latał na łodziach latających M-9. Bombardował również okręty niemieckie na Morzu Czarnym. W końcu 1919 eskadra została okrążona przez wojska Denikina i rozproszona z powodu braku paliwa. Po rozbiciu 1. Morskiej Eskadry Lotniczej zgłosił się do polskiego konsula, otrzymał polski paszport i przez Odessę i Lwów w grud-

niu 1919 przybył do Warszawy. W październiku 1920 trafił do Bazy Lotnictwa Morskiego w Pucku, już w stopniu chorążego, na stanowisko dowódcy plutonu treningowego. W 1920 wykonał szereg lotów wywiadowczych wzdłuż granicy polsko-niemieckiej. Gdy w 1921 roku utworzono w Pucku Morską Szkołę Pilotów został jej komendantem. W 1924 awansował do stopnia podporucznika. W latach 1923-1925 pełnił obowiązki dowódcy Parku Lotniczego Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku, a od 1926 dowodził jedną z eskadr lotnictwa morskiego.

Inaczej potoczyła się droga życia Stanisława Stolarskiego, w Sankt Petersburgu ukończył szkołę podstawową i podjął pracę ślusarza i tokarza. W grudniu 1914 powołano go do armii rosyjskiej i jako mechanika skierowano do lotnictwa morskiego. W Carskim Siole ukończył szkołę lotników morskich. Rewolucja lutowa 1917 zastała go w kompanii lotniczej w Gapsalu w guberni estlandzkiej. W marcu 1917 wybrano go prze-



Stanisław Stolarski (w środku)

wodniczącym komitetu jego kompanii, który prowadził agitację na rzecz partii bolszewików. W październiku, w dniach bolszewickiego zamachu stanu był pilotem w lotniczym oddziale patrolowym pozostającym w dyspozycji bolszewickiego Komitetu Wojskowo-rewolucyjnego. W grudniu 1917 mianowano go dowódcą 1. Socjalistycznego Oddziału Myśliwskiego, z którym toczył walki nad Donem i na Powołżu, pilotując łodzie latające M-9. W sierpniu 1918 objął dowództwo Oddziału Hydroplanów Samarskiego Dywizjonu Lotniczego działającego na froncie wschodnim. We wrześniu 1918 wstąpił do Socjaldemokratycznej Partii Robotniczej Rosji (bolszewików). Od kwietnia 1919 do maja 1920 dowodził Wołżańskim Dywizjonem Lotniczym, a następnie Lotnictwem Morskim Flotyli Wołżańskiej i Wołżańsko-Kaspijskiej. W maju 1921 objął obowiązki zastępcy dowódcy Sił Lotniczych Republiki do spraw Lotnictwa Morskiego. W 1921 dowodził działaniami lotnictwa morskiego skierowanymi do likwidacji Powstania Kronstadtzkiego.

W latach 1921 – 1927 studiował na Wydziale Lotniczym Wojskowej Akademii Morskiej. Równocześnie współpracował z czasopismem „Więstnik Wozdusznoego Flota”, a w 1922 opublikował rozprawę o taktyce lotnictwa morskiego w wojnie domowej. Po ukończeniu studiów w 1927 objął funkcję szefa sztabu Lotnictwa Wojskowego Morza Bałtyckiego, a następnie dowódcy 4. Brygady Lotnictwa Bombowego. W latach 1931 – 1940 kierował katedrą lotnictwa wojskowego w Wojskowej Akademii Morskiej. W 1936 uzyskał tytuł docenta i awansowany został na stopień dowódcy Brygady (kombriga).

W latach II wojny światowej był organizatorem i dowódcą Kursów Doskonalenia Oficerów Marynarki Wojennej i Lotnictwa Wojskowego. Zmarł w 1958 w Moskwie w stopniu generał – majora.

Na naszej liście znalazł swe miejsce także Julian Szpakowski, lotnik obserwator w oddziale lotniczym twierdzy morskiej im. Piotra Wielkiego, Edward Szystowski, który w 1917 r. ukończył kurs pilotażu, ale karierę lotniczą rozwijał już w wolnej Polsce. Absolwentem bakijskiej Szkoły Lotniczej był Apolinary Tomaszewski. Naczelnik Szkoły tak go charakteryzował: „Podoficer lotnictwa Tomaszewski w grupie pierwszych kursan-

tów opanował sztukę latania, był znakomitym mechanikiem i dużo pracował w warsztatach”. Pozostawiono go w Baku jako instruktora, uzasadniając to tym, że „nie można go zwolnić ze Szkoły bez wielkiej straty dla procesu szkolenia”. Służył jako pomocnik naczelnika Szkoły. W czasie wojny domowej w Rosji, w 1918 r. służył jako lotnik w 29. Oddziale Lotniczym Armii Czer-



Apolinary Tomaszewski

wonej. Na samolocie Sopwith walczył na froncie południowym. W czerwcu 1919 odznaczony został w walkach pod Ufą, odznaczony był orderem Czerwonej Gwiazdy.

Paweł Turżański kończył Smoleńskie Gimnazjum Realne, Korpus Morski (1911), teoretyczne kursy lotnictwa im. W.W. Zacharowa na Politechnice Petersburskiej (1914), szkolił się w Oficerskiej Szkole Lotniczej OWF w Sewastopolu, egzamin na tytuł „lotnika wojskowego”, morskiego, zdał w 3. Stacji Lotniczej Floty Bałtyckiej (11 września 1914). Od 17 września do 05 grudnia 1914 dowodził Punktem Obserwacyjnym „Ljuzerort”. Od 05.12.1914 był dyżurnym przy Centralnej Stacji Południowego Rejonu Służby Łączności morza Bałtyckiego. 6 grudnia 1915 awansowano go na porucznika, a 11 kwietnia 1916 przeniesiono do 2. Stacji Lotniczej. Od 19 grudnia

1916 był dowódcą Oddziału Lotniczego „G”. Po bolszewickim zamachu stanu emigrował. Zginął 09 kwietnia 1944 w Breście (Francja).

Jerzy Antoni Weber po przeszkoleniu lotniczym, które podjął w maju 1916 w Szkole Pilotów Marynarki Bałtyckiej w Piotrogradzie był instruktorem w Szkole Lotnictwa Morskiego w Piotrogradzie i Baku. Z końcem 1917 odszedł do Dywizjonu Niszczycielskiego w Krasnym Siole.



Jerzy Weber

Po bolszewickim zamachu stanu, przez Daleki Wschód wyjechał do Francji, do armii gen. Hallera. Ukończył tam kurs oficerów artylerii. Po odbyciu przeszkolenia w szkołach

lotniczych w Dijon, Chartres, Avord i Pau z 581. Eskadrą Salmsonów powrócił w 1919 do kraju. W tym czasie bardzo słabo władał językiem polskim, posługiwał się angielskim. W październiku 1919 skierowano go do 7. Eskadry Kościuszkowskiej, którą uzupełniono polskimi pilotami.

Pozycję pioniera lotnictwa Austro-Węgier zajmuje Adolf Warchałowski, pierwszy lotnik monarchii z dyplomem pilota, konstruktor pierwszego samolotu zbudowanego w Austrii, na którym wykonał udany lot, budowniczy całej serii dwupłatów wzorowanych na Farmanie, bohater spektakularnych lotów, zdobywca wielu nagród na austro-węgierskich konkursach lotniczych, obok Igo Etricha cieszący się sławą ojca austriackiego lotnictwa⁹. Do lotnictwa marynarki wojennej wprowadziła go konstrukcja jego ostatniego dwupłata określanego mianem Vindobony typu XI lub hydroplanu Warchałowski typ XI. W ślad za nim, z chwilą wybuchu wojny znalazł się w bazie lotnictwa morskiego w Pola. Pilotował tam swój wodnosamolot zakupiony przez marynarkę wojenną. Prawdopodobnie prowadził na nim szkolenie uczniów – pilotów marynarki wojennej. Później, od marca 1915 służył w Parku Lotniczym nr 7.

Nasza znajomość lotników morskich Austro-Węgier jest słaba, a to z braku własnych polskich studiów w archiwach Austrii. Z konieczności bazujemy na piśmiennictwie austriackim, w tej materii jednak ubogim. Sporo wiemy o lotniczej aktywności braci Warchałowskich, a to dzięki obfitości not w austriackim czasopiśmiennictwie lotniczym sprzed 1912 roku i naszym własnym studiom w wiedeńskim archiwum rodzinnym Viktora Warchałowskiego.



Adolf Warchałowski

Nader ubogą jest nasza znajomość służby tych którzy zginęli „ku chwale monarchii”, Viktora Bilińskiego, Karola Dubieńskiego, Pawła Geduldtrigera, Aleksandra Łupińskiego.

Skąpych informacji o Janie Dudzińskim, Fryderyku Frankowskim, Antonim Grabowieckim, Hirnickim, Komorzyńskim, Ostrowskim, Józefie Rączce Janie Bolesławie Szurleju, Andrzej Zubrzyckim dostarczył nam Jerzy Butkiewicz, wybitny znawca służby Polaków w siłach powietrznych Austro-Węgier, utrzymujący żywe kontakty z historykami austriackimi.

Naszą nieznaną ewidencję personelu jednostek lotnictwa morskiego Austrii czasu I wojny światowej w pewnej mierze, zwykle mało zadowalającej, rekompensują akta personalne lotników przybyłych do Polski po odzyskaniu niepodległości, dostępne w Centralnym Archiwum Wojskowym w Rembertowie.

Dzięki jego zbiorom wiemy co nieco o karierze Romualda Jana Bassary, który po ukończeniu Szkoły Lotniczej w Pola służył jako w stacjach lotniczych Bocha a Cattaro, Pola, Duracco (Albania). Uczestniczył w działaniach bojowych podczas blokowania wybrzeży włoskich. 1 listopada 1918 r. trafił do niewoli włoskiej. Uciekł i dotarł szczęśliwie do Galicji. Wstąpił do Wojska Polskiego i 3 marca 1919 otrzymał przydział do II Grupy Lotniczej w Krakowie.

Stanisława Fryze znamy również dlatego, że od lat 20. XX w. był profesorem Politechniki Lwowskiej, a od 1946 Politechniki Śląskiej, w dzie-

9 Patrz: S. Januszewski, Wynalazki lotnicze Polaków 1836-1918, FOMT, Wrocław 2013

jach nauki polskiej zapisując się jako współtwórca podstaw elektrotechniki teoretycznej. W 1905 ukończył Wyższą Szkołę Przemysłową w Krakowie i rozpoczął pracę w krakowskich zakładach Siemens - Schuickert. W latach 1906–1907 odbył ochotniczą, jednoroczną służbę wojskową w austriackiej marynarce wojennej w Pola, po czym



Stanisław Fryze

powrócił do pracy w zakładach Siemensa, jako elektromonter we Lwowie, a w latach 1912–1913 w centrali w Wiedniu. Ponieważ w 1913 r. rozpoczął studia na Kursie Elektrotechnicznym lwowskiej Szkoły Politechnicznej, zrezygnował z pracy w koncernie i został nauczycielem w w Państwowej Szkole

Przemysłowej we Lwowie. Zmobilizowany 10 sierpnia 1914 do armii, ponownie trafił do Pola, gdzie odbywał służbę kolejno na torpedowcu MSM 51 i pancernikach SMS „Tegetthof” i SMS „Arpad”. Wiosną 1916 został odkomenderowany na stację lotniczą marynarki wojennej jako obserwator-oblatywacz każdego nowego hydroplanu. Czy dane mu było latać na wodnosamolocie Adolfa Warchałowskiego, który latem 1912 trafił do Pola i służył tam do 1915 r.? Tego nie wiemy. W kwietniu 1917, korzystając z udzielonego mu urlopu, podjął przerwane studia politechniczne i w ciągu dwu miesięcy zaliczył program studiów, uzyskując na Wydziale Budowy Maszyn dyplom inżyniera elektrotechnika.

5 listopada 1918 trafił do niewoli włoskiej, z której zwolniono go 1 lutego 1919 r. 10 lutego objął we Lwowie komendę nad warsztatami elektrycznymi lwowskiego Okręgu Wojskowego. Od 3 marca do 1 listopada 1920, w stopniu podporucznika był zastępcą dowódcy warsztatów samochodowych Dowództwa Okręgu Generalnego Lwów.

Gustaw Stonawski, urodzony 28 lipca 1896 w Cieszynie, jako syn urzędnika kolejowego Jana, tam ukończył szkołę powszechną i gimnazjum, a następnie wydział elektrotechniczny 2-letniej szkoły budowy maszyn w Pola.

W lipcu 1914 rozpoczął służbę wojskową w marynarce wojennej Austro – Węgier, na krą-

żowniku SMS „Maria Theresia”. Dwukrotnie stawał tam do raportu z prośbą o przeniesienie do Legionów Polskich. Spotkał się z odmową, marynarka wojenna potrzebowała specjalisty elektrotechnika, a zawodu uczył się na koszt skarbu państwa. W 1915 przeniesiono go na pancernik „Szent Istvan”, a w marcu 1916 na stację wodnopłatowców w Kotorze, na kurs pilotażu. Tam wstąpił do słowiańskiego komitetu rewolucyjnego mającego za zadanie prowadzenie czynnej akcji na rzecz niepodległości narodów słowiańskich. W komitecie tym pracował do wybuchu buntu marynarzy w dniu 1 lutego 1918 r. Z jego chwilą został powołany na prezesa Zjednoczonego Komitetu Rewolucyjnego, do którego przyłączyli się również Węgrzy i częściowo Niemcy i lotnicy morscy z bazy w Kumbor. 3 lutego, po odłączeniu się Węgrów i przybyciu na odsiecz okrętów wojennych, gdy dalsze prowadzenie buntu okazało się niemożliwe wraz z Antonim Grabowieckim lotnikiem z bazy Kumbor i ppor. Antonem Sesanem (Chorwatem) zdezerterował z Marynarki Wojennej Austro – Węgier i na łodzi latającej Lohner K-207 odleciał do Włoch. Tam balonikami wysyłali ulotki do austriackich okopów.

8 listopada 1918 wstąpił we Włoszech do armii polskiej gen. Hallera. Wcielono go do kompanii podchorążych i wysłano do Francji, gdzie skierowano go do artylerii ciężkiej.

1 maja 1919, po powrocie do kraju wstąpił do Wojska Polskiego. Walczył w kampanii ukraińskiej, a w 1920 wraz z 13. Dywizjonem Artylerii Ciężkiej brał udział w ofensywie na Kijów, a następnie w obronie Warszawy. 15 lutego 1922 w stopniu podchorążego zdemobilizowano go z Wojska Polskiego. Pracował jako urzędnik kontroli w komisji gospodarczej 2. Dywizjonu Artylerii Konnej w Dubnie, a następnie – do 1926 roku – w politycznej służbie śledczej. Po zwolnieniu z niej (na własną prośbę) został kierownikiem wołyńskiego, wojewódzkiego sekretariatu Stronnictwa Chłopskiego, z którego wystąpił w 1927 r. W 1928 został delegatem wojewódzkiego Zjednoczenia Ludu Polskiego Jakuba Bojki i jako członek prezydium powiatowego komitetu wyborczego w Dubnie brał udział w akcji wyborczej na rzecz Bezpartyjnego Bloku Współpracy z Rządem. W 1930 wycofał się z działalności politycznej i podjął pracę kreślarsza mierniczego. 6 marca 1934 powołano go na stanowisko sekretarza Rady

Powiatowej Bezpartyjnego Bloku Współpracy z Rządem w Dubnie.

Stanisław Śledziejewski (Śledziejewski), w 1910 roku zgłosił się ochotniczo do cesarsko-królewskiej marynarki wojennej, do szkoły morskiej w miejscowości Sebeniko (obecnie Szibenik). Ukończył ją w czerwcu 1913 roku. Swoje wykształcenie wojskowe pogłębiał uczestnicząc w licznych kursach i szkoleniach - był specjalista artylerii okrętowej dużego kalibru. Służył między innymi na torpedowcach i na pancerniku, przedrednocy SMS „Zrinyi”. Zgłosił się ochotniczo do lotnictwa i od 1915 roku rozpoczął szkolenie w pilotażu, w szkołach lotnictwa morskiego na stacji lotnictwa morskiego Santa Caterina w Pola i w Hamburgu. Od Jerzego Butkiewicza wiemy, że w kwietniu 1915 ukończył szkolenie i został skierowany na stację lotnictwa morskiego Puntisella. Od września 1915 roku był hospitalizowany z powodu malarii. W październiku 1916 roku opuścił szpital i ponownie znalazł się na okrętach wojennych. Na przełomie lat 1917 i 1918 dokończył szkolenie w pilotażu na stacji lotnictwa morskiego w Cosada i w marcu 1918 skierowany został na stację Puntisella. We wrześniu 1918 został zestrzelony włoskim ogniem przeciwlotniczym w rejonie Ancony i wzięty do niewoli. Udało mu się zbiec. Koniec wojny zastał go w Trieście. Uciekając przed oddziałami włoskimi zajmującymi półwysep Istria uciekł łodzią latającą do Fiume i wstąpił do lotnictwa Państwa Serbów, Chorwatów i Słoweńców (SHS). Wykonywał loty na rzecz oddziałów koalicji zajmujących wybrzeże Albanii



Marynarze z załogi SMS „Zrinyi” - pierwszy od lewej S. Śledziejewski - źródło: zbiory Muzeum MDLot.

i Dalmacji. W maju 1919 roku przybył do Polski i podjął służbę w lotnictwie.

Adam Tiger (Tieger), po studiach na Wydziale Mechaniki Politechniki Lwowskiej jako jednoroczny ochotnik zgłosił się do marynarki wojennej Austro-Węgier. W 1917 przeszedł szkolenie obserwatorskie i od czerwca do listopada 1917 wykonywał loty bojowe w lotnictwie morskim ze stacji lotnictwa morskiego w Pola. Były to głównie grupowe loty na bombardowanie włoskich portów i baz marynarki wojennej na wybrzeżu Adriatyku. Dwukrotnie (3 sierpnia i 26 września) z powodu defektu łódź latająca na której latał, musiała wodować na morzu i była odholowywana do bazy przez kutry torpedowe. Później Tiger został przeniesiony do arsenału lotnictwa morskiego, nie zaprzestając wykonywania lotów bojowych. Należał do tajnej organizacji lotników polskich stworzonej w 1918 r. ramach POW przez por. Janusza de Beaurain.

Z początkiem listopada 1918 stanął w rządzie pierwszych obrońców Lwowa, służąc w lotnictwie Polski.

Władysław Toruń 1 października 1911 wstąpił do służby w marynarce. Po ukończeniu szkoły jednorocznych ochotników przez 8 miesięcy służył na krążowniku SMS „St. Georg”. Zwolniony z wojska ponownie został zmobilizowany w roku



Władysław Toruń

1912, w czasie wojny bałkańskiej. Na okręcie SMS „Gea” służył 6 miesięcy, po czym powrócił do przerwanych już po raz drugi studiów, do pracy niepodległościowej w Związku Strzeleckim i działalności w Związku Awiatycznym Studentów Politechniki Lwowskiej.

Z chwilą rozpoczęcia Wielkiej Wojny w sierpniu 1914 wcielono go do marynarki wojennej, na znanym już mu krążowniku „St. George”. Od grudnia 1914 służył w artylerii fortecznej bazy Pola, a od marca 1915 w batalionie piechoty morskiej i fortyfikacjach Pola. Wobec braku w lotnictwie morskim obserwatorów z początkiem sierpnia 1916 przeniesiono go do Marine Seefliegekorps, do bazy w Sebenico (Szibeniku) skąd wykonywał loty rozpoznawcze nad Adriatykiem. Tylko w lipcu 1918 wykonał 4 loty na eskortę konwojów, 7 lotów rozpoznawczych, 6 lotów na poszukiwanie pól minowych, zaś w sierpniu 2 loty na eskortę konwojów, 12 lotów rozpoznawczych, 10 na poszukiwanie min, 3 na wykrywanie okrętów podwodnych. Do października 1918 wylatał ok. 1000 godzin, w tym wykonał 24 loty pięciogodzinne. 1 kwietnia 1917 otrzymał awans na chorążego, a 1 stycznia 1918 na podporucznika w korpusie oficerów marynarki.

W październiku 1918 r. nie powrócił z urlopu we Lwowie na front, lecz pozostał w grupie lotników, przygotowujących opanowanie lotniska lwowskiego. W listopadzie 1918 w składzie II Bojowej Eskadry Lotniczej brał udział w walkach o Lwów (w dniach od 5 do 22 listopada 1918 w roli obserwatora wykonał 27 lotów bojowych).

Karol Edward Trzaska-Durski był absolwentem Akademii Morskiej w Fiume (obecnie Rijeka), rocznik 1914. Początkowo pływał jako młodszy oficer artylerii na stawiaczu min „Basilisk” i pancerniku SMS „Habsburg”. W 1915 roku przeszedł przeszkolenie na obserwa-



Karol Trzaska - Durski

tora oraz pilota morskiego i w rezultacie przeniósł się do lotnictwa. Otrzymał dyplom pilota wodnosamolotów (3 grudnia 1915). 3 kwietnia następnego roku brał udział w spektakularnym nalocie austro-węgierskich wodnosamolotów na Ankonę. Jego maszyna została zestrzelona przez włoską artylerię przeciwlotniczą, ale załogę uratowały pozostałe łodzie wodując i zabierając ich na pokłady. Za tę misję został odznaczony Srebrnym Medalem za Waleczność 1 klasy. Do końca pierwszej wojny światowej Trzaska-Durski wykonywał również zadania związane z tropieniem i niszczeniem okrętów podwodnych oraz eskortą konwojów. Służył na stacjach lotnictwa morskiego w Pola i Sebenico. Ostatnie miesiące wojny spędził jako instruktor pilotażu w szkole lotników morskich w Valbandon. Wielką wojnę zakończył w stopniu porucznika marynarki (mianowany 1 listopada 1916) i włoskiego jeńca wojennego. Po zwolnieniu w 1919 z niewoli zgłosił się do służby w lotnictwie armii gen. Hallera we Francji i w połowie 1919 roku powrócił do Polski, służąc w lotnictwie, a od 1922 w marynarce wojennej.

Równie skąpą wiedzę jak o lotnikach polskich w marynarce wojennej Austro-Węgier posiadamy o tych, którzy służyli w lotnictwie morskim Niemiec. Znamy ledwie 9 nazwisk, w tym 5 ze spisów poległych. Józefa Barańskiego, Wilhelma Grabowskiego, Krzysztofa Kąkolewskiego, Piotra Wachowskiego i Pawła Wieczorka, mechanika lotniczego, który w czasie Powstania Spartakusa dowodził ludowym oddziałem marynarki. Zginął 14 listopada 1918 w Berlinie, zamordowany przez kapitana marynarki wojennej Brettschneidera¹⁰.

Niewiele wiemy o służbie w lotnictwie morskim Niemiec Dominika Kościelnego, po wojnie mechanika w zakładach Junkersa, od 1930 na rzecz firmy pracującego w Afryce Płd.-Zach. Równie skąpą jest nasza znajomość Stanisława Kruszony, lotnika – obserwatora wodnopłatowców bazy morskiej w Kilonii, Powstańca Wielkopolskiego, który zginął 23 maja 1919 w katastrofie lotniczej na lotnisku w Klęce.

Nieco wiemy o Stefanie Łuczaku, który 8 stycznia 1919 zgłosił się do lotnictwa wielkopol-

10 Patrz też: W. von Eberhardt, Unsere Luftstreitkräfte, Berlin 1930; listę strat lotnictwa niemieckiego podano na: <http://www.frontflieger.de/6flgtrp-m.html>; http://denkmalprojekt.org/Verlustlisten/vl_luft-streitkraefte_14-18_wk1_m.htm; patrz też: <http://www.frontflieger.de/3-b-f.html> (foto cmentarze), także: http://denkmalprojekt.org/Verlustlisten/vl_luftstreit-kraefte_wk1.htm; <http://wap.aviaww1.Fo-rum24.ru/?1-12-20-0000010-000-0-0-1250842517>

skiego, ale dalsze jego losy pozostają nieznanne. Wiemy, że urodził się 8 sierpnia 1891 r. w Essen. Od 4 października 1911 służył w niemieckiej marynarce wojennej, jako artylerzysta na SMS „Posen”. W grudniu 1916 przeniesiono go do szkoły lotnictwa morskiego w Hage. Po jej ukończeniu, od maja 1917 do lipca 1918 jako pilot służył na



Stefan Łuczak

stacjach lotnictwa morskiego w List na wyspie Sylt i Zeebrugge na wyspie Helgoland. Później, w stopniu sierżanta, do 25.11.1918 r., był w załodze okrętu lotniczego SMS „Answald”. Odznaczony był Krzyżem Żelaznym 2 klasy oraz Odznaką Lotnictwa Morskiego¹¹.

Niewiele więcej wiemy o Jerzym Wojciechu Rychłowskim, pochodzącym z Poznania. Po ukończeniu 1916 gimnazjum im. Marii Magdaleny, w czerwcu 1916 wcielono go do marynarki wojennej Niemiec. Pływał na kuterach torpedowych, brał udział w działaniach bojowych. W 1917 przeniesiony został do lotnictwa. Z początkiem 1918 roku ukończył szkołę lotnictwa morskiego w Norderney awansując na stopień wiceszturmana (Vizesteuermann). Latał w es-

kadrze dalekiego rozpoznania. 14 czerwca 1918 roku otrzymał prawo noszenia Odznaki Obserwatora, a 18 września 1918 awansowano go na podporucznika marynarki. Dekretem Naczelnego Wodza Józefa Piłsudskiego z 18 stycznia 1919 r. przyjęto go do Wojska Polskiego.

Kwerendy i studia archiwalne odkrywające kariery Polaków służących w lotnictwie morskim są niezbędne w odniesieniu do personelu sił powietrznych Austro-Węgier, a zwłaszcza Niemiec, także Rosji w odniesieniu również do personelu naziemnego i mechaników lotniczych, techników służących



Jerzy Rychłowski

w Parkach aeronautycznych i zatrudnionych przy produkcji płatowców, silników lotniczych, balonów i sterowców, osprzętu lotniczego, wyposażenia oddziałów lotniczych, uzbrojenia lotniczego etc. Nie są to badania łatwe, także z uwagi na konieczność prowadzenia ich poza granicami kraju i wsparcia ze strony historyków lotnictwa Austrii, Niemiec, Rosji. Miejmy jednak nadzieję, że znajdą zainteresowanie.

¹¹ Informacje o Polakach służących w lotnictwie Niemiec – uczestnikach Powstania Wielkopolskiego zawdzięczamy studiom ks. Roberta Kulczyńskiego.

Wkład Stanisława Stolarskiego w rozwój radzieckiego lotnictwa morskiego lat 1918-1945

Stanisław Stolarski's contribution
to the development of Soviet naval aviation 1918-1945.

Wyraziste i dramatyczne losy lotników morskich II wojny światowej zazwyczaj przykrywają los innych – tych, którzy w latach 1920-1930 tworzyli sowieckie lotnictwo morskie. Mowa tu o działaczach, którzy rozwiązywali praktyczne i strategiczne problemy, tworzyli struktury organizacyjne jednostek sił powietrznych (WSS) marynarki wojennej (WMF), wyznaczali politykę techniczną. Do ich grona należał Polak Stanisław Edwardowicz Stolarski (1894-1958).

The expressive and dramatic fate of World War II naval pilots usually contain those who created Soviet naval aviation in 1920-1930. We are talking about activists who solved practical and strategic problems, created the organizational structures of naval air force units (WSS) and set technical policy. A Pole, Stanisław Edwardowicz Stolarski (1894-1958) belonged to them.

Stanisław Stolarski urodził się 2 czerwca 1894 roku w Sankt-Petersburgu w rodzinie konduktora Kolei Nikołajewskiej Edwarda Józefowicza Stolarskiego i gospodyni domowej Józefiny Romualdowny (z domu Grad) – rdzennych Polaków. Oprócz tego w rodzinie był starszy syn Konstanty (1893) i młodszy Waclaw (1898) oraz córka Waleria (1896). Po stracie męża matka zmuszona była wynająć dla siebie i dzieci niewielkie pomieszczenie w robotniczym baraku¹.

Po ukończeniu trzech klas szkoły podstawowej Stanisław w wieku 12 lat wraz z bratem Konstantym trafił do Ligowskiego Zakładu Rze-

mieślniczego na ulicy Tombowskiej. Ta placówka dobroczynna działała przy założonym przez hrabinę Zofię Władimirowną Paninę „Domu Ludowym”, a pracujących w niej nieletnich doświadczeni pedagodzy nauczali geometrii, rysunku technicznego, ślusarstwa, tokarstwa i kowalstwa. Wyżywienie było darmowe, często urządzano też imprezy kulturalne.

Nauka zajęła im 4 lata, po czym bracia znaleźli pracę w Zakładach Odlewniczych i Mechanicznych F.S. Galli – znanym przedsiębiorstwie przemysłowym często wykonującym technicznie złożone zamówienia dla wojska.

¹ Rosyjskie Państwowe Archiwum Marynarki Wojennej (RGA VMF), F. [Fond – zespół], Op. [Opis – inwentarz], D. [Dzieło – teczką], L. [List – karta] F.352, Op. 2, D. 217, L. 1

Zresztą, już po roku Stanisław został robotnikiem w spółce geologicznej założonej przez przedsiębiorcę Wanarcewa, prowadzącego badania na terytorium Wielkiego Księstwa Finlandzkiego. Po powrocie Stolarski wyjechał do Kazania, gdzie pracował jako ślusarz, tokarz i kowal w warsztacie inżyniera Zachwatkina².

Nie mając pieniędzy i protekcji Stanisław sam musiał przebijać się przez życie, postanawiając zdobyć wyższe techniczne wykształcenie. Po powrocie w roku 1913 do Petersburga rozpoczął naukę na kierunku wieczorowym Średniej Szkoły Elektrotechnicznej i aby związać koniec z końcem i jednocześnie pogłębić swoje doświadczenie zawodowe podjął pracę w warsztacie chałupniczym mistrza Sigowa wytwarzającym przyrządy fizyczne i geometryczne. Trzy miesiące przed wybuchem I wojny światowej zmienił miejsce pracy, przenosząc się do drukarni tygodnika „Petersburskij listok” (od sierpnia 1914 roku – Piotrogradzkij listok).

W styczniu 1915 roku otrzymał wezwanie do służby w marynarce, a ponieważ posiadał solidne przygotowanie techniczne, postanowiono wysłać go na kurs mechanika lotniczego przy Politechnice Piotrogradzkiej³.

Rosyjska Flota Bałtycka dysponowała w tym czasie własnym dosyć silnym lotnictwem, rozlokowanym m.in. w Rewelu (współczesny Tallin), Tam, w latach 1916-1917 na zamówienie rządu rosyjskiego, duńska firma Christian and Nielsen wybudowała hangary lotnicze – dziś mieści się w nich Muzeum „Letniaja Gawań”.

Jednak w czasie służby Stolarskiego hangarów tych jeszcze nie było i pełnił on służbę w tzw. Brigitowce (obecnie dzielnica Tallinu Pirita). W styczniu 1916 roku awansował na stopień podoficerski.

Gdy w grudniu 1916 roku rozpoczęto formowanie Dywizji Powietrznej Morza Bałtyckiego, stacja w Brigitowce weszła w skład 1. Bryga-

dy tej jednostki⁴. Stolarskiego wysłano wtedy na drugi koniec imperium, do Baku, gdzie przy filii Szkoły Oficerskiej Lotnictwa Morskiego (OSZ-MA) prowadzono kursy strzelców-bombardierów. W lutym 1917 roku ukończył przeszkolenie (uzyskując stopień starszego podoficera), akurat wtedy, gdy w Piotrogradzie wybuchła rewolucja.

Wracając do miejsca służby przez Piotrogród Stolarski mógł poczuć rytm nowych czasów i natchmiaszt po przyjeździe (3 marca 1917 roku) został wybrany przewodniczącym marynarskiego komitetu stacji lotniczek Haapsalu, gdzie stacjonował oddział wodnosamolotów «Az».

Na stacji tej zorganizowano szkołę, w której 13 mechaników lotniczych uczęszczało na kurs przygotowawczy do egzaminów na lotnika morskiego. Sam fakt powołania takiej szkoły także ilustruje ducha czasu. Mechanicy w większości pochodzili ze środowisk proletariackich i stosunki między nimi a lotnikami oficerami w 1917 roku pod wpływem rewolucyjnej propagandy stawały się coraz bardziej napięte. Jednak dwóch oficerów frontowych zgodziło się uczyć ich sztuki latania. Stolarski ukończył ten zaimprovizowany kurs jako pierwszy, na początku sierpnia i dla swoich towarzyszy był już instruktorem⁵.

W sierpniu 1917 roku po rozpoczęciu przez Niemców operacji w Moonsundzie i wysadzeniu desantu na wyspach Osel i Dago szkoła została zlikwidowana⁶. Personel bazy lotniczej w Haapsalu ewakuowano do Rewela, gdzie 26 października proklamowano władzę radziecką.

Wcześniejsze struktury wojskowe armii i floty rosyjskiej rozpadły się, a zamiast nich tworzone nowe. Nie wszystkie wytrzymały jednak próbę czasu. W grudniu 1917 roku część lotników-marynarzy z Rewela została skierowana pod Piotrogród do Morskiej Szkoły Walk Powietrznych i Wyższego Pilotażu w Krasnym Siele, którą personel ogłosił „pierwszą socjalistyczną szkołą wyższego pilotażu”⁷. Ponieważ wielu lot-

2 Vabiščević G. E., Neuklonny i bessmertny boiec za sozdanije morskoi aviacii, Vojenno-istoričeskij žurnal, 2019, nr 6, s. 76-77.

3 W Polsce obszerny biogram Stanisława Stolarskiego opracował Stanisław Januszewski, patrz: S. Januszewski, Pionierzy. Polacy w siłach powietrznych Wielkiej Wojny 1914-1918, FOMT, Wrocław 2019, s. 427-428.

4 RGA VMF, F. 479, Op. 1, D. 260, L. 23.

5 Vabiščević G. E., Matrosy v nebe, Morskoje nasledije, 2013, nr 2 (6), s. 42-45.

6 Vabiščević G. E., Levšov P.V i inni, Slavnou Otčizny synovja: stanovlenije i razvitije sistemy podgotovki letnyh kadrov aviaciji VMF v Rossii i SSSR (1910—2015), Krasnodar 2015, s. 73-76.

7 Kartašov A.V., Istorija podgotovki vojennyh aviacionnyh specjalistov v Rossii (1910—1991). Dissertacija na soiskanie stepeni doktora istoričeskich nauk, Piatigorsk 2012, s. 149.

ników oficerów nie chciało służyć u bolszewików, postawiono na przygotowanie morskich pilotów spośród wojskowych niższych rangą mających właściwe socjalistyczne pochodzenie i gotowych bronić władzy radzieckiej.

Jednocześnie odbywało się formowanie nowych, oddanych władzy radzieckiej jednostek lotniczych. I tak, z pierwszej Socjalistycznej Szkoły Wyższego Pilotażu i resztek 1. oddziału lotnictwa myśliwskiego armii rosyjskiej postanowiono utworzyć 1. Socjalistyczny Oddział Myśliwców (1 SOI), do którego w styczniu 1918 roku został przydzielony Stanisław Stolarski. Jego brat został w tym oddziale mechanikiem lotniczym. W tym czasie w nowych jednostkach usankcjonowana była praktyka wybieralności dowódców i na walnym zebraniu wybrano ich odpowiednio na stanowiska dowódcy i komisarza oddziału lotniczego.



Stanisław Stolarski przy samolocie myśliwskim typu «Nieuport 10», Krasnoje Sioło, 1918 rok

W okresie tworzenia 1. SOI Stolarski opłacał sztukę latania samolotem myśliwskim i z datą wsteczną został zatwierdzony w randze lotnika wyższego pilotażu. Stopień ten nadano mu 1 stycznia 1918 roku na mocy zarządzenia nr 285 z dnia 2 czerwca 1919 roku w sprawie kierowania lotnictwem morskim RKKF (Robotniczo-Chłopskiej Czerwonej Floty)⁸.

W okresie od stycznia do kwietnia 1918 roku, działając w składzie wojsk radzieckich na Ukrainie, oddział lotniczy uczestniczył w walkach z białogwardystami i walczącymi o niepodległość Ukrainy wojskami Rady Centralnej. Obok

zwiadu lotniczego prowadzono również bombardowanie składów pociągów przeciwnika.

W końcu po przeprowadzonym przez Niemców natarciu czerwone oddziały zmuszone były opuścić Ukrainę. Jednak w tych najcięższych walkach z kilkoma przeciwnikami naraz Stolarskiemu udało się zachować trzon oddziału lotniczego. W maju 1918 roku po powrocie do Piotrogradu 1. SOI został włączony w skład Szkoły Morskiej Wyższego Pilotażu.

Zgodnie z wszystkimi regułami, szkolenie lotników nie powinno odbywać się w ramach struktur jednostek bojowych. Ale do końca wojny domowej szkoła w Krasnym Siole była swoistym inkubatorem, na bazie którego formowane były wszystkie radzieckie oddziały myśliwców morskiego lotnictwa. A lotnicy mający jakiegokolwiek doświadczenie potrzebni byli na frontach, których powstawało coraz więcej.

W maju 1918 roku przeciw bolszewikom zbuntował się Korpus Czechosłowacki utworzony z jeńców wojennych i dezertersów armii austro-węgierskiej czeskiego i słowiańskiego pochodzenia. Po podpisaniu pokoju z państwami centralnymi bolszewicy postanowili wyprawić korpus do Ameryki. Na początku buntu eszelony z Czechosłowakami rozciągnęły się na ogromnej przestrzeni od Wołgi do Oceanu Spokojnego. W walce z bolszewikami Czechosłowaków wsparli rosyjscy biali. Epicentrum działań wojennych było Powołże. W sierpniu biali zdobyli Kazań, wokół którego rozgrywały się dalsze operacje. Do położonego naprzeciw Kazania, na drugim brzegu Wołgi Swijażska przybył dowódca czerwonych sił zbrojnych Lew Trocki. Na Wołdze zarówno biali jak i czerwoni, w oparciu o zarekwirowane statki pasażerskie i tparowe utworzyli swoje flotylle.

Dowódcą Czerwonej Wołgo-Kaspijskiej Flotyli został F.F. Raskolnikow. Oprócz okrętów miał on do dyspozycji kilka wodnosamolotów, z których formowane były pododdziały lotnictwa. Raskolnikow depeszą wezwał z Krasnego Sioła Stolarskiego, aby ten stanął na czele Samarskiego Oddziału Hydrolotniczego⁹. Oddział został sformowany w Niżnim Nowogrodzie i wszedł w skład Wołżańskiego (Samarskiego) Hydrowy-

8 Filial Centralnego archiva Ministerstva oborony Rossijskoj Federacji (Filial CAMO RF), F. 1555, Op. 0025305, D. 1, L. 2.

9 Hajrulin M.A., Kondratijew V.I., *Vojenloty pogibšej imperii: aviacija v graždanskoj wojnie*, Moskwa 2008, s. 137-139.

wizjonu pod dowódctwem J.I. Kurtowa. Samoloty miały bazę na przystosowanej pod awiamatkę - barkę-zbiornikowiec «Komuna», holowaną z towarzyszącym parostatkiem pasażerskim m i drugą barką do transportu paliwa i amunicji.

Do pełnienia swoich obowiązków Stolarski przystąpił 27 sierpnia. W tym czasie w skład oddziału hydrolotniczego wchodziły cztery łodzie latające M-9 i dwóch tylko lotników –Stolarski i Swinariw.

Dzień później obaj piloci wzbili się na swoich maszynach w powietrze i przez dwie godziny lecąc nad Kazaniem i jego okolicami prowadzili zwiad lotniczy. Jego wyniki zostały wykorzystane tej samej nocy, w trakcie przeprowadzonego pod dowództwem Raskolnikowa i przy bezpośrednim udziale samego Trockiego, ataku na stojące na przystani parostatki wroga i ostrzału rozłokowanej koło wsi Wierchni Usłon baterii nieprzyjaciela.

31 sierpnia Stolarski i Swinariw na swoich wodnosamolotach zrzucili na pozycje białych sześć pudów bomb oraz ostrzelali je z karabinu maszynowego¹⁰.

Rankiem 1 września na statki wroga zrzuciono 16 bomb o łącznej wadze ok. 225 kg, po południu – jeszcze dwie bomby o wadze ok. 65 kg. Przy tym samoloty Stolarskiego i Swinariewa były silnie ostrzeliwane przez nieprzyjaciela. Na jednym z M-9 odłamek pocisku rozbił osłonę śmigła.

Aż do 10 września, kiedy czerwoni zdobyli Kazań, dwaj lotnicy wykonywali po 3-4 loty w ciągu dnia, przeprowadzając bombardowanie i zwiad lotniczy. Razem przez 12 dni wylatali 83 godziny, co w okresie Wojny Domowej było wśród lotników morskich absolutnym rekordem.

We wrześniu Flotylla Wołżańsko-Kaspijska została rozdzielona na dwa oddziały, jeden rozpoczął działania bojowej na Kamie, drugi skierował się w dół Wołgi. Stolarski i Raskolnikowo udali się w górę Kamy, zajmując się formowaniem oddziału samolotów myśliwskich z podwoziem kołowym.

Po zamknięciu żeglugi Stolarski wrócił do Piotrogradu i kontynuował naukę w Szkole Lotniczej w Krasnym Siole, ale zimą w latach 1918-1919 wyjeżdżał co jakiś czas na front i wykonywał zadania zwiadowcze w rejonie Narwy,

gdzie czerwoni prowadzili działania bojowe przeciwko białogwardzistom i wojskom Estonii, która ogłosiła niepodległość.

1 października 1918 roku Stanisław Stolarski wstąpił do Wszechrosyjskiej Partii Komunistycznej (WPK). Krok ten uzasadniał cały jego dotychczasowy życiorys. W odróżnieniu od wielu lotników, którzy służyli w Armii Czerwonej, był on szczerze oddany władzy radzieckiej i nigdy nie wykazał zamiaru powrotu do Polski, która ogłosiła niepodległość. Rząd polski uznawał za burżuazyjny i, co za tym idzie, wrogi.



Awiamatka (transportowiec wodnosamolotów) «Komuna» z latającymi łodziami Grigorowicza M-9, Wołga. 1918-1919

Wiosną 1919 roku na czele swojego oddziału lotniczego ponownie przybył nad Wołgę, gdzie w maju 1919 roku uczestniczył w kontrnatarciu wojsk Frontu Wschodniego. Tu jego bezpośrednim przełożonym ponownie został dowódca dywizjonu J. I. Kurtow. W dniu 12 sierpnia 1919 roku Stanisław Stolarski został zatwierdzony na dowódcę flotylli, które to stanowisko zajmował już od 29 kwietnia 1919 roku¹¹.

W czasach późniejszych w życiu Stolarskiego stale będzie powtarzać się sytuacja, kiedy jako zastępca będzie musiał rozwiązywać codzienne problemy organizacyjne, pozostając w cieniu bezpośrednich przełożonych. Nie najlepiej odbija się to na jego karierze, ale z drugiej strony, pozostawanie w cieniu uwolni go od nadmiernej, dla tak wielu zgubnej, uwagi ze strony właściwych organów.

10 Širokorad A. B., Velikaja rečnaja vojna, Moskwa 2006, s. 35-36.

11 RGA VMF, F. R-402, Op. 2, D. 42, L. 11.

Tak naprawdę, wysokie stanowisko dowódcze Stolarski otrzymał tylko raz – gdy 31 sierpnia 1919 roku mianowany został naczelnikiem lotnictwa morskiego Flotylli Wołżańsko-Kaspijskiej. Jego podwładni i on sam uczestniczyli w niepomysłnych dla czerwonych walkach pod Carycynem, gdzie flotylla poddawana była silnym atakom lotnictwa nieprzyjaciela. Podczas jednego z nalotów poważnie uszkodzona została barka „Komuna” i znajdujące się na niej samoloty.

Stolarski i jego podwładni, z kolei, wykorzystywali taktykę nocnych bombardowań i na latających łodziach M-9 przeprowadzili co najmniej 5 rajdów na głębokie tyły przeciwnika. Za jedną z operacji Stolarski został nagrodzony osobistym mauzerem, otrzymując go od S.M. Kirowa – w tym czasie naczelnika strategicznie ważnego miasta Astrachań, a w niedalekiej przyszłości drugiego po Stalinie pod względem autorytetu i wpływów przywódcy partii.

1 maja 1920 roku po ustanowieniu władzy radzieckiej w Azerbejdżanie Flotylla Wołżańsko-Kaspijska została przebazowana do Baku, a Stolarski został skierowany do Moskwy do dyspozycji głównego dowódcy Armii Czerwonej S. S. Kamieniewa. W wydany mu liście polecającym Raskolnikow pisał, że w krótkim czasie Stolarski zbudował „potężne i zdolne” do walki lotnictwo Flotylli Wołżańsko-Kaspijskiej.

Na mocy zarządzenia nr 27 z lipca 1920 roku Stanisław Stolarski został mianowany zastępcą Naczelnika Floty Powietrznej Armii Czerwone ds. Hydroawiacji¹². Podlegając bezpośrednio dowódcy lotnictwa Armii Czerwonej i Marynarki Wojennej (Naczwoduchofłota) K. A. Akaszewowi, zajmował się organizacją pracy bojowej, inspekcjami, wyposażeniem w środki techniczne. W tym czasie ożenił się z Zofią Nikołajewną Utkiną, a w 1921 roku urodziła im się córka Azella.

Wojna domowa dobiegała końca i Stolarski uzyskał możliwość zaspokojenia swojego głodu wiedzy, gdyż otrzymał skierowanie na studia w Akademii Morskiej (od lutego 1922 roku Wojskowa Akademia Morska)¹³.

W tym samym czasie należy odnotować ważny moment jego kariery. Tak naprawdę Stolarski opuścił wysokie stanowisko z wątpliwymi perspektywami powrotu na równie ważną funkcję. Tu można jedynie snuć domysły co do powodów takiej decyzji kadrowej. Być może, nie zyskał on akceptacji nowego kierownictwa Gławwozduchofłota po usunięciu w roku 1921 K.W. Akaszewa. Jest jednak prawdopodobne, że większą rolę odegrało dążenie do obsadzenia nowej kadry dowódczej osobami pochodzącymi z proletariatu.

W ostatecznym rozrachunku skierowanie na studia wyszło Stolarskiemu na dobre. Wkrótce po przyjęciu na uczelnię opublikował on swoją pierwszą pracę „Zastosowanie hydrolotnictwa we wspólnych działaniach z rzeczną flotyllą wojсковą”, opartą, rzecz oczywista, na własnym doświadczeniu bojowym¹⁴. W pracy tej wykazał się zdolnością do głębokich uogólnień na podstawie praktycznego doświadczenia oraz umiejętnością wyciągania wniosków z uwzględnieniem przyszłej perspektywy rozwoju lotnictwa.

Można rzec, że po wstąpieniu na tę ścieżkę Stolarski przysporzył sobie nie mniej korzyści, niż gdyby zajmował stanowisko dowódcy lotnictwa morskiego. Tym bardziej, że lotnictwo morskie jako jednolita struktura faktycznie w tym momencie w RFSRR nie istniało. Park samolotowy składał się z przestarzałych maszyn i wymagał gruntownej odnowy¹⁵.

Jest rzeczą znaną, że w celu rozwiązania tego problemu Stolarskiego już po miesiącu oderwano od studiowania i w maju 1922 roku skierowano w delegację do Europy, aby zapoznał się z nowoczesnymi środkami technicznymi i ustalił warunki ich zakupu. Zezwolono, aby zabrał z sobą żonę i córkę, co świadczyło o braku jakichkolwiek wątpliwości co do jego lojalności wobec władzy sowieckiej.

W czasie oddelegowania Stolarski odwiedził Włochy i Niemcy. Bezpośrednio w fabrykach przyglądał się budowie i sam testował zakupione przez Gławwozduchfłot hydroplany SIAI S.16bis i myśliwce Ansaldo A.1 „Ballila”. W tym czasie dobrze opanował włoski. Stolarskim urodził się

12 RGA VMF, F. R-92, Op. 18-1, D. 11580. L. 1-7.

13 RGA VMF, F. R-352, Op. 1, D. 116, L. 15

14 Stolarskij S. E., *Primenenije gidroawiaciji dla sovrestnyh dejstvij s rečnoj wojennoj flotyllej*, Moskwa 1921, s. 31.

15 RGA VMF, F. R-463, Op. 1, D. 34, L. 15-17.

syn, któremu nadali imię Kir-Ikar, a który również został lotnikiem i podczas II wojny światowej walczył w 4. Gwardyjskim Pułku Myśliwców Wojskowych Sił Powietrznych Floty Bałtyckiej.

Do Rosji powrócił pod koniec 1923 roku i od stycznia 1924 kontynuował studia na Akademii. 29 września 1924 roku przyjęto 3-letni plan rozwoju WWS PKKA, a w załączniku dotyczącym lotnictwa morskiego, założono zakup za granicą najnowszych modeli okrętów i samolotów torpedowych oraz odpowiednie przeszkolenie personelu lotniczego. Zakupiono latające łodzie Savoia oraz niemieckie hydroplany Junkers-20, Dornier „Wal” i „Heinkel KP-1 z katapultami okrętowymi.



Stanisław Edwardowicz Stolarski, lata 20. XX wieku

W zależności od możliwości technicznych zamówienia otrzymywały również radzieckie zakłady. Przykładowo, fabryka „Krasnyj lotczik” otrzymała zlecenie na produkcję hydroplanu M-24 konstrukcji A.P. Grigorowicza. Na front zaczęły trafiać wodnosamoloty MP-1 (wersja pływakowa lądowego P-1) i ćwiczebny MY-1 (wersja pływakowa Y-1).

W roku 1925 utworzono Wydział Morskiego Doświadczalnego Budownictwa Okrętowego (OMOS), a wiosną 1926 roku przyjęto program rozwoju krajowej budowy wodnosamolotów¹⁶.

Równoległe z odnowieniem parku lotniczego należało opracować taktykę i strategię zarówno rozwoju organizacyjnego lotnictwa morskiego, jak i jego ewentualnego wykorzystania bojowego. Stolarski włączył się do tych działań, publikując artykuł „Doświadczenie analizy statystycznej właściwości taktycznych samolotów” i broniąc dyplomu na globalny temat „Organizacja Wojskowych Sił Powietrznych Morza”¹⁷.

Ukończył Akademię 4 lipca 1927 roku, po czym skierowano go na obowiązkowy roczny staż w charakterze oficera pokładowego na lekkim krążowniku „Profintern” w Kronsztadzie. Wybór okrętu uzasadniony był tym, że na „Profinternie” planowano rozmieścić eskadrę samolotów zwiadowczych. Prawdę mówiąc, konkretny krok w tym kierunku wykonano dopiero jesienią 1928 roku, przekazując na „Profintern” dwa samoloty MY-1¹⁸.

Stolarski, zresztą, wykazał się inicjatywą w kierunku, który uważał za słuszny, organizując specjalistyczny kurs z taktyki sił powietrznych dla składu osobowego brygady artylerii obrony powietrznej (PWO) w Kronsztadzie. Staż kończył w maju-październiku 1928 roku na niszczycielu „Kalinin”.

Później Stolarski rozpoczął działalność dydaktyczną na Akademii, dokąd powrócił na stanowisko adiunkta Katedry Taktyki Sił Morskich na Wojskowym Wydziale Morskim.

W latach 1928-1929 opracował i przeprowadził kurs w zakresie taktyki WWS oraz opublikował artykuł traktujący o nowościach w lotnictwie roku 1929 („Vestnik vozdušnogo flota za 1929 god”).

W maju 1929 roku Stolarski otrzymał awans – został mianowany Naczelnikiem Sztabu WWS Morskich Sił Morza Bałtyckiego, co oznaczało rezygnację z działalności pedagogicznej i powrót do pracy organizacyjnej.

W tym okresie na uzbrojenie zaczęły wchodzić nowe samoloty Tupolewa – pływakowe TB-1 i KP-6, zdolne unieść miny i torpedy¹⁹.

Przebrojenie przewidywało tworzenie nowych jednostek i związków. Stolarski zajął się formowaniem w Porcie Wioślarskim na Wyspie Wasilewskiej w Leningradzie 4. Brygady Lotnictwa Morskiego, pełniąc jednocześnie funkcję dowódcy i komisarza związku.

Wówczas w roku akademickim 1930 - 1931 Stolarski na zasadzie łączenia etatów wykładał na Akademii taktykę sił powietrznych, prowadząc praktyczne zajęcia u siebie, w brygadzie.

16 Petrov G. F., Nasledniki Čkalova, – Sankt Petersburg, 2014., s. 100.

17 Stolarskij S. E., Opyt statističeskogo analiza taktičeskikh svojstv samolotov, Sbornik trudov Vojenno-morskoj akademii., 1926, nr 1., s. 24-55.

18 RGA VMF, F. R-352, Op. 1, D 177, L. 1-5.

19 Petrov G. F., s. 102.

W sierpniu 1931 roku wrócił na Akademię, ponownie skupiając się na działalności naukowej. Najprawdopodobniej powrót ów odpowiadał jego dążeniom, gdyż w roku 1932 przygotował on trzy prace naukowe: „Krótki rys historyczny rozwoju i organizacji lotnictwa morskiego w Rosji od 1911 r. do początku 1918 r.”, „Zapewnienie przez środki WWS taktycznego wykorzystania manewrowych jednostek łodzi podwodnych”, „Bojowe prowadzenie dużych jednostek samolotów ciężkich”. Oprócz tego opracował on nowy rozdział taktyki – stawianie min z samolotów, włączony do programu szkoleniowego słuchaczy Akademii i specjalistycznych kursów doskonalenia kadry dowódczej (SKUKS).

W latach 1933-1935 Stolarski wydał jeszcze kilka prac: „Obrona przeciwlotnicza desantu dywizji strzelców”, „WWS w obronie pozycji”, „Badanie dotyczące sterowców na wojennych teatrach morskich”, „Wojna powietrzna na morzu”, „Metodyka obliczania prawdopodobieństwa przy bombardowaniu”²⁰.

W ramach tak aktywnej działalności naukowej Stolarski w 1934 roku opracował, oraz wypróbował na ćwiczeniach wojskowych, pierwszy optyczny przyrząd do utrzymania elementów szyku związków samolotów przy wylotach do zrzucania torped i stawiania min.

W roku 1934 Stanisławowi Stolarskiemu powierzono obowiązki kierownika Katedry WSW i PWO utworzonej na Akademii. Na podstawie wyników jego pracy Wyższa Komisja Atestacyjna Narkomatu Obrony ZSRR, na której czele stał awansowany wkrótce na marszałka S.M. Budionny, pozytywnie oceniła jego osiągnięcia i 10 maja 1935 roku zatwierdziła go na stanowisko kierownika Katedry WSW i PWO. Na mocy decyzji Komisji Kwalifikacyjnej Narkomatu Przemysłu Obronnego w dniu 7 czerwca 1936 roku Stolarskiemu przyznano tytuł naukowy docenta²¹.

Z okazji przyznania Stolarskiemu orderu „Znak Honoru” wydawana w Akademii gazeta „Woroszyłowiec” scharakteryzowała go jako

„dzielnego dowódcę, utalentowanego wynalazcę i racjonalizatora Akademii”²².

W tak feralnym dla wielu dowódców wojskowych roku 1937 Stolarski opracował „Zbiór zadań w zakresie taktyki sił powietrznych na wojennym teatrze morskim”, zawierający ćwiczenia taktyczne dla lotnictwa zwiadowczego, myśliwskiego, szturmowego, bombowego i torpedowego.

Najprawdopodobniej Stolarskiego przed represjami ochroniła jego nienaganna polityczna reputacja specjalisty i to, że mógłby on przynieść korzyści w napiętych okolicznościach związanych z utworzeniem odrębnego Narkomatu Marynarki Wojennej. Z powstaniem nowego resortu wiązało się przebrojenie lotnictwa morskiego na nowoczesne samoloty bazujące na lądzie.

Ta praca z kolei wymagała zreformowania systemu szkolenia kadr, co Stolarski przedstawił w swoim raporcie komisarzowi narodowemu Marynarki Wojennej, komisarzowi armii I. stopnia P.A. Smirnowowi w lutym 1938. W oparciu o zawarte w tym raporcie propozycji w kwietniu 1938 roku z udziałem Stanisława Stolarskiego rozpoczęto na Akademii tworzenie Wydziału Dowództwa Lotnictwa²³.

Wiosną 1938 roku Stolarski został nagrodzony medalem «XX lat RKKA», ale słabnące represje, mimo wszystko zdołały dotknąć i jego. Został zwolniony z Akademii, wkrótce jednak przyjęto go z powrotem, otrzymał stopień generał-majora z zachowaniem stażu służby.

15 czerwca 1940 roku na zebraniu Rady Akademii scharakteryzowano go jako „niezlomnego i niepokonanego bojownika o utworzenie lotnictwa morskiego”²⁴.

Po upływie dwóch miesięcy mianowano Stolarskiego na stanowisko Naczelnika Sztabu utworzonych Wyższych Kursów Doskonalenia Kadry Dowódczej Lotnictwa MW (WKUNS)²⁵.

Kierownik kursów generał-major W.W. Suworow wcześniej był Naczelnikiem Sztabu Lotnictwa Marynarki Wojennej, ale nie posiadał doświadczenia naukowego i pedagogicznego, dlatego wykonywać tę pracę musiał Stolarski,

20 Fond S.E. Stolarskiego v Muzee aviacii Vojenno-morskogo flota VUNC WMF «Vojenno-morskaja Akademia im. N.G.Kuzniecowa».

21 RGA VMF, F. R-352, Op. 2, D. 217, L. 4.

22 Četyre nagrody, Gazeta VMA RKKA im. Vorošylova «Vorošylovec», 1936, nr 20 z dnia 20.09.1936.

23 Filial CAMO RF. F. 444, Op. 04269, D. 33, L. 6, 7. 28-30.

24 Mašinopisnaja stenogramma zasedanija Soveta Akademii ot 15.06.1940. – Biblioteka VUNC VNV «Vojenno-morskaja Akademia». Inv. Nr F236063. s. 33.

25 Filial CAMO RF. F. 1555, Op. 0025305. F. 1. L. 3.

którego w marcu 1941 roku mianowano Zastępcą Naczelnika WKUNS do spraw Naukowo-Dydaktycznych.

Kursy funkcjonowały do 1961 roku i kształciło się na nich większość dowódców i naczelników sztabów eskadr i pułków lotnictwa morskiego.

Od września 1941 roku kursy odbywały się w Szkole Lotnictwa Marynarki Wojennej im. Stalina, a Stolarski był ich kierownikiem. We wrześniu 1943 roku przekształcono je w samodzielną uczelnię – Wyższe Oficerskie Kursy WSS MW (WOK). Funkcję naczelnika objął generał-major lotnictwa P.P. Kwade, a Stolarski przeszedł na stanowisko Naczelnika Sztabu Kursów.

Kiedy w 1944 roku Stanisław Stolarski został odznaczony orderem Czerwonej Gwiazdy, we wniosku napisano „Będąc znakomitym naczelnikiem wyższej uczelni i posiadając duże doświadczenie w pracy naukowo-dydaktycznej (docent), włożył wiele starań w działania na rzecz organizacji i poprawy pracy WOK”. Wkrótce w związku z wysługą lat został odznaczony orderem Bojowego Czerwonego Sztandaru. Jako specjalista z dużym doświadczeniem naukowo-dydaktycznym Stolarskiemu powierzono utworzenie przy Wydziale Dowódczym Akademii Marynarki Wojennej imienia Woroszyłowa nowej Katedry taktyki WWS.

Jego zasługi znalazły uznanie również w latach 1945 i 1948, gdy otrzymał jeszcze dwie wysokie nagrody – order Lenina i drugi order Bojowego Czerwonego Sztandaru.

W lipcu 1947 roku Stolarskiego zaproszono do Moskwy na stanowisko kierownika Katedry Marynarki Wojennej Wyższej Akademii Wojskowej im. Woroszyłowa (WAGSZ). Jednak z uwagi na stan zdrowia zmuszony był powrócić do Leningradu, gdzie do końca 1950 roku pracował jako starszy wykładowca Akademii Marynarki Wojennej Budowy Okrętów im. A.N. Kryłowa²⁶.

Lata dały o sobie znać i w styczniu 1951 roku Stolarski został przeniesiony do rezerwy w stosunkowo niewysokim - gdyż nie brał czynnego udziału w działaniach wojennych - jak na jego zasługi i osiągnięcia, stopniu generał-majora.

Resztę życia poświęcił rodzinie. Zmarł 15 kwietnia 1958 roku i został pochowany na cmentarzu „Pamięci ofiar 9 stycznia 1905”. Kole-

je losu Stolarskiego były pod wieloma względami dziwne i nietypowe. Jako dowódca lotnictwa zadebiutował latem-jesienią 1918 roku, dowodząc lotnictwem Flotyli Wołżańsko-Kaspijskiej. Była to pierwsza kampania radzieckiej floty rzecznej i radzieckiego lotnictwa, kiedy „czerwonym” lotnikom przyszło walczyć ze swoimi „białymi” współrodakami.

Jednak mimo tak błyskotliwego początku kariery z wielu powodów pozostawał później w cieniu. Mimo braku dobrego gruntownego wykształcenia wyróżniał się zadziwiającym pragnieniem zdobywania wiedzy, osiągnął swój cel i we właściwy sposób realizował się w pracy wojskowo-dydaktycznej.

Przy tym dzięki umiejętności uogólniania zdobytej wiedzy i stosowania jej w rozwiązywaniu stojących przed morskim lotnictwem problemów stale był angażowany do rozwiązywania kwestii natury technicznej, taktycznej i organizacyjnej.

Stolarski uniknął oskarżeń o szpiegostwo, przeżył bez szwanku lata represji 1937-1938, kiedy to sama narodowość Polak niemal automatycznie dawała pretekst do oskarżeń o powiązania z polskim wywiadem. Przy tym, mimo swoich oczywistych zasług i uznania wśród kolegów, rzadko był nagradzany, dopiero pod koniec służby odznaczono go trzema orderami. I chociaż nazywanie Stolarskiego ojcem radzieckiego lotnictwa morskiego byłoby pewnego rodzaju nadużyciem, to z pewnością stoi on w pierwszym szeregu jego twórców. Można z pełnym przekonaniem nazwać Stolarskiego jednym z autorów kompleksowego systemu szkolenia kadr radzieckiego lotnictwa morskiego.

Autor składa podziękowanie doktor nauk historycznych Galinie Edwardownie Wabiszczewicz za ogromną pomoc w przygotowaniu tego materiału.



Stanisław Edwardowicz Stolarski,
1948 rok

26 Vabiševič G. E., Neuklonny i bessmertny boiec za sozdanije morskoi aviacii, Vojenno-istoričeskij žurnal, 2019, nr 6, s. 84.

Od lotnictwa morskiego do ścigaczy. Niezwykła biografia kpt. mar. obs. Janusza Justyna Sokołowskiego (1910-1940)

**From naval aviation to speeders.
An unusual biography
Capt. obs. Janusz Justyn Sokołowski (1910-1940)**

Kariera wojskowa Janusza Justyna Sokołowskiego prezentowana jest na szerokim tle programów kształcenia adeptów marynarki wojennej II Rzeczypospolitej, od korpusów kadeckich poczynając. Mówiąc o jego służbie w lotnictwie morskim i obowiązkach w MDLot, autor eksponuje pracę oświatowo-wychowawczą Sokołowskiego, prowadzoną z okazji różnych świąt wojskowych i państwowych, a także jego pracę na rzecz doskonalenia zawodowego kadr Marynarki Wojennej RP. Sporo uwagi poświęca również jego sportowym pasjom, rozwijanym zwłaszcza na polu lekkoatletyki, które sprawiły, że powierzono mu również obowiązki oficera sportowego Dywizjonu. Po wybuchu wojny, już w Wielkiej Brytanii, Sokołowskiego mianowano w 1940 r. dowódcą „Grupy Ścigaczy”, a zarazem dowódcą ścigacza ORP S1. Zginął w czasie pożaru okrętu, bezskutecznie próbując go ratować.

The military career of Janusz Justyna Sokołowski is presented against a wide background of naval adepts training programs in Second Polish Republic, from the cadet corps. Speaking about his service in naval aviation and duties at MDLot, the author exposes Sokołowski's educational work conducted on the occasion of various military and state holidays, as well as his work for the professional development of the Polish Navy personnel. Author also devotes a lot of attention to sport passions, developed especially in the field of athletics, which meant that our hero was also entrusted with the duties of a squadron sports officer. After the outbreak of the war, in Great Britain, Sokołowski was appointed in 1940 as the commander of the „Chaser Group” and also as the commander of the ORP S1 Morot Gun Boat. He died during a ship fire, unsuccessfully trying to save him.

Wśród lotników – zapisanych w dziejach Morskiego Dywizjonu Lotniczego (MDLot.) – ważne miejsce należy do kpt. mar. obs. Januszowi Justynowi Sokołowskiemu. Urodzony 15 lutego 1910 r. w Warszawie, należał do pokolenia, które w wiek dorosły weszło już po odzyska-

niu niepodległości. Było to też pokolenie, które – jak niewiele innych w dziejach Polski – w tak dużym stopniu poświęciło się służbie wojskowej¹. Rodzina była patriotyczna, co potwierdziła m.in. służbą wojskową samego J. Sokołowskiego, jak i jego brata – w 1940 r. porucznika – Zygmunta

¹ Badanie biografii J.J. Sokołowskiego nie jest łatwe. W szczególności brak teczek personalnych: w Centralnym Archiwum Wojskowym Wojskowego Biura Historycznego w Warszawie (mimo istniejącej sygnatury) oraz w archiwum brytyjskiego MON, posiadającego tecki osobowe niemal wszystkich Polaków służących pod operacyjnym dowództwem brytyjskim w latach II wś (w tym oficerów Polskiej Marynarki Wojennej). Niepowodzeniem zakończyły się także poszukiwania materiałów (w tym zwłaszcza metryki) w Archiwum Urzędu Stanu Cywilnego oraz w Archiwum Państwowym w Warszawie. W istniejącej sytuacji kolejne życie Sokołowskiego odtworzono przede wszystkim na podstawie istniejącej literatury przedmiotu oraz archiwaliów ze zbiorów CAW i Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie (za pomoc z tym związaną podziękowania składam Panu dr. hab. Andrzejowi Suchcitzowi – kierownikowi Archiwum IPMS).

Sokołowskiego². Droga J. Sokołowskiego do stopni oficerskich była typowa dla innych młodych ludzi i wiodła przez korpus kadetów. W przypadku Sokołowskiego był to Korpus Kadetów nr 2 w Modlinie.

Przez pryzmat pięciu lat nauki Sokołowskiego, można poznać zasady funkcjonowania szkoły tak szczególnej, jak korpus kadetów. Korpusy



Por. mar. obs. Janusz Justyn Sokołowski (1910-1940), źródło: IPMS

były w II RP szkołami wojskowymi, łączącymi naukę gimnazjum wyższego (od IV do VIII klasy włącznie), typu matematyczno-przyrodniczego, z wychowaniem i przysposobieniem wojskowym. Ich celem było: „wychowanie dzielnych charakterów i wykształcenie obywateli, przenikniętych duchem rycerskim, miłujących tradycję wojska polskiego, przejętych ważnością służby zbrojnej dla Ojczyzny, o prawdziwym honorze, wyrobionym harcie i sile woli, poczuciu obowiązku i odpowiedzialnej samodzielności”. Jednym z naczelnych zadań korpusów było „stałe zasilanie szkół wojskowych kandydatami na oficerów zawodowych”³. Taką właśnie drogę kariery życiowej obrał młody Sokołowski. Korpus zapewniał m.in. umundurowanie, zakwaterowanie i wyżywienie (cztery posiłki dziennie)⁴. Porządek dnia ściśle wypełniał każdą godzinę nauką i ćwiczeniami. Dzień powszedni zaczynał się o godz. 6.30 (w niedzielę o 7.00). Standardem było 5 godzin lekcyjnych, ale też 1,5 godziny zajęć wojskowych. Blisko 3 godziny przewidywano na naukę własną. Każdy dzień kończył się capstrzy-

kiem o godz. 22.00⁵. Do szczególnie podniosłych ceremonii należały: ślubowanie kadetów kompanii pierwszej oraz pierwsze wręczenie broni kompanii drugiej⁶ (bardzo przeżywano pierwsze strzelania). Program nauczania obejmował szerokie spektrum przedmiotów: religię, język polski, matematykę, fizykę, chemię, przyrodę, geografę, historię, propedeutykę filozofii (tylko w V kl.), język obcy (francuski lub niemiecki), rysunki i gimnastykę. Naukę ułatwiała biblioteka kadetka oraz wyposażenie gabinetów i laboratoriów z różnych dziedzin nauczania. Możliwe było rozwijanie indywidualnych pasji. Należną uwagę poświęcano szkoleniu militarnemu, obejmującemu, w zależności od klasy, głównie: musztrę, naukę o broni, służbę wewnętrzną, wyszkolenie strzeleckie, walkę bagnietem, walkę granatem, wyszkolenie bojowe, terenoznawstwo, naukę o gazach, łączność, wyszkolenie pionierskie (tj. saperskie)⁷. Czas wolny w dni powszednie kadeci spędzali w świetlicy, na boisku, względnie w kinie, a w dni wolne od nauki niekiedy na dalszych wycieczkach.

Bohater tego opracowania już wtedy wyróżniał się. W trakcie pierwszego roku szkolnego (1923/24) dał się poznać jako sportowiec. W rozegranym w Warszawie, 18 maja 1924 r., biegu na przełaj, kadet Sokołowski uzyskał siódme miejsce. W biegu belwederskim, rozegranym w Warszawie 31 maja 1924 r., w dużej konkurencji (112 zawodników z całej Polski) Sokołowski „bez trudu” był jedenasty⁸. Sportowym pasjom Sokołowskiego sprzyjała komenda, wprowadzając nowe dyscypliny: kolarstwo, szermierkę, łucznictwo, hokej ziemny, narciarstwo, czy tenis⁹.

Od kadetów wymagano postępów w nauce. Dbano też o stronę wychowawczą. Po wybuchu w Cytadeli warszawskiej (październik 1923 r.) młodzież samorzutnie rozpoczęła zbieranie składek na rzecz ofiar. Zapewne był wśród nich i nasz bohater. Czasy były trudne. Nawet w Korpusie,

2 Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie (dalej: IPMS), syg. A.XII.27/67, Kmdr por. Marian Wolbek (kierownik Samodzielnego Referatu Personalnego KMW) do por. Zygmunta Sokołowskiego, 30 października 1940 r.

3 Korpus Kadetów N[r] 2 w dziesiątą rocznicę istnienia 1919/20 – 1929/30, Chełmno 1930, s. 179.

4 Ibidem, s. 232-234.

5 Ibidem, s. 239.

6 Ibidem, s. 184.

7 Ibidem, passim.

8 Ibidem, s. 111.

9 Ibidem, s. 201-202.

szkole elitarniej, przejściowo szerzyły się choroby - angina i szkarlatyna. Zagrożenie zwalczano szczepieniami i dezynfekowaniem pomieszczeń. Problemy zdrowotne przypadły na okres remontu zasiedlanej przez Korpus części rozległej modlińskiej cytadeli¹⁰. Zmiany przyniósł rok szkolny 1925/26. Wskutek analiz, wskazujących na zły stan zdrowia wychowanków, zapadła decyzja o przeniesieniu Korpusu do miejscowości „gdzie by warunki zdrowotne okazały się przychylniejszymi”¹¹. Ponieważ Modlin leżał u zbiegu Wisły i Narwi, a przez to narażony był na choroby o podłożu malarycznym, zdecydowano o przeniesieniu KK nr 2 w miejsce korzystniejsze – do Chełmna nad Wisłą (do koszar przy ul. 3 Maja). Przeprowadzki dokonano w roku 1926¹². Przeniesienie Korpusu na Pomorze, mogło sprzyjać późniejszej decyzji J. Sokołowskiego o poświęceniu się służbie w Marynarce Wojennej. Zapewne też pozytywnie przyjął przedstawienie pt. „Polskie morze”, urządzone w Korpusie, w marcu 1926 r., przez przybyłą do Chełmna Sekcję Artystyczną Ligi Morskiej i Rzecznej. Sekcja – według zachowanego opisu – „zwróciła uwagę całej uczącej się młodzieży na ważne zagadnienie, jakim jest kwestia floty narodowej w Polsce”¹³. W przypadku Sokołowskiego ów cel udało się osiągnąć, o czym świadczy cała jego późniejsza droga życiowa.

Tymczasem pięcioletnia nauka Sokołowskiego zbliżała się do końca. Były w niej zawarte m.in. obchody świąt, z rocznicą Konstytucji 3 Maja, świętem 11 Listopada, czy uroczyste obchodzony dzień imienin marsz. Józefa Piłsudskiego. Tego dnia (19 marca) na chełmińskim rynku odbywała się parada wojskowa, z udziałem wszystkich miejscowych jednostek Wojska Polskiego¹⁴. Specjalny charakter miało powitanie w Chełmnie prochów Juliusza Słowackiego: „Oto dnia 23 VI [1926 r.] zwłoki Juliusza Słowackiego, wracające do Ojczyzny, przybiły do przystani wiślanej w Chełmnie. Przyozdobiona girlandami przystań, tłumy ludu

i szpalery wojska, wyciągnięte wzdłuż brzegów Wisły, uroczysta, podniosła cisza i zjawiający się na horyzoncie statek, sunący majestatycznie ze zwłokami wielkiego Wieszcza – wszystko to wywarło niezatarte wrażenie na umysłach kadetów, tworzących kompanię honorową (...)”¹⁵. W uroczystościach takich z pewnością uczestniczył i nasz bohater. Podobnie zapewne było z wycieczkami, a zwłaszcza z obozami letnimi, które wyróżniały się dużym udziałem zajęć wojskowych. Dzień na obozie wojskowym zaczynał się o godz. 5.00. W godzinach 6.30 – 11.30 odbywały się ćwiczenia w polu, a później obiad i trzygodzin-



Gmach Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu, foto. T. Kondracki

na przerwa na wypoczynek do godz. 15. Godziny od 15 do 18 zajmowały ćwiczenia. O godz. 20 był apel wieczorny¹⁶.

10 maja 1929 r. od matury pisemnej w klasie ósmej (klasie J. Sokołowskiego) rozpoczął się w chełmińskim Korpusie Kadetów egzamin dojrzałości¹⁷. To był też sprawdzian pracy bezpośrednich przełożonych kompanii J. Sokołowskiego – mjr. Kazimierza Truskowskiego i kpt. Stefana Karpińca¹⁸. Na 68 kadetów w klasie 8, egzamin maturalny zdało 63. Z nich aż 58 poświęciło się służbie wojskowej (pięciu wybrało zawód cywilny). Na alfabetycznej liście absolwentów z roku szkolnego 1928/29 nasz bohater zajmuje miejsce

10 Ibidem, s. 109-110, 118.

11 Ibidem, s. 120.

12 Ibidem, s. 121.

13 Ibidem, s. 124.

14 Ibidem, s. 124, 130.

15 Ibidem, s. 125.

16 Ibidem.

17 Ibidem, s. 132.

18 Ibidem, s. 168-170, 108-111, 111-132

48. Wśród innych absolwentów z tego rocznika byli m.in.: Włodzimierz Łoskoczyński (ur. 1908) oraz Mieczysław Kobierzycki (ur. 1909), którzy później również wybrali karierę w PMW¹⁹. Trudno stwierdzić, jak bliskie relacje łączyły w okresie nauki w Korpusie tych trzech przyszłych oficerów MW. Rocznik Sokołowskiego zapisał się w szczególności, gdyż to za jego sprawą liczba absolwentów, którzy w Korpusie zdali egzamin dojrzałości przekroczyła 500 (523 osoby, z których służbie zawodowej w wojsku poświęciło się aż 426)²⁰.

Kolejny etap drogi życiowej naszego bohatera wyrażał powszechną miłość do morza. Skutkiem były zdane egzaminy do Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu i cała trzyletnia nauka w tej uczelni – kuźni fachowych kadr dla PMW. W okresie gdy w SPMW nauki pobierał J. Sokołowski, szkoła mieściła się w Toruniu, na brzegu Wisły, w gmachu tzw. Koszar Raclawickich (była to siedziba SPMW w latach 1925-1938; później Szkołę przeniesiono do Bydgoszczy). Przyjęcie Sokołowskiego do SPMW poprzedziła cała złożona procedura, na którą składała się m.in. analiza dokumentacji. Wnikliwie sprawdzano orzeczenia komisji lekarskich. Później przeprowadzano selekcję świadectw maturalnych. Preferowano absolwentów liceów typu matematyczno-przyrodniczego (w tym oczywiście korpusów kadetów). Tak ustalano listę kandydatów dopuszczonych do egzaminów wstępnych. Egzaminy (które pomyślnie przeszedł J. Sokołowski) obejmowały m.in. – najtrudniejszy w ocenie kandydatów - komisyjny przegląd (podczas którego oceniano wygląd zewnętrzny, umiejętność wysławiania się oraz „znalezienia się” w każdej sytuacji). Raz jeszcze sprawdzano stan zdrowia, tym razem przed komisją lekarską, wyznaczoną przez szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej. Sprawdzano, przez egzamin pisemny i ustny, stan wiedzy ogólnej, m.in. z języka polskiego, historii, literatury, geografii Polski, na-

uki o Polsce współczesnej, geografii powszechnej (z uwzględnieniem znajomości mórz i oceanów), matematyki i języka obcego – francuskiego, niemieckiego lub angielskiego (nie wykluczone, że w roku 1929 sprawdzano też stan wiedzy kandydatów z zakresu chemii i fizyki). Wnikliwie badano sprawność fizyczną (pływanie na czas, biegi na 100 i 1000 metrów, rzut granatem i skok w dal)²¹. Zapewne młody Sokołowski imponował znakomitą sprawnością fizyczną, co z pewnością ułatwiło mu zdanie sprawdzianów. Obok Sokołowskiego, w 1929 r. na wydział morski SPMW przyjęto 21 innych kandydatów. Z nich (22 podchorążych) promocji oficerskich w 1932 r. doczekało 17²².

Procedura przyjęcia do SPMW zakwalifikowanych kandydatów wymagała jeszcze akceptacji ich listy przez szefa KMW. Umundurowani i ostrzyżeni na „zero” trafiali młodzieńcy do Kadry Szeregowych Floty na przeszkolenie rekruckie. Przy ostrej dyscyplinie i wysokich wymaganiach, plan tego przeszkolenia obejmował szereg przedmiotów, z którymi Sokołowski zetknął się już w Chełmnie. Były to zatem m.in.: musztra, wyszkolenie strzeleckie, wyszkolenie bojowe, wychowanie fizyczne, walka bagnietem i granatem, wyszkolenie przeciwgazowe, nauka o broni, czy służba wewnętrzna²³. Typowy dzień szkolenia rekruckiego zaczynał się pobudką o godz. 5 rano i obejmował m.in. 7 godzin zajęć programowych, nie licząc dwóch godzin nauki własnej, a także czyszczenia broni i prac porządkowych. Dzień kończył się capstrzykiem o godz. 22²⁴. Można przypuszczać, że wychowankowie korpusów kadetów, w tym nasz bohater, przeszli rekrucką „szkołę życia” stosunkowo łagodnie. Osobną próbą kandydatów, nim zostali podchorążymi, było tzw. pływanie kandydackie, odbywane początkowo na kanonierkach, a później na ORP „Wilii” i szkolnym szkunerze ORP „Iskra”²⁵. Niestety, nie wiemy jak pływanie kandydackie przebiegło

19 Ibidem, s. 168-170; Kadry morskie Rzeczypospolitej, tom II, Polska Marynarka Wojenna, cz. I – Korpus oficerów 1918-1947, red. J.K. Sawickiego, Gdynia 1996, s. 381-382; W. Łoskoczyński w latach II wś zasłynął jako wysoko ceniony oficer PMW, m.in. jako dowódca niszczyciela eskortowego ORP „Krakowiak” (ibidem).

20 Korpus Kadetów..., op.cit., s. 168-170.

21 C. Ciesielski, Szkolnictwo Marynarki Wojennej w latach II Rzeczypospolitej, Warszawa 1974, s. 107-108; Na temat zmieniających się wymagań stawianych kandydatom do SPMW patrz też np.: Warunki przyjęcia do Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Bydgoszczy (na wydział morski) w roku 1939, b.d.m.w.[1939], passim.

22 C. Ciesielski, op. cit., s. 109.

23 Ibidem, s. 112.

24 D. Nawrot, Z Torunia do Okehampton. Rzecz o Szkole Podchorążych Marynarki Wojennej historią życia jej komendantów pisana, Gdynia 2010, s. 79.

25 C. Ciesielski, op. cit., s. 113.

w przypadku J. Sokołowskiego. Więcej natomiast możemy powiedzieć o pływaniach szkolnych Sokołowskiego, kończących kolejne okresy nauki w SPMW. Pierwsze takie pływanie młodszego rocznika (po pierwszym kursie teoretycznym) odbyło się w 1930 r., z pewnością na ORP „Iskra”²⁶. Celem praktyk odbywanych na okrętach było zapoznanie podchorążych z obowiązkami marynarza-specjalisty na okręcie, podoficera-specjalisty, podoficera – gospodarza działu na dużym okręcie, oficera – kierownika działu na małym okręcie oraz oficera – kierownika działu na dużym okręcie²⁷. Pływaniom towarzyszył kurs teoretyczny wydziału morskiego, obejmujący przedmioty wykształcenia ogólnowojskowego, części morskiej i technicznej, grupę przedmiotów pomocniczych oraz części ogólnej. W okresie nauki w SPMW Sokołowskiego (1929-1932) cały taki kurs zamykał się liczbą 2820 godzin. Nieco ponad połowa tego czasu zarezerwowana była na podstawowe grupy przedmiotów – morskie i techniczne²⁸. W trakcie nauki na drugim kursie teoretycznym zwiększano liczbę przedmiotów fachowych (doszły: dewiacja, hydrografia, broń podwodna, budownictwo okrętowe i radiotechnika). Po egzaminach pchor. Sokołowski otrzymał – jak większość kolegów – stopień bosmanmata, po czym odbył kolejną praktykę na okrętach, na stanowiskach podoficerskich. W jej ramach, 2 maja 1931 r., zaraz po przyjeździe z Torunia, został wraz z kolegami ze średniego kursu zaokrętowany na ORP „Wilnia”. Razem z nim zaokrętowano 13 bosmanmatów pchor. oraz 5 matów pchor. Wśród nich byli kole-dzy, jeszcze z Chełmna – M. Kobierzycki oraz W. Łoskoczyński, a także trzech znani później oficerowie - podwodniacy, wsławieni w latach II wojny światowej – Jerzy Koziołkowski, Andrzej Piasecki i Bolesław Romanowski. Podchorążym towarzyszył oficer kursowy (bezpośredni przełożony i wychowawca) - kpt. mar. Józef Boreyko²⁹. Warunki były spartańskie. Dla kursantów wyznaczo-

no pomieszczenia na międzypokładach nr 3 i 4. Tam mieli stoły, ławki, szafki na ubrania; spali w hamakach³⁰. Niemal miesiąc podchorążowie spędzili na ORP „Wilnia”, zapewne w rejsie nawigacyjnym do Francji (możliwe, że z zawinięciem także do Wielkiej Brytanii; z Francji sprowadzono broń i inne ładunki wojskowe). Po zakończeniu praktyki na ORP „Wilnia”, 27 maja Sokołowski został przeokrętowany na kanonierkę ORP „Komendant Piłsudski”³¹. Praktyka obejmowała normalną służbę wachtową, ale też ćwiczenia z przedmiotów nautycznych i wiedzy okrętowej oraz zajęcia z obsługi broni i różnych specjalności bojowych³². Ukończenie praktyki morskiej średniego kursu skutkowało z zasady awansem na stopień bosmana pchor. Po dwutygodniowym urlopie, na początku listopada 1931 r. rozpoczął się dla Sokołowskiego ostatni (trzeci) kurs teoretyczny. W tym okresie do rejestru przedmiotów dochodziły: taktyka sił morskich, nawigacja techniczna i taktyczna, administracja okrętowa, prawo morskie i – szczególnie ważne w kontekście przyszłej służby - lotnictwo morskie.

Ponadto w większym wymiarze realizowano program dotyczący broni morskich, przede wszystkim artylerii i broni podwodnej (torped i min morskich). Na końcową praktykę morską (po trzecim kursie teoretycznym) składał się kilkutygodniowy pobyt we Flotylli Rzecznej (Pińskiej). Po nim następowała wysoko ceniona praktyka we Flocie, na którą bosmanów podchorążych kierowano 2-3 osobowymi grupami na różne jednostki bojowe (w okresie nauki w SPMW naszego bohatera, były to już w znacznym stopniu nowe okręty podwodne). To w czasie służby na nich nabywano praktyki na stanowiskach oficerskich³³. Z wycinkowych danych wiadomo, że Sokołowski odbył praktykę na ORP „Żbik” (z którego został, 6 sierpnia 1932 r., przeokrętowany na znany sobie ORP „Wilnia”)³⁴.

26 Ibidem, s. 117-118.

27 Ibidem, s. 116.

28 Ibidem, s. 114.

29 Centralne Archiwum Wojskowe Wojskowego Biura Historycznego w Warszawie (dalej: CAW), syg. 328.1.14, Rozkaz dzienny nr 78 Dowódcy Floty, 7 maja 1931 r., b.p.

30 A. Komorowski, *Okręty szkolne Polskiej Marynarki Wojennej 1920-1997*, Warszawa 1999, s. 24.

31 CAW, syg. 328.6.2, Rozkaz nr 17 Dowódcy Dywizjonu Minowców z 31 maja 1931 r., b.p.

32 C. Ciesielski, op. cit., s. 125-126.

33 C. Ciesielski, op. cit., s. 126.

34 CAW, syg. I. 328.6.2, Rozkaz nr 16 Dowódcy Dywizjonu Minowców, ORP „Wicher” 22 sierpnia 1932 r. (także: CAW, syg. I.328.6.1, b.p.)

Podczas nauki w SPMW, Sokołowski, podobnie jak wcześniej w Chełmnie, dał się poznać jako znakomity sportowiec – reprezentant podchorążówki. Tak było m.in. podczas zawodów lekkoatletycznych, strzeleckich i wioślarskich o mistrzostwo Marynarki Wojennej, w Gdyni, w dniach 16-20 września 1931 r. (pomiędzy zespołami: Floty, SPMW, Kadry MW, Flotylli Pińskiej i MDLot.). Sokołowski zajął dwa miejsca drugie (w skokach wzwyż i w dal) oraz dwa pierwsze, w składach: sztafety olimpijskiej (w której

dectwa ukończenia Szkoły i patenty oficerskie, a prymus (lub prymusi) także szable honorowe, jako dar prezydenta RP. Taka ceremonia z udziałem J. Sokołowskiego odbyła się 15 sierpnia 1932 r. Oprócz niego (lokata 7/17), podporucznikami mar. mianowani zostali jego koledzy jeszcze z KK nr 2: M. Kobierzycki (lok. 4/17) oraz W. Łoskoczyński (16/17)³⁶.

Pierwsze po promocji przydziały kierowały ppor. mar. Sokołowskiego na kurs aplikacyjny, a następnie do Kadry Flotylli Rzecznej w Berezie



Flotylla Rzeczna (Pińska). Od lewej monitor: ORP „Pińsk”, „Warszawa”, „Toruń” oraz statek sztabowy „Generał Sikorski”, źródło: domena publiczna

biegł także kolega z kursu, J. Koziółkowski) oraz w drużynie siatkówki (razem z nim grali koledzy z kursu: Edward Kwieciński i A. Piasecki)³⁵.

Trzyletni okres pobytu w SPMW kończyła uroczysta promocja na pokładzie hulku ORP „Bałtyk”. Każdej promocji towarzyszył wyszukany ceremoniał wojskowy. Nowo mianowani oficerowie otrzymywali z rąk komendanta SPMW (w 1932 r. kmdr. Karola Korytowskiego) świa-

Kartuskiej. Być może już wtedy wykorzystywano jego pasje sportowe, zlecając dbanie o tężyznę fizyczną marynarzy. Wiadomo, że przejściowo trafił na Wybrzeże do Floty. Dowodzi tego rozkaz dowódcy Dywizjonu Kontrtorpedowców z 12 października 1933 r., świadczący o tym, że w okresie od września do października 1933 r. oficer wachtowy torpedowca ORP „Podhalanin” ppor. mar. J. Sokołowski pełnił obowiązki zastęp-

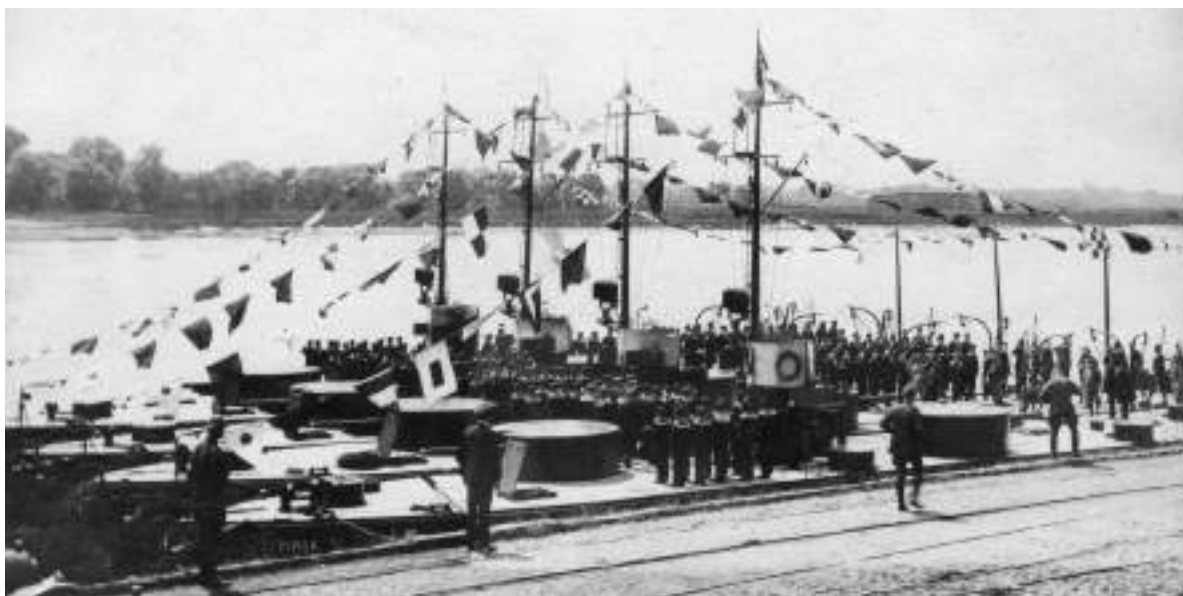
³⁵ CAW, syg. I.328.1.14, Rozkaz dzienny nr 150 Dowódcy Floty, 12 października 1931 r., b.p. i

³⁶ C. Ciesielski, op. cit., s. 137, 256; S.M. Piaskowski, Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918-1946, Tom 1, Albany 1983, s. 129.

cy dowódcy tego okrętu³⁷. Później (a na pewno w latach 1934-1935) Sokołowski był służbowo związany z Flotyllą Rzeczną (tym razem jako dowódca Grupy Kutrów Uzbrojonych II Dywizjonu)³⁸.

Główną bazą Flotylli był Pińsk – miasto powiatowe w woj. poleskim. W życiu miasta ważne miejsce zajmowało wojsko. Stał tu duży garnizon i to nie tylko Marynarki Wojennej. Jednak szczególny koloryt miastu nadawali rzeczni marynarze. Życie Flotylli koncentrowało się w ob-

Flotylli pozostawały w służbie bocznokołowe statki uzbrojone. Dużym wzmocnieniem stały się rzeczne kanonierki ORP „Zaradna”, „Zawzięta” i „Zuchwała”. Ważną klasę jednostek pływających Flotylli – z którą najbliżej związał się służbowo Sokołowski – stanowiły kutry uzbrojone. Były to łodzie motorowe o długości około dziesięciu metrów, często z opancerzonymi nadbudówkami, uzbrojone w działa 37 mm i karabiny maszynowy, lub tylko w broń maszynową. Ppor. mar. Sokołowski zapewne był dobrym dowódcą II Grupy



Monitory Flotylli Pińskiej w Toruniu 5 VI 1921 r. - w kolejności stoją OORP „Pińsk”, „Mozyrz” (późniejszy „Toruń”), „Horodyszcz” i „Warszawa: - źródło: zbiory M. Dąbrowskiego

rzebie Portu Wojennego. Obok Komendy oraz kasyn oficerskiego i podoficerskiego, znajdowały się tutaj m.in. koszary, radiostacja, stajnia i wozownia, hangar lotniczy, schrony oraz Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej. W czasie gdy do Pińska trafił ppor. mar. J. Sokołowski, Flotyllą dowodził komandor Witold Zajączkowski. Pod jego dowództwem wzrósł potencjał bojowy Flotylli. W jej skład wchodziły różne jednostki, od najsilniej uzbrojonych monitorów, przez kanonierki, kutry uzbrojone, do trałowców. Trzon Flotylli stanowiło sześć monitorów – po dwa w każdym z trzech oddziałów bojowych. Z pierwszych lat

Kutrów Uzbrojonych. W każdym razie dowodzone przez niego kutry omijały awarie, będące niekiedy udziałem kutrów z III i IV grup KU³⁹.

Ale Flotylla miała na stanie także samoloty i to właśnie przez Flotyllę Sokołowski prawdopodobnie trafił do lotnictwa morskiego. Przyczyna była prozaiczna. W warunkach terenowych Polesia obserwacja była bardzo utrudniona. Dlatego już w latach 20. Dowództwo Flotylli dążyło do uzyskania samolotów. Wybór padł na wodnosamoloty, które mogły wodować na licznych tu rzekach i jeziorach. Jedyny sprzęt latający, nadający się do współpracy z Flotyllą, posiadał MDLot.

37 CAW, syg. I.328.2.2, Rozkaz nr 19 Dowódcy Dywizjonu Konrtorpedowców, 12 października 1933 r., b.p.

38 Kadry morskie..., op.cit., tom II..., s. 432; J.W. Dyskant, Flotylla Rieczna Marynarki Wojennej 1919-1939, Warszawa 1994, s. 182.

39 J.W. Dyskant, op. cit., s. 182-183.

w Pucku. Nic więc dziwnego, że Dywizjon obciążono zadaniem zorganizowania dla Flotylli plutonu rzecznego. Wybrano amfibie Schreck FBA-17HMT2, najlepiej przystosowane do działań na wodach śródlądowych. Latem 1926 r. wysłano z Pucka na Polesie pierwsze trzy takie amfibie. Manewry z okrętami Flotylli wykazały przydatność wodnosamolotów. W maju 1928 roku sformowano zatem w MDLot. Rieczny Pluton Lotniczy, przeniesiony do Pińska. W 1933 roku rozwinęto go do rozmiarów Eskadry. Sygnalizowany tu rozwój lotnictwa Flotylli Riecznej być może legł u podstaw decyzji o skierowaniu Sokołowskiego na szkolenie do MDLot.; szkolenie,

Po uzyskaniu awansu na porucznika mar. (3 maja 1935 r.), od 1 czerwca do września 1935 r., Sokołowski był uczestnikiem czteromiesięcznego II Oficerskiego Kursu Obserwatorów Lotnictwa Morskiego w Pucku (KOOLM; kursy takie organizowano w MDLot. w latach 1934-1938)⁴². Łącznie w kursie uczestniczyło siedmiu oficerów korpusu oficerów morskich: por. mar. Bolesław Gonera z Kadry Flotylli Riecznej, por. mar. Alfons Górski z Centrum Wyszkozenia Specjalistów Floty, por. mar. J. Sokołowski z Flotylli Riecznej, por. mar. Kazimierz Kraszewski z Kadry Flotylli Riecznej, por. mar. Roman Jankisz z Dywizjonu Łodzi Podwodnych, por. mar. Roman Poto-



Morski Dywizjon Lotniczy w Pucku (na pochylni łódź latająca Schreck FBA-17HE2), źródło: domena publiczna

które zadecydowało o dalszym jego życiu⁴⁰. Nim jednak Sokołowski opuścił Polesie, godnie reprezentował Flotyllę Rieczną (jak wcześniej SPMW) podczas zawodów o mistrzostwo MW, latem 1934 r. Na zawody do Gdyni Flotylla wydelegowała: 4 oficerów (w tym ppor. mar. Sokołowskiego) oraz 39 szeregowych. Nasz bohater wywalczył pierwsze miejsce w sztafecie 4 x 100 m. Jego postawa przyczyniła się do tego, że Flotylla Rieczna zdobyła łącznie drugie miejsce⁴¹.

cki z Dywizjonu Kontrtorpedowców i ppor. mar. Edward Kwieciński z Oddziału Pomiarowo-Hydrograficznego (ORP „Pomorzanie”)⁴³. „Na KOOLM wykładane były – czytamy w pracy Andrzeja Olejki - m.in. następujące przedmioty: taktyka lotnictwa, taktyka jednostek nawodnych, podwodnych oraz zespołów, taktyka łączności, organizacja i rozkazodawstwo, nawigacja lotnicza, meteorologia, geografia Bałtyku, marynarki obce, regulaminy lotnicze, bombardowanie, strzelanie, lotnictwo obce, fotografia lotnicza,

40 Charakterystyczne, że te działania szły w parze ze stopniową likwidacją pińskiej eskadry (pod koniec 1937 r. eskadry z braku sprzętu rozwiązano). Szeroko na temat Riecznej Eskadry Lotniczej Flotylli Pińskiej pisał Andrzej Olejko (Rieczna Eskadra Lotnicza Flotylli Pińskiej, Pruszków 1994, *passim*).

41 J.W. Dyskant, *op. cit.*, s. 183.

42 Kadry morskie..., *op.cit.*, tom II..., *passim*; Kadry morskie Rzeczypospolitej, tom V – Polska Marynarka Wojenna. Dokumentacja organizacyjna i kadrowa oficerów, podoficerów i marynarzy (1918-1947) (red. J.K. Sawickiego), Gdynia 2011, s. 505; J.W. Dyskant, *op. cit.*, s. 189.

43 CAW, syg. I.328.12.15, Rozkaz dzienny nr 206 Dowódcy MDLot., 10 września 1935 r., b.p.

radio, płatowce, balony obserwacyjne i zaporowe, obrona przeciwlotnicza oraz prawo lotnicze⁴⁴.

O nieustannie wysokiej pozycji Sokołowskiego w marynarskim sporcie świadczy fakt delegowania go z Pucka (i to w trakcie trwania II KOLM) do Gdyni na zawody sportowe MW (12-13 września 1935 r.)⁴⁵. Co ciekawe już wtedy, jeszcze bez formalnego przeniesienia, występował jako reprezentant MDLot. Wyniki osiągnął wyróżniające – drugie miejsce w biegu na 100 m (z czasem 12 sek) i trzecie miejsce w skoku w dal (z wynikiem 5,73 m)⁴⁶.

Po ukończeniu II KOLM, por. mar. Sokołowski, aż do wybuchu wojny, związał się z Wybrzeżem. Regulował to rozkaz personalny nr 21 szefa KMW, z 26 września 1935 r. Zgodnie z nim nasz bohater został, z dniem 29 września 1935 r., przeniesiony służbowo z Flotyli Rzecznej do MDLot. Podobnych przeniesień było więcej (poza Sokołowskim jeszcze siedmiu oficerów⁴⁷), co może świadczyć o przyjętym w KMW kursie na istotne wzmocnienie lotnictwa morskiego. Wejście wspomnianych oficerów w skład personelu MDLot. wiązało się z uzyskaniem prawa do pobierania dodatku lotniczego IV kategorii⁴⁸. Rozkazem dowódcy MDLot., kmdr. ppor. pil. Edwarda Szystowskiego, z 3 października, nowo pozyskani oficerowie zostali przydzieleni, jako młodsi oficerowie, do obu eskadr liniowych Dywizjonu. Por. mar. obs. Sokołowski (wraz z trzema kolegami z Kursu) trafił do I Eskadry Liniowej; trzech pozostałych – do II Eskadry Liniowej⁴⁹. Eskadra, w której służył odtąd Sokołowski miała naczelne usytuowanie w strukturze organizacyjnej Dywizjonu. Poza nią w skład MDLot. wchodziły w tym czasie jeszcze: III Eskadra Liniowa, Eskadra Szkolna, Pluton Administracyjny i Oddział Portowy⁵⁰. Przejściowo dochodziła także Szkoła Spe-

cjalistów Lotniczych. Pierwsze dni służby zajęło nowym oficerom zapoznanie się z infrastrukturą MDLot., która rozciągała się na znacznym obszarze – od zat. Puckiej, wzdłuż obecnej ulicy kmdr. por. pil. Edwarda Szystowskiego, aż do budynku koszarowego przy ulicy 10 Lutego.

Samo miasto było nieduże, kameralne, z rynkiem i położoną nieopodal farą pw. św. Apostołów Piotra i Pawła, górującą nad małym puckim portem, który najlepsze lata w służbie PMW miał już za sobą. W MDLot. kultywowano tradycje 10 lutego 1920 r., kiedy to właśnie na terenie zajmowanym przez Dywizjon – przy pochylni służącej spuszczeniu na wodę hydroplanów – gen. dyw. Józef Haller dokonał zaślubin Polski z Bałtykiem.

Na okres służby Sokołowskiego w MDLot. przypadła stabilizacja w jego życiu osobistym. Stało się tak za sprawą małżeństwa, zawartego 21 maja 1936 r., z Marią Michalską. Zaświadczał o tym dokument wystawiony przez urzędnika stanu cywilnego rzymskokatolickiej parafii w Aleksandrowie Kujawskim, skąd pochodziła panna młoda⁵¹. Oboje państwo Sokołowscy zamieszkali w Pucku. Nowo powstała rodzina została otoczona opieką MW. Zaświadcza o tym np. skierowanie udzielone pani M. Sokołowskiej na wyjazd w listopadzie 1936 r. z Pucka do sanatorium im. J. Piłsudskiego w Zakopanem⁵².

Także w małym Pucku – położonym w cieniu dynamicznie rozbudowującej się Gdyni – widać było, że kraj jest dopiero na dorobku. Świadectw takiego stanu rzeczy było wiele, np. fakt, że na całym polskim wybrzeżu, 1 kwietnia 1936 r., stan ewidencyjny telefonów wynosił jedynie 237 sztuk, z czego na Puck przypadało 27 aparatów (w posiadaniu wojska i cywilów)⁵³. Innym świadectwem zapóźnienia były przypadki chorób zakaźnych. „W związku z szerzeniem

44 A. Olejko, *Lotnictwo morskie II Rzeczypospolitej*, Warszawa 2010, s. 288.

45 CAW, syg. I.328.12.15, Rozkazy dzienne Dowódcy MDLot. (nr 208 z 12 września 1935 r. i nr 210 z 14 września 1935 r., b.p.).

46 CAW, syg. I.328.12.15, Rozkaz dzienny nr 232 Dowódcy MDLot., 10 października 1935 r., b.p.

47 CAW, syg. I.328.12.15, Rozkaz dzienny nr 225 Dowódcy MDLot., 2 października 1935 r., b.p.

48 CAW, syg. I.328.12.15, Rozkaz dzienny nr 288 Dowódcy MDLot., 18 grudnia 1935 r., b.p.

49 CAW, syg. I.328.12.15, Rozkaz dzienny nr 226 Dowódcy MDLot., 3 października 1935 r., b.p.; ibidem, Rozkaz dzienny Dowódcy MDLot., 10 października 1935 r., b.p.

50 CAW, syg. I.328.12.15, Rozkaz dzienny nr 241 Dowódcy MDLot., 21 października 1935 r., b.p.

51 CAW, syg. I.328.12.16, Rozkaz dzienny nr 143 Dowódcy MDLot., 26 czerwca 1936 r., b.p. W przywoływanym rozkazy dziennym podano, zapewne pomyłkowo, że małżeństwo państwa Sokołowskich zostało zawarte w 1934 r. Cały kontekst sprawy zdaje się przemawiać za wersją o roku 1936.

52 CAW, syg. I.328.12.16, Rozkaz dzienny nr 251 Dowódcy MDLot., 3 listopada 1936 r., b.p.

53 CAW, syg. I.328.1.25, Rozkaz dzienny nr 22 Dowódcy Floty, 20 maja 1936 r., b.p.

się chorób zakaźnych przewodu oddechowego wśród ludności cywilnej w Pucku – głosił rozkaz dzienny dowódcy MDLot. z 19 października 1936 r., - polecam wszystkim osobom wojskowym płukanie gardła rano i wieczorem płynem dezynfekującym. Osoby wojskowe zakwaterowane w koszarach dezynfekują gardło pod dozorem podofic[erów] służbowych, osoby wojskowe zakwaterowane w mieście [a do nich z pewnością – jako żonaty - zaliczał się J. Sokołowski] przeprowadzają płukanie we własnym zakresie⁵⁴.

Pierwsza duża uroczystość MDLot., w której Sokołowski wziął czynny udział, była związana z 17 rocznicą odzyskania niepodległości, jeszcze 11 listopada 1935 r. Obchód miał się rozpocząć o godz. 9 rano od zbiórki na rynku oddziałów wojska, organizacji wojskowych i społecznych. Po nabożeństwie w kościele, program przewidywał „pochód całego obywatelstwa puckiego i dzieci szkolnych”, a później defiladę MDLot. i organizacji wojskowych. Wieczorem przewidywana była akademie w puckim Domu Zdrojowym., z przemówieniami, deklamacjami i śpiewem. MDLot. wziął czynny udział w obchodach, wystawiając 4 kompanie (po dwa plutony w każdej) oraz osobny pluton w składzie 8 podoficerów i 24 marynarzy. Całością dowodził kpt. mar. pil. Kazimierz Szalewicz. Por. mar. obs. J. Sokołowski w planowanej uroczystości miał zadania, jako dowódca jednego z dwóch plutonów II Kompanii (którą dowodził por. mar. Jerzy Strzałkowski)⁵⁵.

Podobny scenariusz towarzyszył 10 lutego 1936 r. obchodom 16 rocznicy zaślubin Polski z morzem, połączonych ze Świętem Marynarki Wojennej. Tu Sokołowski miał być dowódcą jednego z trzech plutonów I kompanii. Zadbano o odpowiednią oprawę uroczystości, wywieszenie flag itp. Wieczorem 10 lutego 1936 r. w Gdyni planowano uroczystą kolację, na którą oficerów MDLot. zapraszał dowódca i oficerowie Floty. Jeszcze w przeddzień uroczystości, 9 lutego, ziemianki „Koła Morskiego” urządziły dancing w cukierni Przeździeckiego w Pucku. Wstęp wyno-

sił 99 gr, a czysty zysk miał zasilić cele oświatowe⁵⁶.

12 maja 1936 r. cały MDLot., a w jego składzie J. Sokołowski, uczcili pierwszą rocznicę śmierci marsz. J. Piłsudskiego (por. Sokołowski jako dowódca plutonu I kompanii). Program obchodu był bogaty w wydarzenia i to przez cały dzień (uroczystości koncentrowały się przy popiersiu marsz. Piłsudskiego, na puckim rynku; jednym z ostatnich wydarzeń dnia było – po odśpiewaniu „I Brygady” i „Hymnu Państwowego” - przeniesienie popiersia do magistratu)⁵⁷.

Także podczas obchodów w 1936 r. Święta 11 Listopada, por. J. Sokołowski pełnił obowiązki dowódcy jednego z plutonów marynarzy. Uroczystości zaplanowano na dwa dni. Wieczorem 10 listopada głównym punktem programu obchodów był capstrzyk ulicami miasta – od koszar przy ul. 10 Lutego, ul. Hallera, koło stacji kolejowej, ul. Marsz. Piłsudskiego, ul. Wałową, ul. Bogusława, przez Rynek, ul. Prezydenta i koło Domu Zdrojowego. Droga powrotna wiodła: ul. Prezydenta, ul. Klasztorną, koło kościoła, ul. Morską i ul. 10 Lutego – do koszar MDLot. Obok plutonów Dywizjonu (częściowo z bronią, a 24 marynarzy z pochodniami), w capstrzyku uczestniczyć miały: Przystosowanie Wojskowe i organizacje cywilne. Obchody w dniu 11 listopada miały stać pod znakiem: nabożeństwa w puckiej farze, defilady oraz akademii w Domu Zdrojowym. Dla szeregowych MDLot. przewidziano pogadankę w sali kwatermistrzostwa „o Święcie Odrodzenia Polski, Jej Wskresicielu [marsz. J. Piłsudskim] oraz Naczelnym Wodzu Marszałku Śmigłym-Rydzem⁵⁸. Niekiedy (3 czerwca 1936 r.) por. Sokołowski przewidziany był do dowodzenia kompanią. Miała to być – podczas uroczystości upamiętniającej dziesięciolecie sprawowania urzędu przez Prezydenta RP Ignacego Mościckiego – III kompania. W sali kwatermistrzostwa przewidziany był odczyt na temat pracy niepodległościowej, naukowej i roli Prezydenta Mościckiego jako Głowy Państwa⁵⁹. Szczególny charakter miały w 1936 r. uroczystości święta Bożego Ciała, którego oprawę wojskową

54 CAW, syg. I.328.12.16, Rozkaz dzienny nr 239 Dowódcy MDLot., 19 października 1936 r., b.p.

55 CAW, syg. I.328.12.15, Dodatek do rozkazu nr 255/35 Dowódcy MDLot., 8 listopada 1935 r., b.p.

56 CAW, syg. I.328.12.16, Rozkaz dzienny nr 31 Dowódcy MDLot., 7 lutego 1936 r., b.p.; ibidem, Dodatek do rozkazu nr 31/36, b.p.

57 CAW, syg. I.328.12.16, Dodatek do rozkazu nr 107/36 z 9 maja 1936 r., b.p.

58 CAW, syg. I.328.12.16, Rozkaz dzienny nr 256 Dowódcy MDLot., 9 listopada 1936 r., b.p.; Dodatek do rozkazu nr 256/36 z 9 listopada 1936 r., b.p.

59 CAW, syg. I.328.12.16, Załącznik (dodatek) do rozkazu nr 124/36 z 2 czerwca 1936 r., b.p.

zapewniał MDLot. Eskortę honorową koło baldachimu stanowił oficer i ośmiu podoficerów. Pozostali podoficerowie i marynarze wolni od służby mieli tworzyć szpaler, jako obramowanie procesji. Przed baldachimem przewidziano miejsce dla kompanii honorowej, zaś za nim miejsce dla delegacji oficerów MDLot. Jednym z nich miał być J. Sokołowski. Plany te pokrzyżowała zła pogoda. W efekcie procesję przeniesiono na niedzielę, 14 czerwca 1936 r.⁶⁰

Na codzien służba Sokołowskiego koncentrowała się na zadaniach w ramach 1 Eskadry Liniowej. Pełnił też, jak inni oficerowie, dyżury oficera służbowego i startowego MDLot. Na początek kilkakrotnie był zastępcą oficera służbowego i startowego, aby oswoić się z nowymi obowiązkami (23 września oraz 9 i 11 października 1935 r.). Później pełnił już samodzielnie obowiązki oficera, z zasady razem służbowego i startowego; w kilku przypadkach tylko startowego – jak 30 grudnia 1935 r. oraz 24 i 27 kwietnia 1936 r. Według zachowanych w CAW niekompletnych rozkazów dziennych dowódcy MDLot., Sokołowski tylko w okresie od listopada 1935 r. do końca marca 1937 r. pełnił służbę oficera służbowego i startowego Dywizjonu nie mniej niż 50 razy. Do jego obowiązków należało też niekiedy prowadzenie personelu MDLot. w niedzielę do fary na mszę św. (tak miało być 19 stycznia i 26 lipca 1936 r.)⁶¹. Wiele razy przyszło też Sokołowskiemu – przy różnych okazjach – zastępować dowódcę I Eskadry Liniowej, kpt. mar. pil. Feliksa Baczyńskiego, w związku z jego wyjazdami służbowymi, urloпами, czy chorobami⁶². Jako lotnika-oficera MDLot. J. Sokołowskiego dotyczyły wszelkie komunikaty dowódcy Dywizjonu, wpływające na przebieg codziennej służby. I tak, przykładowo, w listopadzie 1935 r. uczulano cały personel MDLot., że już od połowy września tego roku zmieniły się weksylia

Rzeszy Niemieckiej (w miejsce dotychczasowej chorągwi państwowej i narodowej oraz bandery handlowej pojawiła się nowa – czerwona z czarną swastyką w białym kole)⁶³. Te oznaczenia miały odtąd pojawiać się także na samolotach III Rzeszy, aż po tragiczne dni września 1939 r. Niekiedy codzienny rytm służby MDLot. zakłócały wydarzenia tragiczne. Przykładowo, 17 czerwca 1936 r., o godzinie 9.15 rano, śmiercią lotnika zginął chor. mar. strzelec samolotowy Walerian Makowski z Oddziału Portowego. Stało się to podczas lotu ćwiczebnego na wodnosamolocie „Lublin” R-XIII ter/hydro nr 709⁶⁴. W pogrzebie, 19 czerwca, zapewne uczestniczył, wolny tego dnia od służby, por. mar. obs. J. Sokołowski⁶⁵.

W grudniu 1936 r. Sokołowski został zaliczony do III klasy obserwatorów morskich, co z pewnością wiązało się z odpowiednio dużą liczbą godzin spędzonych w powietrzu⁶⁶. W związku z tym w 1936 r. odbył, jak i inni lotnicy, badania lotniczo-lekarskie w Centrum Badań Lekarskich Lotnictwa (CBLL) w Warszawie⁶⁷ (od tegoż 1936 r. noszącym nazwę Instytutu Badań Lekarskich Lotnictwa). Do innych obowiązków Sokołowskiego należało standardowe odbywanie stażów w marynarce handlowej. Nasz bohater w marcu 1936 r. zaokrętował na s/s „Śląsk”, a po nim na s/s „Cieszyn”⁶⁸. Podobny staż na statku handlowym odbył co najmniej jeszcze raz – w marcu roku 1937 – na s/s „Lwów”, firmy „Polbryt” (niektórzy koledzy-oficerowie trafiali na ciekawsze z marynarskiego punktu widzenia – najnowsze nabytki Linii Gdynia-Ameryka – nowoczesne transatlantyki)⁶⁹.

Tak jak w KK nr 2, podczas nauki w SPMW, we Flotyli Rzecznej, tak i w MDLot. Sokołowski z pasją oddawał się sportowi. Sprzyjało temu Dowództwo Floty, z kadm. Józefem Unrugiem, zainteresowane promowaniem sprawności fizycznej personelu. Następstwem tego podejścia było,

60 CAW, syg. I.328.12.16, Rozkazy dzienne MDLot. (nr 129 z 9 czerwca oraz nr 131 z 12 czerwca 1936 r., b.p.).

61 CAW, syg. I.328.12.15, passim; ibidem, syg. I.328.12.16, passim; ibidem, syg. I.328.12.17, passim.

62 CAW, syg. I.328.12.16, passim; CAW, syg. I.328.12.17, passim.

63 CAW, syg. I.328.12.15, Rozkaz dzienny nr 270 Dowódcy MDLot., 27 listopada 1935 r., b.p.

64 CAW, syg. I.328.12.16, Rozkaz dzienny nr 136 Dowódcy MDLot., 18 czerwca 1936 r., b.p. Szeroko złożone okoliczności wypadku przedstawił A. Olejko (A. Olejko, Lotnictwo morskie..., op.cit., s. 295-296).

65 Przebieg ceremonii pogrzebowej i zasady udziału w nim oficerów MDLot. były określone w: CAW, syg. I.328.12.16, Dodatek do rozkazu nr 136/36 Dowódcy MDLot., 18 czerwca 1936 r., b.p.

66 CAW, syg. I.328.12.16, Rozkaz dzienny nr 285 Dowódcy MDLot., 15 grudnia 1936 r., b.p.

67 CAW, syg. I.328.12.16, Rozkaz dzienny nr 228 Dowódcy MDLot., 6 października 1936 r., b.p.

68 CAW, syg. I.328.12.16, Rozkaz dzienny nr 51 Dowódcy MDLot., 3 marca 1936 r., b.p.

69 CAW, syg. I.328.12.16, passim; CAW, syg. I.328.12.17, Rozkazy dzienne Dowódcy MDLot. (nr 49 z 3 marca oraz nr 63 z 20 marca 1937 r., b.p.).

w czerwcu 1936 r., zorganizowanie w MDLot., na podstawie fonogramu dowódcy Floty, Wojskowego Klubu Sportowego „Lotnictwo Morskie”. Do WKS mieli należeć obowiązkowo (!) wszyscy oficerowie, podoficerowie zawodowi i nadterminowi oraz szeregowi służby czynnej. 15 czerwca 1936 r. na zebraniu organizacyjnym wybrano Zarząd Klubu w składzie: prezes – kpt. pil. Bolesław Filanowicz, I wiceprezes – por. mar. obs. Aleksander Krawczyk, II wiceprezes – st. bosm. pil. Franciszek Kowal. Nazwisko J. Sokołowskiego otwierało – jak się wydaje nieprzypadkowo – listę ośmiu członków Zarządu nowego klubu. Członkostwo w WKS wiązało się ze składkami (potrącanymi od sierpnia 1936 r.), w wysokości od 2,50 zł w przypadku oficerów sztabowych, do 30 gr w przypadku podoficerów zawodowych i cywilnych pracowników fizycznych⁷⁰.

Istotną zmianę w codziennej służbie naszego bohatera wyznaczył rozkaz dzienny dowódcy MDLot., mianujący go z dniem 29 września 1936 r. oficerem sportowym (lub oficerem Wychowania Fizycznego) MDLot. (nowe obowiązki miał godzić ze sprawowaną już funkcją zastępcy dowódcy I Eskadry Liniowej)⁷¹. Będąc członkiem Zarządu WKS, a zarazem oficerem odpowiedzialnym za krzewienie tężyzny fizycznej w MDLot., był Sokołowski jednym ze współautorów (a na pewno wykonawcą) decyzji o równoczesnym rozwijaniu w Dywizjonie nowych dyscyplin sportu. Już na początku grudnia planowano zatem uruchomić sekcję szermierki „na szable i szpady”. Realizując tę ideę, rozkazem z 22 grudnia 1936 r., Dowództwo MDLot. zarządziło rozpoczęcie od początku stycznia 1937 r. nauki szermierki dla oficerów i podoficerów Dywizjonu, w wymiarze dwóch godzin tygodniowo (dla oficerów w stopniu do kapitana włącznie i w wieku do 38 lat nauka była obowiązkowa). Zajęcia, odbywane w sali gimnastycznej MDLot., miał prowadzić bos-

manmat fechmistrz Emilian Konopka⁷². Już na początku grudnia 1936 r. planowano uruchomić treningi bokserskie⁷³. WKS „Lotnictwo Morskie” stał w grudniu tegoż 1936 r. za organizacją turnieju szachowego o mistrzostwo MDLot. Zawodami, rozgrywanymi systemem pucharowym (każdy z każdym), kierować miał oficer WF – por. mar. obs. J. Sokołowski⁷⁴.

Nazwisko Sokołowskiego odnajdujemy w relacjach ze wszystkich liczących się rywalizacji sportowych. W szczególności odnosiło się to do samego Dywizjonu. Przykładowo, w sierpniu 1936 r. podczas zawodów wojskowo-sportowych na rok 1936/37, o mistrzostwo MDLot. w dyscyplinach lekkoatletycznych, Sokołowski był sędzią podczas wszystkich rozgrywanych biegów (na 100 m, 110 m przez płotki, 400 m, 800 m, 3000 m)⁷⁵. W zawodach na szczeblu MW zawsze godnie reprezentował MDLot., zapewne – jak wiele razy wcześniej – w siatkówce⁷⁶. Jednak szczególne sukcesy odnosił w swojej ulubionej lekkiej atletyce. Podczas jednych tylko zawodów, o mistrzostwo MW, rozgrywanych 17 i 18 września 1936 r. na stadionie miejskim w Gdyni, Sokołowski wiele razy zajmował pierwsze i drugie miejsca. Pierwszy był w biegach: w sztafecie 4 x 100 m (w czasie 47,5 sek) i w sztafecie olimpijskiej; drugie miejsca uzyskał w biegu na 100 m (12 sek) oraz w skokach – w dal (5,79 m) i wżwyz (1,55 m)⁷⁷. Gdy podobne zawody („pływackie, lekkoatletyczne i gry sportowe”) rozegrano na szczeblu MW w 1937 r. (w dniach 28 sierpnia-4 września) Sokołowski, jako reprezentant MDLot., również mógł pochwalić się sukcesami (pierwsze miejsca – w biegu na 110 m przez płotki i w sztafecie olimpijskiej, a także w skokach – w dal i wżwyz; drugie miejsce prawdopodobnie w sztafecie 4 x 100 m i trzecie miejsce w biegu na 100 m. To jego m.in. postawa złożyła się na ogółem drugą lokatę MDLot. (po Flocie, a przed

70 CAW, syg. I.328.12.16, Dodatek do rozkazu nr 190/36, b.p.

71 CAW, syg. I.328.12.16, Rozkaz dzienny nr 222 Dowódcy MDLot., 29 września 1936 r., b.p. Na temat nazwy nowo objętego stanowiska służbowego zob.: CAW, syg. I.328.12.16, Rozkazy dzienne Dowódcy MDLot. (nr 244 z 24 października oraz nr 296 z 30 grudnia 1936 r., b.p.).

72 CAW, syg. I.328.12.16, Rozkazy dzienne Dowódcy MDLot. (nr 275 z 2 grudnia oraz nr 291 z 22 grudnia 1936 r., b.p.).

73 CAW, syg. I.328.12.16, Rozkaz dzienny nr 276 Dowódcy MDLot., 3 grudnia 1936 r., b.p.

74 CAW, syg. I.328.12.16, Rozkaz dzienny nr 281 Dowódcy MDLot., 10 grudnia 1936 r., b.p. Na temat WKS „Lotnictwo Morskie” i sportu w MDLot. zob. też: A. Olejko, Lotnictwo morskie..., s. 280-281.

75 CAW, syg. I.328.12.16, Rozkaz dzienny nr 187 Dowódcy MDLot., 19 sierpnia 1936 r.

76 CAW, syg. I.328.1.25, Rozkaz dzienny nr 45 Dowódcy Floty, 16 września 1936 r., b.p.

77 CAW, syg. I.328.1.24, Rozkaz dzienny nr 47 Dowódcy Floty, 25 września 1936 r., b.p.; CAW, syg. I.328.12.16, Dodatek do rozkazu [Dowódcy MDLot.] nr 228/36.

Flotyllą Rzeczną i Rejonem Umocnionym Hel)⁷⁸. Świadectwem przywiązywania w MDLot. dużej wagi do sportu jest fakt, że duża część personelu uzyskiwała corocznie prawo do noszenia Państwowej Odznaki Sportowej (POS), np. zgodnie z planem zawodów wojskowo-sportowych na rok 1936/37 - ok. 200 osób!. Jednym z nich był oficer sportowy Dywizjonu por. Sokołowski, posiadacz POS na rok 1938 (klasy III, stopnia 3, nr legit. 2040)⁷⁹.

Ale por. mar. obs. J. Sokołowski, poza tym że zajmował się hobbistycznie i służbowo sportem, był też wszechstronnie wykształconym oficerem marynarki, godnym oceny (7/17) wystawionej mu podczas promocji w sierpniu 1932 r. Był więc wykorzystywany przez dowództwo Dywizjonu także do szkolenia z przedmiotów ściśle morskich. Tak było np. w trakcie kilkudniowego kursu aplikacyjnego dla oficerów młodszych korpusu morskiego (lub inaczej: Kursu Aplikacyjnego dla Podporuczników Marynarki Wojen-

nej – KAP) promocji 1936 r. (Kurs przewidziano w Eskadrze Szkolnej MDLot., w dn. 16-21 listopada 1936 r.)⁸⁰. Celem Kursu było, jak to ujął A. Olejko: „przekazanie podporucznikom podstawowych wiadomości o lotnictwie morskim, a prowadzone zajęcia zaznajamiały kursantów z różnymi zagadnieniami nawigacyjnymi i bojowymi lotnictwa morskiego. (...) W okresie trwania kursu jego uczestnicy odbywali wiele lotów w charakterze obserwatorów, wykonując w tym czasie m.in. takie zadania, jak: fotografowanie obiektów na ziemi, przeprowadzenie z wysokości ok. 300 m strzelania z km do tratwy pływającej, naloty bombowe oraz nawiązywanie łączności radiowej z ziemią”⁸¹. Kierownikiem kursu był dowódca Eskadry Szkolnej, a instruktorami wybrani oficerowie. Sokołowskiemu przypadły na kursie aż dwa przedmioty: nawigacja oraz – jak łatwo się domyśleć - wychowanie fizyczne. Inni oficerowie, wyznaczeni przez dowódcę Dywizjonu, prowadzili pozostałe przedmioty: por. pil. Hen-



Niszczyciel ORP „Wicher”, na którym por. mar.obs. J. Sokołowski był w latach 1938-1939 oficerem sygnałowym (zdjęcie wcześniejsze, na co wskazuje oznaczenie „W” na burcie), źródło: domena publiczna

78 CAW, syg. I.328.1.26, Rozkaz dzienny nr 50 Dowódcy Floty, 21 września 1937 r., b.p.

79 CAW, syg. I.328.12.17, Rozkaz dzienny nr 50 Dowódcy MDLot., 4 marca 1937 r., b.p.

80 CAW, syg. I.328.12.16, Rozkaz dzienny nr 259 Dowódcy MDLot., 13 listopada 1936 r., b.p.

81 A. Olejko, Lotnictwo morskie..., op.cit., s. 286.

ryk Kołodziejek – uzbrojenie lotnicze, strzeleckie i bombowe, por. mar. obs. J. Strzałkowski – łączność, por. mar. obs. Bolesław Gonera – foto lotnicze, inż. Eugeniusz Czosnykowski – silniki i płatowce oraz ppor. pil. Józef Rudzki – spadochrony. Rozkład zajęć kursu aplikacyjnego wypełniał cały dzień, od pobudki o godz. 6.00, do 17.00. Siedem godzin dziennie rezerwowano na wykłady, zajęcia praktyczne i – co szczególnie ważne – wspomniane wyżej różnorodne loty ćwiczebne⁸².

W latach 1938-1939 por. mar. obs. J. Sokołowski dzielił obowiązki służbowe pomiędzy MDLot., a szkolnictwo Marynarki Wojennej (m.in. w charakterze dowódcy kompanii rekrutkiej i oficera wachtowego na szkolnym szkunerze PMW ORP „Iskra” w rejsie z kandydatami do SPMW)⁸³. Przejściowo, w końcu 1938 r., po zejściu z „Iskry”, trafił do Dywizjonu Kontrtorpedowców na stanowisko oficera sygnałowego niszczyciela ORP „Wicher”⁸⁴. W Dywizjone Kontrtorpedowców służył co najmniej do marca 1939 r.⁸⁵

Dalsza jego służba w lotnictwie morskim zbiegła się z podpisaniem, 30 lipca 1938 r., w Warszawie umowy w sprawie dostawy przez włoską Spółkę Akcyjną CRDA, w siedzibą w Trieście, sześciu wodnosamolotów typu CANT Z-506 B „Airone”⁸⁶. Kontrakt otwierał drogę do zasadniczego wzmocnienia siły MDLot. o samoloty nowoczesne i potencjalnie b. silnie uzbrojone. Każdy taki samolot wymagał dobrze wyszkolonej, kilkuosobowej załogi. Sokołowski znalazł się na liście początkowo siedmiu oficerów i 9 podoficerów związanych z MDLot. (docelowo 8 oficerów i 11 podoficerów) przewidzianych do delegowania do Włoch w celu pełnienia „nadzoru budowy wodnopłatowców”. Tak liczna obsada świadczy, że wskazani lotnicy byli przewidziani do obsadzenia pierwszych kilku maszyn (listę otwierali kapitanowie mar. piloci: Feliks Baczyński, Roman Borowiec i Antoni Wacięga)⁸⁷.

Po zdaniu obowiązków dowódcy I Eskadry Liniowej MDLot., do Włoch, w związku z odbiorem pierwszego CANTA, przybył kpt. mar. pil. R. Borowiec. Maszynę odebrano z zakładów w Monfalcone koło Triestu (Monfalcone dobrze zapisało się w relacjach polsko-włoskich, jako że ze stoczni w tym mieście pochodziły transatlantyki m/s „Piłsudski” i „Batory”). 27 sierpnia 1939 r. z Monfalcone wyruszył do Polski pierwszy nowoczesny i posiadający duże możliwości taktyczne samolot polskiego lotnictwa morskiego. W rezultacie, tego jeszcze dnia - 27 sierpnia 1939 r. – (po 5 godzinach lotu) pierwszy polski CANT Z-506 B „Airone” wodował na zatoce Puckiej⁸⁸. Jego późniejsze losy w kampanii wrześniowej (aż po zagładę na Jeziorze Siemień koło Parczewa) to osobne zagadnienie, nie wchodzące w zakres tego artykułu.



Por. mar. obs. Janusz Sokołowski ze znajomą Włoszką (Włochy, zapewne okres 1939-1940), źródło: IMPS

Z postacią J. Sokołowskiego wiąże się historia niedosłzłego odbioru drugiego CANTA (porucznik był przewidziany na nawigatora tej maszyny). 7 września (gdy przez Polskę przewalała się nawała wroga) do Włoch przybył (drogą powietrzną przez Bukareszt, a później koleją przez

82 CAW, syg. I.328.12.16, Rozkaz dzienny nr 259 Dowódcy MDLot., 13 listopada 1936 r., b.p.

83 Kadry morskie..., op.cit., tom II..., s. 432.

84 CAW, syg. I.328.2.3, Rozkaz dzienny nr 27 Dowódcy Dywizjonu Kontrtorpedowców, 30 listopada 1938 r., b.p.

85 Kadry morskie..., op.cit., tom V..., s. 505.

86 A. Olejko, Lotnictwo morskie..., op.cit., s. 351; A. Olejko, CANT Z-506 B „Airone” Morskiego Dywizjonu Lotniczego, Warszawa 2014, passim.

87 CAW, syg. I.300.21.455, Wykaz imienny oficerów i podoficerów Mar. Woj. oraz osób cyw[ilnych] przebywających za granicą w związku z budową OO [Okrętów] RP, b.d. [wiosna 1939 r.].

88 Nt. sprowadzenia pierwszego CANTA zob. np.: A. Olejko, Lotnictwo morskie..., op.cit., s. 357

Jugosławię), dowódca drugiej załogi, kpt. mar. pil. A. Wacięga, wraz z przewidywaną załogą. Byli tam: II pilot – st. bosman pil. Stanisław Witas, nawigator – por. mar. obs. J. Sokołowski, radiotelegrafista – bosman radio Ludwik Szopa i dwaj mechanicy-strzelcy pokładowi: bosman mechanik Leon Majewski oraz bosman mechanik Bronisław Karczewski. Dołączyli oni do grupy polskich specjalistów wysłanych tam celem odbioru samolotów. Sytuację komplikowały wprowadzone włoskie restrykcje, obejmujące m.in. zakaz wywozu samolotów. Od 1 października Polakom wręcz zakazano wstępu na teren fabryki w Monfalcone⁸⁹. Dalsze losy J. Sokołowskiego i jego kolegów z drugiej załogi CANTA znamy z relacji kpt. mar. pil. A. Wacięgi: „Dyspozycje i rozkazy co do dalszego naszego pobytu we Włoszech i pracy otrzymaliśmy od Attaché Lotniczego przy Ambasadzie RP w Rzymie ppłk. [Mariana] Romeyki, który swym rozkazem utworzył z nas 1 Polską Morską Eskadrę Bombową. On też wypłacał pobory ustalone przez szefa KMW. W połowie października 1939 r. przenieśliśmy się z rozkazu ppłk. Romeyki z Monfalcone do Grignano pod Triestem, gdzie zamieszkaliśmy w hotelu i tam oczekiwaliśmy na dalsze rozkazy. W tym też czasie ppłk Romeyko wcielił do naszej eskadry 16 podoficerów lotnictwa lądowego, którzy przyjechali do Włoch z Węgier z obozów [internowania]. W czasie pobytu w Grignano odbywały się wykłady dla wszystkich o wodnosamolotach <Cant> i z rozkazu ppłk. Romeyki nauka języka angielskiego. W pierwszych dniach stycznia 1940 r. otrzymaliśmy rozkaz od ppłk. Romeyki do przygotowania się do wyjazdu w dniu 10 I 1940 r. do Anglii. Poborów za miesiąc styczeń nie otrzymaliśmy. Dnia 10 I 1940 r. wyjechaliśmy wszyscy [więc i J. Sokołowski – T.K.] przez Francję do Anglii. Do Londynu przybyliśmy 14 I 1940 r., a na [okręt-bazę] ORP „Gdynia” [w Plymouth-Devonport] z rozkazu szefa KMW zameldowałem się dnia

22 I 1940 r.”⁹⁰. (Jak na to wskazują ustalenia A. Olejki wyjazd grupki lotników z Włoch miał nastąpić nie 10, a 20 stycznia⁹¹.)

W Wielkiej Brytanii Sokołowski trafił do rezerwowej grupy oficerów na ORP „Gdynia” (dawny s/s „Kościuszko”). Stan ten uległ zmianie 14 lutego 1940 r. kiedy został mianowany dowódcą I plutonu i zastępcą dowódcy I kompanii szkolnej (wg innych, pewniejszych, danych II kompanii) tworzonego we Francji (w Coëtquidan) Batalionu Szkolnego Marynarki Wojennej (dowódcą Batalionu był kmdr ppor. Tadeusz Mindak, a dowódcą II kompanii - kpt. mar. pil. A. Wacięga)⁹². Misja francuska dobiegła końca w pierwszej połowie kwietnia 1940 r. i 17 kwietnia Sokołowski został – z dniem przybycia do W. Brytanii - odkomenderowany do KMW. Później pozostawał w dyspozycji Komendy Uzupełnień Floty w Plymouth-Devonport⁹³. W okresie kampanii francuskiej (w dniach 19-28 czerwca 1940 r.) uczestniczył, na ochotnika (!), w misji statku transportowego m/s „Batory”, mającej na celu ewakuację ostatnich polskich żołnierzy z St. Jean de Luz (przy granicy hiszpańskiej) do Plymouth (dowodził kpt. mar. Franciszek Pitułko). Sokołowski, sprawdzając do końca sytuację na lądzie, zdołał przeskoczyć z kutra na trap „Batorego” w ostatniej chwili, już po wyjściu statku w morze⁹⁴. Po zakończeniu i tej misji por. Sokołowski nie czekał długo na nowy przydział. Zarządzeniem personalnym szefa KMW nr 38 z 17 lipca 1940 r. został mianowany dowódcą „Grupy Ścigaczy”, a zarazem dowódcą ścigacza I⁹⁵ (tj. znanego później jako ORP „S 1”).

Ścigacze - to w ówczesnej polskiej terminologii małe, szybkie okręty, w realiach 1940 r. o uzbrojeniu głównie artyleryjskim (bez wyrzutni torpedowych). Pierwotnie do obsadzenia dwóch ścigaczy, budowanych na polskie zamówienie, w Cowes na wyspie Wight, w Wielkiej Brytanii, przewidywani byli inni młodzi oficerowie. Ponieważ jednak jeden z budowanych dla PMW ścigaczy miał być przejęty przez Royal Navy,

89 Ibidem, s. 357-358, 495-496; A. Olejko, CANT..., passim; informacje A. Olejki.

90 Cyt. za: A. Olejko, op.cit., s. 496-497. Por.: Kadry morskie..., op.cit., tom V..., s. 334.

91 A. Olejko, CANT..., op.cit., s. 93.

92 Kadry morskie..., op.cit., tom II..., s. 432; IPMS, syg. R.1024, Zarządzenia Personalne szefa KMW, No 16, 14 lutego 1940 r.; S.M. Piaskowski, op.cit., Tom 2, Albany 1987, s. 117.

93 Kadry morskie..., tom II...s. 432; IPMS, syg. R.1024, Zarządzenia Personalne szefa KMW, No 29, 17 kwietnia 1940 r.

94 Kadry morskie..., op.cit., tom II..., s. 410-411, 432; J. Pertek, Królewski statek „Batory”, Gdańsk 1975, s. 83-87. Dramatyczne kulisy wyprawy „Batorego” do St. Jean de Luz opisuje J. Pertek (ibidem, s. 82-85).

95 IPMS, syg. R.1024, Zarządzenia Personalne szefa KMW, No 38, 17 lipca 1940 r. Por. też: Kadry morskie..., op.cit., tom II..., s. 432-433.

w zamian Polacy mieli otrzymać dwa mniejsze ścigacze, budowane pierwotnie dla Norwegii. „Służba na ścigaczach – wspominał Andrzej Jarczewski – miała swą specyfikę, zbliżającą się do służby w lotnictwie. Częste wyjścia na stosunkowo krótkie patrole, duża szybkość i gwałtowność działań, częste powroty, utarczki z niemieckimi ścigaczami...”⁹⁶. Czy owe podobieństwa wpłynęły na decyzję o skierowaniu na ścigacze lotnika Sokołowskiego? W każdym razie taktyka ścigaczy odpowiadała młodym polskim oficerom MW, wiernym zasadzie: „Ścigacze muszą działać ofensywnie. Wszystko należy zrobić, aby doprowadzić do walki na małej odległości i utrzymać inicjatywę we wszystkich wypadkach”⁹⁷.

Zwiększenie liczby ścigaczy, z dwóch do trzech, wymusiło przygotowanie jeszcze jednej pełnej załogi; załogi por. mar. J. Sokołowskiego. W rezultacie, w lipcu 1940 roku już sześciu, a nie czterech, młodych oficerów przewidywano do obsadzenia pierwszych trzech okrętów. Byli to - na pierwszy ścigacz - dowódca Grupy Ścigaczy i dowódca ścigacza nr I - por. mar. Janusz Sokołowski (lat 30, wcześniej w KMW) oraz oficer wachtowy - ppor. mar. Józef Ponikiewski (lat 24; wcześniej w Kadrze MW). Na ścigacz nr II przewidziani byli: jako dowódca - ppor. mar. Eugeniusz Wciślicki (lat 25; wcześniej w Kadrze MW) i oficer wachtowy - ppor. mar. Andrzej Guzowski

(lat 23; wcześniej w Szkole Specjalistów Morskich na ORP „Gdynia”). Wreszcie kadrę ścigacza nr III mieli stanowić – dowódca, ppor. mar. Andrzej Jarczewski (lat 24; wcześniej w SSM) oraz oficer wachtowy - ppor. mar. Tadeusz Lesisz (lat 22; wcześniej w Centrum Wyszkozenia Specjalistów Floty)⁹⁸.

W związku ze zbliżaniem się terminu odbioru okrętów, poczynawszy od końca czerwca, oraz w lipcu 1940 r., wyszkolone załogi stopniowo kierowano z ORP „Gdynia” do stoczni w Cowes. W pierwszej kolejności udali się tam dowódcy okrętów oraz gospodarze poszczególnych działów, a po nich reszta załóg. W odróżnieniu od „S 2” i „S 3”, oddanie „S 1” (którego dowódcą miał być Sokołowski) znacznie się wydłużyło. Według wciąż korygowanych terminów, okręt miał być spuszczonej na wodę z opóźnieniem - 27 lipca 1940 r., później datę tę przelożono na 2, a potem 16 sierpnia. Ostatecznie stało się to z miesięcznym opóźnieniem - 22 sierpnia 1940 roku. Szczęśliwie, próby stoczniowe wypadły pomyślnie. Okręt uzyskał bardzo dobrą prędkość - aż 42,5 węzła (tj. blisko 80 km/godz.). Było to nawet o pół węzła więcej niż w kontrakcie. Datę przekazania „S 1” stronie polskiej wyznaczono na 7 września 1940 r. Pechowo, na tydzień przed odbiorem, podczas jednej z prób pękły zawory odpływowe w jednym ze zbiorników paliwa, co spowodowało za-



Ścigacz artyleryjski ORP „S 1”, źródło: Stowarzyszenie MW, Londyn

96 Cyt. za: T. Kondracki, Ścigacze Polskiej Marynarki Wojennej, „Polska Zbrojna”, 28 lutego-1 marca 1992 r., s. 3.

97 IPMS, syg. MAR.A.V.33, Memoriał Biura Studiów KMW („o ścigaczach”) z 2 lutego 1943 r., b.p.

98 S.M. Piaskowski, Kroniki..., op.cit., s. 141.

Parametry techniczne i uzbrojenie ścigacza „S 1”

Wymiary:	Zespół napędowy i osiągi:	Uzbrojenie projektowane (1939)	Uzbrojenie W 1940 roku
Długość: 22,86 m	2 motory „Isotta-Fraschini”	- 1 działko plot.	- 2 ckm „Vickers” 0,5” (12,7 mm)
Szerokość: 5,08 m	Szyb. maks. 42 w (ok. 78 km/godz.)	40 mm „Bofors”	- 2 podwójne ckm „Lewis”
Zanurzenie: 1,57 m	Zasięg: 450 Mm przy 20 w 270 Mm przy 38 w	- 2 wyrzutnie torp. 533 mm	- 1 działko 20 mm „Oerlikon” - bomby głębinowe
		- 6 bomb głębin.	

Źródło: S. M. Piaskowski, *Okręty Rzeczypospolitej Polskiej 1920-1946. Album planów (reprint)*, Warszawa 1996, s. 85

lanie okrętu benzyną. Jednocześnie uszkodzeniu uległo kauczukowe poszycie zbiorników paliwa. Wymusiło to zmianę poszycia zbiorników i kolejne odłożenie podniesienia polskiej bandery, tym razem o – jak oceniano – 12 dni. Dopiero w pierwszej połowie października okręt został wykończony, odebrany od stoczni i obsadzony przez polską załogę. Liczyła ona dwóch oficerów (por. mar. J. Sokołowskiego i ppor. mar. J. Ponińskiego), a także dziesięciu podoficerów i marynarzy. Charakterystykę taktyczno-techniczną okrętu zawdzięczamy Stanisławowi M. Piaskowskiemu, który dotarł do danych stoczniowych:

15 października 1940 roku w bazie Portsmouth, na południowym wybrzeżu Anglii, uroczyscie podniesiono banderę na ORP „S 1”. Nazajutrz, 16 października, okręt wyszedł z Portsmouth w morze na próbę silników. Niedługo po wyjściu z bazy, na wodach cieśniny Solent, w odległości zaledwie około 2 Mm od portu (niespełna 4 km), w siłowni wybuchł pożar. Co najgorsze, zapaliła się benzyna. Niestety, mimo nadludzkiej wysiłków załogi, pożaru nie dało się opanować. Ogień pochłaniał poszycie, zagrażając zbiornikom paliwa (oddzielonym od siłowni tylko cienką przegrodą). Dalsze wydarzenia tak oto lakonicznie opisano w „Kronice ścigacza S 1”: „Dowódca ścigacza – por. mar. Sokołowski Janusz, obawiając się wybuchu zbiorników benzyny, wydaje rozkaz spuszczenia tratwy i umieszcza na niej 7 ludzi, każąc im trzymać się w pobliżu ścigacza. Sam z 3-ma ludźmi pozostaje na ścigaczu, usiłując dalej gasić pożar. Gdy jednak płomień zaczęły stopniowo ogarniać ścigacz, dowódca nakazuje

pozostałym 3-m ludziom skoczyć do wody i płynąć do tratwy. Sam, jako ostatni, skacze do wody i płynie do tratwy, oddalonej o 300 m. W odległości zaledwie 50 m. od tratwy por. mar. Sokołowski tonie. Usiłujący go ratować marynarz [Aleksander Sulikowski] dopływa za późno. Załogę uratowały ścigacze brytyjskie. Pożar na ścigaczu wygasł sam. Odholowano go do portu, gdzie staje na dłuższy czas do remontu”⁹⁹.

Tragedia „S 1” i jego dowódcy – i to na początku służby – wstrząsnęła załogami polskich ścigaczy. Podkreślano wysiłki A. Sulikowskiego. Niestety, por. mar. J. Sokołowski, nie mając założonej kamizelki ratunkowej, utonął. Nie udało się więc stwierdzić ostatecznej przyczyny dramatu – czy zawiodły siły, czy nie wytrzymało osłabione silnym stresem serce. Być może wpływ na tragedię tego zawsze wysportowanego oficera miało zatrucie gazami powstałymi podczas pożaru? Te pytania pozostaną bez odpowiedzi. Jedynymi śladami po tragicznie zmarłym dowódcy „S 1” pozostały pływające na powierzchni morza jego czapka i kurtka.

Śmierć powszechnie szanowanego oficera znalazła odbicie w rozkazie dziennym nr 51/40 szefa KMW kontradm. Jerzego Świrskiego: „Przy pełnieniu swych obowiązków służbowych, podczas pożaru na swym okręcie, zginął dnia 16.X.40 r. śmiercią marynarza por. mar. Janusz Sokołowski. Marynarz – lotnik, ostatnio dowódca zespołu mniejszych okrętów, por. mar. Janusz Sokołowski zginął pełniąc swój obowiązek. Przez całą swoją służbę w Marynarce był wzorowym oficerem, pełnym dla niej zapału i oddania. Toteż

99 IPMS, syg. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S. 1” – rok 1940 i 1941, s. 1. Por.: S.M. Piaskowski, op.cit., Tom 2..., s. 149.

głęboki żal nas wszystkich towarzyszy Jego stracie. Cześć Jego pamięci!¹⁰⁰. Wskutek meldunku szefa KMW o czynie por. mar. Sokołowskiego, specjalny rozkaz, nr 12 z 20 listopada 1940 r., wydał Naczelny Wódz i minister Spraw Wojskowych



Tablica pamiątkowa w Pucku, przy wjeździe na teren zajmowany do 1939 r. przez Morski Dywizjon Lotniczy, foto. T. Kondracki.

gen. dyw. Władysław Sikorski. Naczelny Wódz podkreślił: „Podaję do wiadomości bohaterską śmierć ś.p. por. mar. Sokołowskiego wszystkim żołnierzom Wojska Polskiego, jako przykład męstwa i skrupulatnego wypełnienia obowiązku dowódcy, który nie zawahał się poświęcić swego życia dla ratowania swych podwładnych. Por. mar. Sokołowskiego Janusza stawiam jako wzór dobrego dowódcy i żołnierza polskiego¹⁰¹. W liście do brata por. Sokołowskiego - por. Zygmunta Sokołowskiego, z 30 października 1940 r., kierownik

Samodzielnego Referatu Personalnego KMW, kmdr por. Marian Wolbek podkreślał: „Por. mar. Janusz Sokołowski utonął dn. 16.X.1940 r. ratując się ostatnim wpraw z palącego się ścigacza, którym dowodził. Ciało nie zostało dotychczas odnalezione. Zginął dobry kolega, dobry Polak, dowódca – kochany przez załogę¹⁰². Zarządzeniem Naczelnego Wodza, gen. Władysława Sikorskiego, z 17 maja 1941 r., por. mar. Janusz Sokołowski, został pośmiertnie mianowany kapitanem mar.¹⁰³

Remont ORP „S 1” trwał do 31 stycznia 1941 r. Śledztwo przeprowadzone przez władze brytyjskie nie doprowadziło do zadowalających wyjaśnień (choć istniały podejrzenia sabotażu w stoczni). 28 października 1940 r. nowym dowódcą „S 1” (i zarazem Grupy Ścigaczy) mianowano 25-letniego por. mar. Tadeusza Dąbrowskiego. Równocześnie na „S 1” trafił jako oficer wachtowy, ppor. mar. Andrzej Guzowski. Zastąpił ppor. mar. J. Ponikiewskiego, który odszedł ze służby na ścigaczach. Tragicznym zbiegiem okoliczności także on nie przeżył wojny. Zginął w katastrofie gibraltarskiej, 4 lipca 1943 r., jako adiutant premiera i Naczelnego Wodza, gen. W. Sikorskiego¹⁰⁴.

Jest w Pucku, przy wejściu na teren zajmowany niegdyś przez Morski Dywizjon Lotniczy, głaz z tablicą: „Pamięci polskich lotników, którzy zginęli w II wojnie światowej w obronie polskiego Wybrzeża i Ojczyzny nad wszystkimi morzami świata”. Choć bohater tego artykułu, kpt. mar. obs. Janusz Justyn Sokołowski, zginął w październiku 1940 r. z dala od Bałtyku i to nie śmiercią lotnika, a marynarza, Puck – kolebka polskiego lotnictwa morskiego - pozostanie miejscem pamięci o tym wyróżniającym się oficerze.

100 IPMS, syg. B.1030, Grupa Ścigaczy (1.XII.39-31.X.42) – opracowanie kmdr. ppor. J. Boreyki, s. 12.

101 Ibidem, s. 12-13.

102 IPMS, syg. A.XII.27/67, Kmdr por. Marian Wolbek do por. Zygmunta Sokołowskiego w Bramcote, 30 października 1940 r., b.p. Kmdr por. M. Wolbek prosił też o podanie adresu żony J. Sokołowskiego, którego Referat Personalny KMW nie posiadał, celem powiadomienia o śmierci męża (ibidem).

103 IPMS, syg. R.1024, Zarządzenia personalne szefa KMW, No 13, 20 maja 1941 r.; S.M. Piaskowski, op.cit., s. 172.

104 Biogram J. Ponikiewskiego w: Kadry morskie..., op.cit., t. II, s. 415. Zob. także: S.M. Piaskowski, op.cit., s. 166. Spośród 16 dowódców ścigaczy PMW działających z baz brytyjskich, końca wojny doczekało 13. Oprócz J. Sokołowskiego i J. Ponikiewskiego w okresie wojny zmarł także tragicznie wspomniany nowy dowódca „S 1” por. Tadeusz Dąbrowski - samobójstwo, 1942 (Kadry morskie..., op.cit., s. 322). Patrz także: T. Kondracki, Dowódcy ścigaczy Polskiej Marynarki Wojennej [na Zachodzie] w latach 1940-1945 [w druku].

Kmdr por. pil. Kazimierz Szalewicz (1903-1986). Ostatni dowódca Morskiego Dywizjonu Lotniczego.

**Kmdr Lt. pil. Kazimierz Szalewicz (1903-1986).
Last Commander of the Naval Air Squadron.**

To szkic do biografii dowódcy Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku. W oparciu o bogatą podstawę źródłową autorka kreśli przebieg służby wojskowej Kazimierza Szalewicza, zarówno tej w powie-trzu, jak i na morzu, podkreślając jego wkład w proces kształcenia kadr marynarki wojennej II Rzeczy-pospolitej. Zwraca przy tym uwagę na „białe plamy” w jego biografii, których wypełnienie wymaga dalszych studiów i kwerend źródłowych.

This is a description for the Naval Aviation Squadron in Puck commander biography. Based on a rich source base, the author outlines the course of military service of Kazimierz Szalewicz, both in the air and at sea, emphasizing his contribution to the training of naval personnel of the Second Polish Re-public. He draws attention to the „white spots” in his biography, the completion of which requires further studies and source queries.

Po śmierci kmdr. por. pil. Edwarda Szystowskiego, dowódcy Morskiego Dywizjonu Lotniczego (MDLot.) w Pucku, jego obowiązki 1 IX 1939 r. przejął na krótko dotychczasowy zastępca kmdr ppor. pil. Kazimierz Szalewicz. Urodził się 31 stycznia 1903 roku w mieście Orzeł w Rosji, gdzie wówczas przebywali czasowo jego rodzice Ksawery (1877-1924) i Leontyna z d. Narkiewicz (1877-1910). W rzeczywistości jego miastem rodzinnym było Wilno. Wychowany był w polskich tradycjach patriotycznych, co bardzo szybko wprowadziło go na drogę pracy niepodległościowej. W 1912 roku rozpoczął naukę w wileńskim Gimnazjum im. Joachima Lelewela. Wtedy

również wstąpił do drużyny skautowej¹. Niewiele jednak wiadomo na temat jego pracy niepodległościowej w tym okresie. W roku szkolnym 1917/1918 opuścił szkołę po ukończeniu sześciu klas, co miało związek z wydarzeniami kończącymi I wojnę światową. Jego wkład w ich przebieg był wówczas skromny i polegał na dostarczaniu broni do Wilna. Jak stwierdził z rozbrajającą szczerością: *Sam udziału w rozbrajaniu Niemców nie brałem, bo się przeziębilem i chorowałem*². Dopiero w styczniu 1919 roku mógł wstąpić do wywodzącego się z Samoobrony Wileńskiej oddziału partyzanckiego, tzw. Wileńskiego Oddziału Wojsk Polskich dowodzonego przez mjr.

¹ R. Mielczarek, Kazimierz Szalewicz [w:] Polski Słownik Biograficzny, T. 46, Warszawa-Kraków 2009-2010, s. 533.

² CAW, Kazimierz Szalewicz, Komitet Krzyża i Medalu Niepodległości 33-9829, Życiorys i przebieg pracy ideowo- niepodległościowej, 1933.

Jerzego Dąbrowskiego³. Trwało to jednak krótko, gdyż już w kwietniu K. Szalewicz zapadł na tyfus i został odesłany na leczenie do Warszawy⁴. Po powrocie do zdrowia służył w ekspozyturze żandarmerii polowej przy 1 Dywizji Piechoty Legionów w Wilnie i w Nowo-Święcianach.

Jak widać, Kazimierz Szalewicz od wczesnej młodości chciał służyć w wojsku. Swe plany i zamierzenia zaczął konsekwentnie realizować tuż po zakończeniu wojny polsko-bolszewickiej, w której brał udział jako ochotnik w szeregach 211 pułku ułanów (późniejszego 23 Pułku Ułanów Grodzieńskich). Lata 20. XX w. stały się dla niego czasem intensywnej nauki i zdobywania wojskowych umiejętności. Jego przeznaczeniem okazała się służba na morzu, do której zmierzał etapami. Pierwszym z nich był zdany pomyślnie egzamin do dwuletniej Szkoły Morskiej w Tczewie, wiosną 1921 roku. Tam też uzyskał świadectwo dojrzałości. Szkoła w Tczewie była uczelnią, która kształciła kadry dla marynarki handlowej. Stąd, by zdobywać dalsze wykształcenie wojskowe, w 1923 roku K. Szalewicz rozpoczął roczną naukę w Szkole Podchorążych Piechoty w Warszawie. Po jej ukończeniu, w październiku 1924 roku został z kolei słuchaczem Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej w Toruniu. Wprawdzie brak w chwili obecnej materiałów źródłowych nie pozwala przybliżyć szczegółów na temat przebiegu nauki, ale sądzić należy, że K. Szalewicz uczył się bardzo dobrze. W 1927 roku ukończył uczelnię jako prymus Szkoły. Podporucznikiem Marynarki Wojennej został mianowany 10 września 1927 roku ze starszeństwem z 15 sierpnia tego roku⁵. Uroczysta promocja na pierwszy stopień oficerski odbyła się 18 września. Wśród 17 nowych podporuczników marynarki znalazł się także i on. W nagrodę za pierwszą lokatę otrzymał kordzik Prezydenta RP z wygrawerowanym własnym nazwiskiem⁶. Kilka dni później, 23 września młody oficer wyjechał

na staż do Francji (École d'application des enseignes des vaisseaux). W ciągu roku (1927/1928) odbył szkolenie na francuskim krążowniku „Joanna d'Arc”⁷. Ukończył je 9 sierpnia 1928 roku.

Jeszcze w 1923 roku, przed podjęciem nauki w Szkole Podchorążych Piechoty, K. Szalewicz podpisał zobowiązanie ... *do odbycia służby wojskowej w potrójnej ilości lat w stosunku do czasu przebytego w szkołach wojskowych*⁸. Podobne zobowiązanie złożył na piśmie 23 września 1927 roku⁹. Deklaracje te były zwykłą formalnością, gdyż K. Szalewicz tuż po promocji, po krótkim urlopie niezwłocznie rozpoczął służbę w Marynarce Wojennej. W dniu 30 sierpnia 1928 roku otrzymał przydział na ORP „Generał Sosnkowski”, gdzie pełnił obowiązki zastępcy dowódcy okrętu.

Obok praktyki morskiej nadal uzupełniał swe wykształcenie wojskowe. W marcu 1929 roku został wyznaczony na dwumiesięczny kurs pilotażu do Centralnej Szkoły Podoficerskiej Pilotów Lotnictwa w Bydgoszczy. Kurs rozpoczął się 27 kwietnia, zakończył 24 czerwca 1929 roku. K. Szalewicz uzyskał wówczas specjalizację lotnika morskiego¹⁰. Wkrótce po tym, 15 sierpnia 1929 roku otrzymał awans na stopień porucznika i na okres dwóch tygodni (1-15 września) został przydzielony do dyspozycji Dowódcy Floty jako oficer flagowy.

W październiku został przeniesiony z Gdyni do Pucka, do Morskiego Dywizjonu Lotniczego, który stacjonował w tym mieście¹¹. Jednostka była przeznaczona do zadań dla Marynarki Wojennej. Prowadziła loty rozpoznawcze, akcje wykrywania okrętów podwodnych czy wspierania działań bojowych na morzu poprzez bombardowanie i ostrzał z powietrza¹².

Dowódca Dywizjonu kmdr. ppor. pil. obs. Karol E. Trzaska-Durski przydzielił K. Szalewicza do Morskiej Eskadry Wielosilnikowej, *natomiast*

3 R. Mielczarek, dz. cyt., s. 533; Jerzy Dąbrowski walczył z bolszewikami pod pseudonimem Łopaszko, patrz: S. Januszewski, *Pionierzy Lotnictwa Polskiego*, t. 2, *Polacy z siłach powietrznych Wielkiej Wojny*, FOMT, Wrocław 2019.

4 CAW, Kazimierz Szalewicz, Komitet Krzyża..., op.cit.

5 CAW, Kazimierz Szalewicz, AP 449 MW, Karta ewidencyjna, 1927.

6 Kadry morskie Rzeczypospolitej. T. II, *Polska Marynarka Wojenna, Cz.1 Korpus oficerów 1918-1947*. Pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, Gdynia 1996, s. 36.

7 CAW, Kazimierz Szalewicz, AP 449 MW, Karta..., op.cit.

8 CAW, Kazimierz Szalewicz, AP 28742, *Zobowiązanie do odbycia służby wojskowej*, 31 VIII 1923.

9 Tamże, *Zobowiązanie do odbycia służby wojskowej po zakończeniu stażu we Francji*, 23 IX 1927.

10 CAW, Kazimierz Szalewicz, AP 449 MW, Karta..., op.cit. 1929; *Kadry morskie...* T. II, op.cit., s. 443.

11 CAW, *Morski Dywizjon Lotniczy* (dalej: MDLot.), I.328.12.2, *Rozkaz nr 235 dowódcy MDLot. z 15 X 1929 r.*

12 A. Olejko, *Morski Dywizjon Lotniczy*, Pruszków 1992, s. 14.

pod względem wykonywania warunków lotniczych - tymczasowo do Sekcji Ćwiczeń¹³. Od tej pory do września 1939 roku, MDLot. stał się dla K. Szalewicza jednostką macierzystą. Ale początek służby okazał się niezbyt fortunny. W dniu 5 grudnia 1929 roku wydarzył się wypadek nad Zatoką Pucką. Pilotowany przez niego wodnopłatewiec Schreck FBA-17HE2 nr 4-1, na skutek źle obliczonej wysokości uderzył w powierzchnię wody. Śmierć poniósł wówczas ppor. obs. Zygmunt Kawęcki-Dołęga, który utonął w zniszczonym samolocie¹⁴.

Rok 1930 rozpoczął się dla K. Szalewicza od nowych, zróżnicowanych obowiązków. W styczniu otrzymał przydział do Eskadry Szkolnej, natomiast 4 marca został zatwierdzony na stanowisku wykładowcy i instruktora lotnictwa na kursach aplikacyjnych dla podporuczników. Z kolei 15 marca, na okres dwóch tygodni otrzymał polecenie objęcia obowiązków Dowódcy I Eskadry Liniowej „Rugia”¹⁵. Dnia 28 czerwca 1930 roku Minister Spraw Wojskowych nadał mu oczekiwany od prawie roku tytuł i odznakę pilota (Nr 1296)¹⁶.

Te obowiązki godził z innymi poleceniami, jak służba garnizonowa w charakterze oficera służbowego i startowego, ale także z pracami związanymi m.in. z likwidacją szkód, powstałych w wyniku wypadków lotniczych. Ich głównym powodem był stan techniczny maszyn. Z czasem wiele z nich przeznaczanych było do kasacji, których dokonywały komisje powoływane przez dowódcę Dywizjonu. Kilka razy przewodniczył im także K. Szalewicz. W czerwcu 1930 roku komisja taka uczestniczyła w oględzinach wodnopłatawca Amphibia Nr 61 (LeO H-135B3), który zatonął podczas przymusowego wodowania na jeziorze w Kartuzach (Jezioro Łąpolickie). Wówczas, trzy-

osobowa komisja, która udała się na miejsce wypadku w początkach lipca m.in. ustaliła, że wydobywanie wraku z wody będzie niemożliwe¹⁷.

W początkach lutego 1931 roku K. Szalewicz objął obowiązki dowódcy Eskadry Szkolnej Morskiego Dywizjonu Lotniczego. Od tego momentu otrzymywał również inne przydziały. Jego wiedza fachowa i zdobywane w służbie doświadczenie wyznaczyły mu dodatkowe zadania, do jakich należało szkolenie oficerów i podoficerów. M.in. w maju 1931 roku, w związku z zakończeniem kursu Szkoły Podoficerskiej Specjalistów Lotniczych, w dniach 12-16 tego miesiąca odbyły się egzaminy. Jednym z trzech członków komisji egzaminacyjnej był por. mar. pil. K. Szalewicz, który egzaminował z przedmiotu: *Obsługa płatowców*¹⁸.

Szkolił podchorążych, ale sam został również nagrodzony za zdobywaną wiedzę i umiejętności. Wynikiem jego starań była specjalność lotnika morskiego („L”), która została mu nadana 15 lipca 1931 roku¹⁹. Warunkiem jej uzyskania było spełnienie określonych warunków: ukończenie szkoły pilotów w kraju lub we Francji, przeszkolenie w Morskim Dywizjonie Lotniczym obejmujące wiedzę na temat dwóch typów wodnopłatewów i wykonanie 20 godzin lotu na każdym z nich, złożenie egzaminu ze znajomości przepisów i regulaminów lotniczych²⁰. Wszystkie te wymagania bez problemu wpisywały się w dotychczasową drogę, jaką przebył por. mar. pil. K. Szalewicz.

Nadanie specjalności lotnika morskiego zbiegło się w czasie ze świętem Morskiego Dywizjonu Lotniczego, które jak co roku, odbyło się 15 lipca²¹. Na ogół wszystkie święta państwowe i uroczystości wojskowe przebiegały według ustalonego wcześniej programu, których najważniejszymi punktami były: uroczyste nabożeństwo, defilada, żołnierski obiad, a w godzinach popo-

13 CAW, MDLot. I.328.12.2, op.cit., Rozkaz nr 236 dowódcy MDLot. Z 16 X 1929 r.

14 A. Olejko, op.cit., s.15.

15 CAW, Kazimierz Szalewicz, AP 449 MW, Karta..., op.cit., 1930 r.

16 Tamże, MDLot., I.328.12.4, Rozkaz nr 155 dowódcy MDLot. z 10 VII 1930 r.

17 CAW, MDLot., I.328.12.4, op.cit., Rozkaz nr 144 dowódcy MDLot. z 27 VI 1930 r.; J. Pawlak, Polskie eskadry w latach 1918-1939, Warszawa 1989, s. 392.

18 CAW, MDLot., I.328.12.6, Rozkaz nr 157 dowódcy MDLot. z 12 V 1931r.

19 CAW, Kazimierz Szalewicz, AP, 449 MW, Karta, op.cit., 1931 r.

20 D. Nawrot, Lotnictwo polskiej Marynarki Wojennej (aspekty historyczno-organizacyjne), [w:] Materiały z konferencji 80 lat lotnictwa polskiego – historia i współczesność. T. I, Warszawa 1998, s. 143.

21 Oficjalnym świętem Morskiego Dywizjonu Morskiego był dzień 15 lipca ustanowiony dla uczczenia pierwszego lotu nad Zatoką Pucką, którego w tym dniu w 1920 roku dokonał chor. pil. Andrzej Zubrzycki na wodnopłatawcu Friedrichshafen FF-33H. W 1935 roku rozkazem Ministerstwa Spraw Wojskowych święto to przeniesione zostało z 15 lipca na dzień 10 lutego, który był obchodzony jako święto Marynarki Wojennej.

łudniowych zawody sportowe i spotkania towarzyskie żołnierzy i ich rodzin. Podobny program obowiązywał także w 1931 roku. Z rozkazu dowódcy Morskiego Dywizjonu Lotniczego kmdr. por. pil. K. Trzaska-Durskiego oficjalne uroczystości miały odbyć się w jednym z hangarów na terenie jednostki. W programie uroczystości przewidziano: mszę świętą, odczytanie nazwisk oficerów i podoficerów, którzy zginęli śmiercią lotnika oraz defiladę pododdziałów. W dalszej części, już mniej oficjalnej, miały się odbyć: *śniadanie oficerskie i obiad żołnierski*, a w godzinach popołudniowych zawody sportowe i zabawa w sali miejscowej restauracji „Zamkowa”²².

W rozkazie z okazji przygotowań do święta Dywizjonu, kmdr. por. pil. K. Trzaska-Durski zdecydował, że [...] *na dowódcę całości i prowadzącego defiladę wyznaczam por. mar. pil. Szalewicza Kazimierza, który w porozumieniu z dcami pododdziałów zorganizuje dywizjon do defilady i rozpocznie przeprowadzenie ćwiczeń od dnia dzisiejszego*²³.

Udział w świętach państwowych, ale też tych wewnętrznych, wojskowych był dobrym obyczajem i obowiązkiem, o którym należało pamiętać. Mimo to, w rozkazie znalazła się wzmianka, że ... *Obecność wszystkich p.p. oficerów i podoficerów – obowiązkowa, obecność urz. [ędników – AJ] cyw. [ilnych – AJ] i rodzin wojskowych pożądana*²⁴.

Począwszy od jesieni 1931 roku, zmiany w służbowym życiu K. Szalewicza toczyły się szybko i pełne były coraz to nowych obowiązków związanych przede wszystkim z praktyką morską. W dniu 1 września 1931 roku, po przekazaniu obowiązków dowódcy Eskadry Szkolnej por. pil. Adolfowi Stempkowskiemu, K. Szalewicz na czas jednego miesiąca został zaokrętowany na jacht „Junak”²⁵. Był to pierwszy jacht w polskiej flocie po odzyskaniu niepodległości w 1918 roku. Został zbudowany w 1914 roku we francuskim Hawrze. Do Polski trafił w 1924 roku i otrzy-

mał nazwę „Junak”. Był własnością Ligi Morskiej i Rzeczej, która 17 sierpnia 1928 roku podarowała go polskiej Marynarce Wojennej.

Jacht „Junak” był jednostką szkolną. Na jego pokładzie praktykę odbywali zarówno adepci żeglarstwa, jak i podchorążowie szkoły morskiej. Dowodził nim m.in. gen. Mariusz Zaruski²⁶. Luki w materiale źródłowym nie pozwalają odpowiedzieć na pytanie, czy jesienią 1931 roku K. Szalewicz dowodził „Junakiem” lub jakie były jego zadania w czasie tego rejsu. Należy natomiast podkreślić, że on sam był nie tylko oficerem marynarki, ale też żeglarzem czynnie uprawiającym tę dyscyplinę sportu oraz uczestnikiem regat²⁷.

Rejs na „Junaku” rozpoczął długi okres morskiej służby K. Szalewicza z przerwami na pracę dydaktyczną. W początkach października 1931 roku na krótko powrócił do Pucka, przejął swe obowiązki dowódcy Eskadry Szkolnej od zastępującego go por. pil. A. Stempkowskiego, ale już 1 listopada został przeniesiony z Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku na stan oficerów ORP „Wilia”. Tym razem jego obowiązki dowódcy Eskadry Szkolnej przejął por. obs. Aleksander Krawczyk²⁸.

Na ORP „Wilia” K. Szalewicz pełnił służbę do końca stycznia 1932 roku²⁹. Na początku lutego otrzymał nowy przydział. Został przeniesiony na ORP „Iskra”³⁰. Szkolny okręt Marynarki Wojennej został zbudowany w stoczni holenderskiej w 1917 roku. Pozyskany i sprowadzony do Polski 1 stycznia 1927 roku, po przebudowie służbę rozpoczął 6 maja 1928 roku. Został przeznaczony do rejsów szkoleniowych z udziałem słuchaczy Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej.

W lipcu 1932 roku ORP „Iskra” wyruszył w swój piąty z kolei rejs, który miał miejsce w dniach 30 lipca - 23 listopada. Na pokładzie znajdowało się 20 podchorążych, 8 oficerów, 28 podoficerów i marynarzy. Dowódcą okrętu był kmdr ppor. Stefan de Walden, oficerem nawiga-

22 CAW, MDLot., I.328.12.6, op.cit., Rozkaz nr 157 dowódcy MDLot. z 14 VII 1931 r.

23 Tamże.

24 Tamże.

25 CAW, MDLot., I.328.12.6, op.cit., Rozkaz nr 299 dowódcy MDLot. z 3 IX 1931 r.

26 Zob. szerzej - M. Zaruski, Na skrzydłach jachtów, b.m.w. 2014, s. 129-150.

27 R. Mielczarek, op.cit., s. 533.

28 CAW, MDLot., I.328.12.6, op.cit., Rozkaz nr 256 dowódcy MDLot. z 20 X 1931r.

29 CAW, Kierownictwo Marynarki Wojennej (dalej: KMW), I.300.21.283, Wykaz stanu oficerów ORP „Wilia” za miesiąc styczeń 1932 r.

30 CAW, KMW, I.300.21.283, op.cit., Wykaz zmian stanu oficerów ORP „Iskra” za miesiąc luty 1932 r.

cyjnym por. mar. pil. K. Szalewicz. Na trasie „Iskry” znalazły się porty: Cherbourg, Lizbona, Casablanka, Harta i Devonport³¹. W Cherbourgu, 10 sierpnia K. Szalewicz zszedł na ląd wraz z grupą 11 podchorążych w celu zwiedzania Centrum Lotniczego oraz zapoznania się ze sprzętem, jego stanem technicznym i przeznaczeniem do działań bojowych i treningowych. Szczegóły tej wizyty K. Szalewicz przedstawił w sprawozdaniu, które kpt. S de Walden otrzymał 26 sierpnia w Lizbonie³². Była to nie tylko relacja z wizyty podchorążych, ale także szereg uwag natury technicznej, dotyczących np. rozwiązań minimalizujących skutki wodowania. Zdaniem K. Szalewicza płatowce (CAMS i Goliat) znajdujące się w użyciu dwóch eskadr Centrum były już przestarzałe i wymagały wymiany. Z dużym uznaniem natomiast wypowiedział się na temat znajdującego się w nich sprzętu pokładowego i nawigacyjnego. Zwrócił uwagę, że... *Na szczególne wyróżnienie zasługują doskonale celowniki do bombardowania. Są one nadzwyczaj precyzyjne i dają świetne rezultaty, tak, że bombardowanie jest niemal precyzyjniejsze od strzelania artyleryjskiego*³³.

Rejs zakończył się 23 listopada 1932 roku, a K. Szalewicz na krótki czas powrócił do swej macierzystej jednostki w Pucku. Przez kilka następujących lat dzielił swe obowiązki między Morski Dywizjon Lotniczy, pracę dydaktyczną i służbę na morzu. W 1933 roku ponownie otrzymał przydział na ORP „Iskra”, na którym od 15 kwietnia objął obowiązki zastępcy dowódcy okrętu. Na tym stanowisku, we wrześniu, popłynął w kolejny dwumiesięczny rejs, tym razem po Bałtyku³⁴. Jego zakończenie oznaczało dłuższą przerwę w służbie na pokładzie ORP „Iskra”. Natomiast ponowny powrót do Morskiego Dywizjonu Lotniczego łączył się z nowymi obowiązkami. Tym razem K. Szalewicz otrzymał przydział na stanowisko oficera Nadzoru Technicznego Morskiego Dywizjonu Lotniczego z dniem 1 grudnia 1933 roku³⁵.

Rok 1934 rozpoczął się dla K. Szalewicza od wyróżnienia. W dniu 12 stycznia uzyskał Państwową Odznakę Sportową III klasy (złota) I stopnia. Dalsze miesiące przebiegały pod znakiem intensywnej służby i częstych przeniesień, na przemian - w Morskim Dywizjonie Lotniczym i w szkolnictwie wojskowym.

W połowie lutego 1934 roku K. Szalewicz, po przekazaniu swych dotychczasowych obowiązków odszedł do Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu, gdzie został przydzielony na stanowisko kierownika Kursu Oficerskiego Obserwatorów Lotnictwa Morskiego³⁶. W czasie pełnienia tych obowiązków, 17 marca został awansowany na stopień kapitana w korpusie oficerów Marynarki Wojennej (korpus morski) z 2 lokatą, ze starszeństwem z 1 stycznia 1934 roku³⁷. Do końca czerwca 1934 roku kontynuował służbę w Szkole Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu, gdzie dodatkowo został zatwierdzony na stanowisku wykładowcy. Prowadził zajęcia z geografii lotniczej i aeronawigacji, meteorologii, regulaminów lotniczych, geografii Bałtyku i marynarek obcych³⁸.

Kazimierz Szalewicz uważany był za bardzo dobrego oficera. Jego służbę przez wszystkie lata cechowała znaczna mobilność i różnorodność zadań. Przerwywana była wprawdzie niedyspozycjami zdrowotnymi i koniecznością leczenia szpitalnego, ale w żaden sposób nie wpływało to negatywnie na efekty jego służby i opinie przełożonych. Wprost przeciwnie. Wywiązywał się znakomicie ze swych obowiązków. Nie rezygnował też ze swojej pasji, jaką było żeglarstwo.

Druga połowa 1934 roku okazała się być równie intensywna, jak dotychczasowe miesiące i lata służby. Pod koniec czerwca K. Szalewicz powrócił z Torunia do Pucka, gdzie przejął obowiązki oficera Nadzoru Technicznego Morskiego Dywizjonu Lotniczego od zastępującego go por. pil. Adolfa Stempkowskiego³⁹. Jesienią znów po-

31 Kadry morskie..., op.cit., s. 49, 230.

32 CAW, KMW, I.300.21.599, Meldunek por. mar. pil. Kazimierza Szalewicza z 26 VIII 1932 r.

33 Tamże.

34 CAW, Kazimierz Szalewicz, AP 499 MW, Karta..., op.cit., 1933 r.; Kadry morskie... op.cit., s. 230.

35 Tamże, MDLot., I.328.12.12, Rozkaz nr 265 dowódcy MDLot. z 15 XII 1933 r.

36 Tamże, I.328.12.13, Rozkaz nr 36 dowódcy MDLot. z 15 II 1934 r.

37 Tamże, I.328.12.13, Rozkaz nr 68 dowódcy MDLot. z 25 i 26 III 1934 r.

38 Tamże, Kazimierz Szalewicz, AP 499 MW, Karta..., op.cit., 1934 r.; R. Mielczarek, op.cit., s. 533.

39 Tamże, I.328.12.13, op.cit., Rozkaz nr 147 dowódcy MDLot. z 3 VII 1934r.; KMW, I.300.21.289, Wykaz stanu oficerów Morskiego Dywizjonu Lotniczego za miesiąc maj i czerwiec 1934 r.

wrócił na morze i kolejny raz na pokład jachtu „Junak”, w roli jego dowódcy (kapitana)⁴⁰. Zagraniczny rejs trwał w dniach 4-17 października 1934 roku. Brak niestety szczegółów na temat tej wyprawy.

Powrót z rejsu na „Junaku” zakończył się dla K. Szalewicza dłuższą przerwą w obowiązkach. Od 9 do 23 listopada przebywał na leczeniu w Szpitalu Morskim w Gdyni. Nie przeszkodziło mu to jednak, by w początkach grudnia powrócić do normalnej służby i m.in. od 17 grudnia przewodniczyć komisji podczas egzaminów końcowych na kursie podoficerskim szeregowych rocznika 1932⁴¹.

W styczniu 1935 roku został ponownie powołany na stanowisko kierownika Oficerskiego Kursu Oficerskiego Obserwatorów Lotnictwa Morskiego (KOOLM) i przydzielony do Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu. Mimo odnotowanego w dokumentach powrotu do Morskiego Dywizjonu Lotniczego w dniu 28 maja tego roku⁴², w rzeczywistości od 26 stycznia 1936 roku nadal pozostawał na stanowisku kierownika Kursu Oficerskiego Obserwatorów Lotnictwa Morskiego oraz w dyspozycji Dowódcy Floty w Gdyni. Powodem było oczekiwanie na ukończenie budowy trałowca ORP „Czajka”. Był to okręt, który obok takich jednostek, jak „Jaskółka”, „Mewa” i „Rybitwa” miał wejść w skład reaktywowanego 20 stycznia 1936 roku Dywizjonu Minowców⁴³.

W dniu 10 lutego 1936 roku na ORP „Czajka” została podniesiona bandera. Tego samego dnia kpt. mar. pil. K. Szalewicz otrzymał przydział do Dywizjonu Minowców wraz z nominacją na dowódcę ORP „Czajka”. Stanowisko to zajmował do czerwca 1937 roku⁴⁴.

Przydział do Dywizjonu Minowców otworzył kolejny rozdział w służbie K. Szalewicza. Od tej chwili, do lipca 1939 roku związany był

przede wszystkim z tą jednostką, w której zajmował wysokie stanowiska - w okresie od czerwca 1938 roku do 18 lipca 1939 roku był dowódcą ORP „Mewa”, zajmując jednocześnie stanowisko dowódcy całego Dywizjonu⁴⁵.

Wcześniej jednak K. Szalewicz był przydzielany do innych jednostek i zadań. Na miesiąc przed zakończeniem służby na ORP „Czajka”, w maju 1937 roku jeszcze raz powrócił na pokład „Iskry”. Wtedy, w dniach 20 maja-28 września okręt wyruszył w kolejny rejs szkolny, tym razem po Morzu Śródziemnym. Podchorążowie wraz z towarzyszącą im załogą odwiedzili wówczas porty: Hawr, Lizbonę, Cagliari, Casablankę, Ponta Delgada, Gravesend. Okrętem dowodził wówczas kmdr. ppor. Aleksander Hulewicz. Jego zastępcą był kpt. mar. K. Szalewicz⁴⁶.

Po zakończonym rejsie „Iskry”, K. Szalewicz kolejny raz powrócił do Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku, w którym służył do czerwca 1938 roku. Po tym czasie ponownie został przydzielony do Dywizjonu Minowców. Stanowisko dowódcy objął już w stopniu komandora podporucznika - awans otrzymał 19 marca 1938 roku⁴⁷.

Równoległe z obowiązkami służbowymi, K. Szalewicz nieprzerwanie uprawiał żeglarstwo. Reprezentował także polską Marynarkę Wojenną w tej dyscyplinie na prestiżowych zawodach międzynarodowych. Należały do nich regaty w Kilonii (Kieker Woche), rozgrywane każdego lata od 1882 roku. Nie odbyły się jedynie w latach 1915-1919⁴⁸.

W 1938 roku zawody odbyły się w dniach 9-16 lipca. Polska Marynarka Wojenna wystawiła reprezentację w składzie: kmdr ppor. pil. Kazimierz Szalewicz (kierownik ekipy), por. mar. Zbigniew Kowalski (sternik jachtu), por. mar. Henryk Zdzienicki (szotman) i ppor. mar. Antoni Tyc (zapasowy członek załogi). Koszty delegacji w wysokości 3200 złotych zostały pokryte przez

40 CAW, Kazimierz Szalewicz, AP 499 MW, Karta..., op.cit., 1934.

41 Tamże; MDLot., I.328.12.13, op.cit., Rozkaz nr 283 dowódcy MDLot. z 11 XII 1934 r.

42 Tamże; MDLot., I.328.12.15, op.cit., Rozkaz nr 11 dowódcy MDLot. z 14 I 1935; Rozkaz nr 121 dowódcy MDLot. z 28 V 1935 r.

43 Kadry morskie..., op.cit., s. 58, 241.

44 CAW, MDLot., I. 328.1216, Rozkaz nr 35 dowódcy MDLot. z 13 lutego 1936 r.; Kadry morskie..., op.cit.

45 Kadry morskie..., op.cit., s. 241; Kadry morskie Rzeczypospolitej. T.V, Polska Marynarka Wojenna. Dokumentacja organizacyjna i kadrowa oficerów, podoficerów i marynarzy (1918-1947), pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, Gdynia 2011, s.290.

46 Kadry morskie..., op.cit.I, s. 62, 232; Kadry morskie..., op.cit., s. 265.

47 CAW, KMW, I.300.21.289, Tekst telegramu z tekstem zarządzenia Prezydenta RP z 17 marca 1938 roku o mianowaniach na wyższe stopnie oficerskie; R. Rybka, K. Stepan, Rocznik oficerski 1939, Kraków 2006, s. 392.

48 Regaty te nie odbyły się także w latach 1940-1946.

Marynarkę Wojenną z funduszu „Koszty ćwiczeń - pływanie zagraniczne”⁴⁹. Do wniosków paszportowych dołączone zostały także fotografie oraz rysopisy wszystkich członków reprezentacji. Z dokumentu dotyczącego K. Szalewicza wynika, że był blondynem o szarych oczach i owalnej twarzy. Mierzył 165 cm wzrostu i posiadał znak szczególnie określony jako *tatułówka na lewym przedramieniu*⁵⁰.

W dostępnych obecnie materiałach źródłowych i zachowanych przekazach brak informacji na temat przebiegu i rezultatów regat w 1938 roku oraz wyników, jakie osiągnęła reprezentacja Marynarki Wojennej. Nie wiadomo też, czy regaty odbyły się na wspomnianym już wcześniej jachcie „Junak” lub czy była to zupełnie inna jednostka.

Podobnie jest z ostatnimi latami służby K. Szalewicza. Szczątkowy miejscami materiał źródłowy nie pozwala na wyczerpujące przedstawienie szczegółów, jakie miały miejsce zarówno w najbardziej dramatycznych latach drugiej wojny światowej, jak i w okresie powojennym. Dużą pomocą są tu ustalenia Andrzeja Olejki zawarte w publikacji jego autorstwa na temat Morskiego Dywizjonu Lotniczego. Skromne informacje z innych przekazów pozwalają jedynie przytoczyć fakty już znane m. in. takie, że po powrocie z Kilonii, 18 lipca 1938 roku K. Szalewicz został wyznaczony na zastępcę dowódcy Morskiego Dywizjonu Lotniczego.

Ostatnie miesiące pokoju były dla Dywizjonu okresem normalnej służby, zarówno w zakresie prowadzonych szkoleń jak, i wykonywanych lotów rozpoznawczych. Mimo złego stanu technicznego samolotów, odbywały się one normalnie, chociaż awarie i katastrofy były na porządku dziennym, podobnie jak w latach poprzednich. Jednak każdego dnia do końca sierpnia 1939 roku wykonywane były loty na duże odległości, które miały na celu lokalizowanie niemieckich okrętów i konwojów przemieszczających się po Bałtyku. Istotnym zadaniem była wówczas dokumentacja fotograficzna i informacja na temat przewożone-

go niemieckiego sprzętu wojskowego. W lotach tych uczestniczył także K. Szalewicz⁵¹.

O świcie 1 września 1939 roku baza Morskiego Dywizjonu Lotniczego została zaatakowana z powietrza przez niemieckie bombowce Heinkel He-111. Pierwszą ofiarą nalotu był dowódca kmdr por. pil. Edward Szystowski. Ciężko ranny, tuż przed śmiercią, zdołał przekazać dowództwo jednostki K. Szalewiczowi, który zgodnie z wolą zmarłego przejął obowiązki.

Puckie wodnosamoloty nie miały żadnych możliwości podjęcia walki z niemieckimi bombowcami, stąd ewakuacja okazała się koniecznością, ale też szansą na ich ocalenie. Był to rozkaz kontradmirała Józefa Unruga, który miał powiedzieć: [...] *kazałem wywieźć niezniszczone wzgl. mało uszkodzone samoloty i pomieścić je wzdłuż wybrzeża Półwyspu Helskiego w sąsiedztwie Jastarni w nadziei, że uda się je uruchomić*⁵².

Wykonawcą rozkazu był K. Szalewicz, który ewakuował Dywizjon na Półwysep Helski. Uratowane wodnosamoloty zostały umieszczone od strony Zatoki Puckiej na linii od Chałup do Juraty. Załogę jednostki i personel techniczny umieszczono w Juracie. Ocalone wodnosamoloty nie zostały już wykorzystane do walki z niemieckim lotnictwem, chociażby do celów rozpoznawczych. Mimo starań K. Szalewicza Dowództwo obrony Rejonu Umocnionego „Hel” nie wykazało w tej sprawie zainteresowania.

Wraz z kapitulacją Helu zakończyła się też historia Morskiego Dywizjonu Lotniczego z Pucka. Według różnych relacji K. Szalewicz, podobnie jak wielu oficerów, próbował ucieczki z Helu na kutrze „Hel-117”, natomiast A. Olejko podaje, że został on wzięty do niewoli 2 października 1939 roku w Juracie⁵³.

Tak czy inaczej, klęska wrześniowa stała się dla K. Szalewicza początkiem tułaczki, która trwała już do końca jego życia. Do 29 kwietnia 1945 roku przebywał w jenieckich oflagach - XVIII A Lienz, II C Woldenberg, a następnie w VII A Murnau. Po wyzwoleniu przez armię

49 CAW, Kazimierz Szalewicz, AP 28742, Pismo Szefa Sztabu Kierownictwa Marynarki Wojennej do Szefa Sztabu Ministerstwa Spraw Wojskowych w sprawie składu reprezentacji na IV Międzynarodowe Regaty Żeglarskie w Kilonii oraz kosztów, 21 VI 1938 r.; Decyzja II Wiceministra Spraw Zagranicznych o przyznaniu funduszy na pokrycie kosztów delegacji na IV Międzynarodowe Regaty w Kilonii, b.d.

50 Tamże, Rysopis Kazimierza Szalewicza, czerwiec 1938 r.

51 Zob. szerzej - A. Olejko, op.cit., s. 23-29.

52 op.cit., s. 37.

53 Kadry morskie..., op.cit., T. II, s. 443; R. Mielczarek, op.cit., s. 533; A. Olejko, op.cit., s. 62.

amerykańską, nie wrócił już do Polski. Natomiast miesiąc po odzyskaniu wolności, w maju 1945 roku wstąpił do Polskiej Marynarki Wojennej w Anglii⁵⁴.

Służba ta miała już jednak charakter administracyjny i niewiele miała wspólnego z tą w Marynarce Wojennej II Rzeczypospolitej, której poświęcił najlepsze lata swego życia. Także nic znaczącego się w niej nie działo. Od 10 lipca 1945 do 1946 roku pozostawał w dyspozycji Komendanta Szkoły Podchorążych Rezerwy Marynarki Wojennej w Bickleigh. W Komendzie Marynarki Wojennej był z kolei kierownikiem referatu Wydziału Personalnego. Także w 1946 roku został awansowany na stopień komandora porucznika. Zdemobilizowany w 1947 roku wiódł życie emigranta - najpierw w Paryżu, następnie w Casablance, którą niegdyś odwiedzał z podchorążymi z ORP „Iskra”.

Wspomnieniem dawnej służby na morzu była praca na statkach francuskich i marokańskich w roli kapitana lub oficera nawigacyjnego. Za wyjątkowo rzetelną i bogatą w obowiązki służbę pozostała jedyna, jak dotąd dostępna opinia przełożonego na temat K. Szalewicza. W 1938 roku we wniosku odznaczeniowym kmdr por. pil. Edward Szystowski w następujących słowach ocenił swego zastępcę i podwładnego: [...] *Jako oficer wyróżnia się wysokimi zaletami osobistymi. Posiada dużo wiedzy i dobrze jest zorientowany w problemach wojskowych. Położył bardzo duże zasługi w dziale wyszkolenia i wychowania oddziału*⁵⁵.

Pozostały także odznaczenia, które K. Szalewicz otrzymał za zasługi w służbie. Były to: Medal Pamiątkowy za Wojnę 1918-1921 (1928 r.), Me-

dal Dziesięciolecia Odzyskania Niepodległości (1929), Brązowy Medal „Za Długoletnią Służbę” i Złoty Krzyż Zasługi (1938). Pozostać powinna też pamięć o ostatnim dowódcy Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku, który zmarł na obczyźnie w 1986 roku i tam został pochowany⁵⁶.

Kmdr por. Kazimierz Szalewicz to jedna z wielu postaci, które tworzyły historię polskiej Marynarki Wojennej, od pierwszych chwil powstania do czasu jej odejścia w przeszłość. Był typowym przedstawicielem swojego pokolenia - wychowanym w polskich tradycjach, od lat młodzieńczych zaangażowany w idee walki o utraconą niepodległość. Encyklopedyczne informacje zawarte w dwóch dostępnych biogramach nie prezentują w żaden sposób wyrazistego portretu człowieka, nie tylko świadka wydarzeń o znaczeniu już historycznym, ale także czynnie uczestniczącego w wielu z nich. Nieznane są jego relacje z otoczeniem, postawa w ekstremalnych, trudnych sytuacjach, które wystawiają na próbę charakter człowieka. Prawie nic nie wiadomo o zainteresowaniach, stosunku do podwładnych, osiągnięciach w służbie czy w sporcie żeglarskim. Braki w materiale źródłowym nie pozwalają w pełni odpowiedzieć na wiele jeszcze pytań. Dlatego przedstawiony zarys biografii Kazimierza Szalewicza, pełen luk i nieznanych jeszcze wątków, to dopiero propozycja dalszej pracy badawczej i inspiracja do szerszych poszukiwań. Biografistyka to trudna dziedzina, ale z pewnością warta podejmowania wyzwań, zwłaszcza wobec tych, którzy mając zasługi dla naszej historii, pozostają w niej niemal anonimowi.

54 Kadry morskie..., op.cit., T. V, s. 342.

55 CAW, Kazimierz Szalewicz, KZ 13-356, Wniosek o nadanie Złotego Krzyża Zasługi, 1938 r.

56 Według różnych źródeł zmarł w Casablance lub w Nicei.

Porucznik obserwator Zdzisław Juszcakiewicz

Lieutenant observer Zdzisław Juszcakiewicz

Autor prezentuje: przedwojenne losy porucznika obserwatora Zdzisława Juszcakiewicza z Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku, nieudaną ucieczkę do Szwecji po obronie i kapitulacji Helu s 1939 r., okres pobytu w Oflagu XVIII a Lienz (Salzburg) i Oflagu II C Woldenberg (Dobiegniew), okres pracy w powojennym Darłowie m.in. jako kapitan portu, brawurową ucieczkę na jednostce pomocniczej z portu Darłowo do Szwecji, losy por. obs. Zdzisława Juszcakiewicza na emigracji.

The author presents: the pre-war life of lieutenant observer Zdzisław Juszcakiewicz from the Naval Air Squadron in Puck, unsuccessful escape to Sweden after the defense and capitulation of Hel in 1939, the period of stay in Oflag XVIII and Lienz (Salzburg) and Oflag II C Woldenberg (Dobiegniew), period work in post-war Darłowo, including as a port captain, escape on the auxiliary ship from the port of Darłowo to Sweden, the fate of lieutenant obs. Zdzisław Juszcakiewicz in exile.

Zdzisław Juszcakiewicz urodził się 7 października 1908 r. w Jaśle. Ojciec Zygmunt – wojskowy (kapitan w osobistej gwardii cesarza Franciszka Józefa), po II wojnie światowej -urzędnik samorządowy. Matka Ludwika - z domu Tylka, gospodyni domowa, zmarła w 1916 r., w wieku 28 lat. Małżeństwo to miało jeszcze troje dzieci – Jerzego, Aleksandra i Jadwigę¹.

Ojciec po śmierci żony poślubił jej siostrę Marię. Z tego związku Zdzisław miał przyrodnie rodzeństwo: brata Stanisława i siostrę Zofię. Do szkoły podstawowej w Jaśle uczęszczał w latach

1915 – 1919. Państwowe Gimnazjum im. Króla Stanisława Leszczyńskiego o profilu matematyczno – przyrodniczym ukończył z wynikiem dobrym, zdając maturę w czerwcu 1927 r.

Rozpoczął studia na Wydziale Nawigacji w Szkole Morskiej w Tczewie. W trakcie nauki odbywał rejsy statkiem szkolnym na Wyspy Azorskie, Maderę i do Francji. Po dwóch latach zrezygnował z tczewskiej uczelni (prawdopodobnie zadecydowały o tym względy ekonomiczne) i wstąpił do Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej w Toruniu. W czasie studiów uczył się języka

¹ Materiały zebrano i uzupełniono na podstawie artykułu R. Techmana, Porucznik pilot Zdzisław Juszcakiewicz (1908-2001), Biuletyn Historyczny Muzeum Marynarki Wojennej nr 23, Gdynia 2008, s. 213-220; Był częściowo publikowany przez autora w Nautologii, rok LVII, 2018, nr 155; Juszcakiewicz Zygmunt ur. 2.05.1881 r. w Bielsku Białej, brał udział w I wojnie światowej, służąc w 42. Pułku piechoty. Walczył we Włoszech jako oficer armii austriackiej, a następnie pod Gorlicami. Po wojnie mieszkał w Jaśle gdzie pracował w zarządzie miejskim. W materiałach otrzymanych od pani Marii Prucnal – znalazła się też genealogia rodziny Juszcakiewiczów; stąd wiemy, że Helena Tylka ur. 1889 r. w Limanowej, zm. 5 czerwca 1916 r. w Jaśle.

francuskiego. Nie przystąpił jednak do egzaminu w lipcu 1928 r. ponieważ w tym czasie poważnie zachorował. Nie tracąc roku zapisał się do Wyższe Studium Handlowe w Krakowie. W tym czasie otrzymał wezwanie na komisję poborową, która 13 maja 1929 r. orzekła, że jest zdolny do służby wojskowej. Decyzja komisji spowodowała koniec nauki i z dniem 16 października 1929 r. powołano go do wojska. Został wcielony do 37. Pułku Piechoty na służbę próbną. 27 lipca 1930 r. Zdzisław Juszcakiewicz ukończył kurs unitarny (w miejscowości Różan nad Narwią) przy Szkole Podchorążych Piechoty w Ostrowie Mazowieckim². W opinii, po ukończeniu kursu przełożeni scharakteryzowali go jako opanowanego, inteligentnego, posłusznego, lojalnego, obowiązkowego, energicznego i ruchliwego. Jako kandydat na oficera, jednocześnie został awansowany na stopień kaprała podchorążego³. 23 października 1930 r. wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, którą ukończył i na promocji 11 sierpnia 1932 r. otrzymał szlify podporucznika, zawodowego obserwatora. Trafił do Eskadry Szkolnej Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku⁴. Według rozkazu dziennego dowódcy MDLot. nr 77 z 4 IV 1933 r. pkt. 3: „3. Reorganizacja M.D.Lotn.

W związku z reorganizacją M.D.Lotn., na podstawie *Dzien.[nika] Zarz.[adzeń] Szefa Kier. Mar. Woj. Nr 11/32 z 3.XII. 1932. oraz Rozkazu wykonawczego Szefa Kier. Mar. Woj. L. 174/Org./Taj. I pisma D-cy Floty L. 438/tj./33 ustalam nową obsadę pododdziałów Morskiego Dywizjonu Lotniczego:*

III. Oddział Portowy M.D.Lotn.:

Dca Komp. Portowej – ppor. obs. Juszcakiewicz Zdzisław⁵”.

Począwszy od połowy 1933 r. w związku z reorganizacją lotnictwa morskiego, na nowo ustalono zasady szkolenia oficerów i podoficerów na lotni-

ków morskich. Od tego czasu szkolenie miało odbywać się na specjalnie zorganizowanych kursach za które odpowiadał Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej. Absolwent takiego kursu otrzymywał przydział służbowy do lotnictwa morskiego. Na taki kurs do dęblińskiego CWOL kierowano nowo przybyłych oficerów, celem opanowania pilotażu: między innymi „30 III 1935 r. na kurs pilotażu w Dęblinie wyjechał z MDLot.: ppor. obs. Zdzisław Juszcakiewicz (powrót tej grupy do Pucka miał miejsce 5 VII 1935 r.)”⁶.

W książce prof. Andrzeja Olejko znaleźć można opis z dnia 17 VI 1936 r., ostatniego tragicznego wypadku lotniczego w dziejach MDLot. w którym swój udział miał ppor. obs. Zdzisław Juszcakiewicz⁷.

„Rankiem, o godz. 4.00, motorówka MDLot., w której znalazł się bosman uzbr. Bernard Hanuszewski oraz kilku marynarzy, wypłynął z Pucka, kierując się w stronę popularnych *Depek*⁸, za motorówką holowano łódź z makietami statków i figur ludzkich, które jako cele dla lotników poustawiano na piaszczystej łasze pod Kuźnicą. Niebawem zaczęły nadlatywać ćwiczące wodnosamoloty typu R-XIII ter/G/hydro, a każdy obserwator oddawał szereg serii z km (km – karabin maszynowy, W.P/ do ustalonych celów, i po wyczerpaniu amunicji nakazywał pilotowi powrót do bazy. Po odlocie ćwiczącej maszyny, przebywający w bezpiecznej odległości od poligonu, marynarze bosmana uzbr. Bernarda Hanuszewskiego liczyli trafienia w makietach, zaklejali przestrzeliny, po czym motorówka odpływała i nadlatywał kolejny wodnosamolot. Około godz. 9.00 nad poligonem pojawił się R-XIII ter/hydro nr 709 z załogą w składzie: bosman pil. Władysława Jurjewicz z ESz i chor. strzelec samolotowy Walerian Makowski z oddziału Portowego MDLot. (przed wypłynięciem grupy bosm. uzbr. Bernarda Hanuszewskiego z Pucka chor. Walerian Makowski, rozmawiał z ww. bosmanem, by

2 R. Techman, op.cit., s. 214

3 CAW, sygn.. 1769/2070: charakterystyka z 16 IV i 17 IV 1930 r., patrz też R. Techman, Ibidem.

4 Charakterystyka lotniska w Pucku: lotnisko wojskowe, lądowe i morskie, szerokość geograficzna 54° 43' 30", długość geograficzna 18° 24', wysokość 2 m n. p. m. Wymiary: N-S 700 m, E-W 350 m. Dane za R. Kaczkowski, Lotnictwo w działaniach na morzu, wyd. Ministerstwo Obrony Narodowej, Warszawa 1986, s.82

5 CAW, Zespół Akt Oddziałów MW- MDLot, t. 5, Rozkaz dzienny d-cy MDLot. nr 77 z 4 IV 1933 r. pkt 2 i 3; patrz: A. Olejko, Lotnictwo morskie II Rzeczypospolitej, wyd. ZP, Warszawa 2010, s.274-275

6 Ibidem, s. 287.

7 Ibidem; Andrzej Olejko - polski historyk, doktor habilitowany, specjalizujący się w [historii wojskowości](#) i problematyce lotniczej, prof. nadzw. Państwowej Wyższej Szkoły Techniczno-Ekonomicznej w Jarosławiu.

8 W odległości 1 km na północ od Szpyrku jest Depka (lub Dypka), naturalne głębsze przejście. Mimo prac pogłębiarskich prowadzonych w okresie międzywojennym i po wojnie głębokość nie przekracza 3-4 m, a po sztormach w najpłytszym miejscu spada do około 2 m. Po 1945 r. Depka uzyskała oficjalną nazwę Kanał Głępink, za http://www.gtfi.com.pl/wpis/zatoka-pucka_id:147 [dostęp 3.08.2017 r.].

ten dodał mu nieco punktów przy zaliczaniu przestrzelin). Gdy R-XIII ter/hydro nr 709 po wykonaniu strzelania odlatywał znad poligonu, okazało się, że pociski z km obsługiwanego przez chor. Waleriana Makowskiego w ogóle nie trafiły w tarczę i wzburzyły jedynie wodę wokół niej. O godz. 9.15, na wysokości około 700-800 m wydarzyła się tragedia, gdyż wodnopłatowiec wpadł w płaski korkociąg i pilot nie mógł go z niego wyprowadzić. W powyższej sytuacji regulamin lotnictwa morskiego zakładał, iż aby samolot mógł wyjść z płaskiego korkociągu, musi być wolna tylna kabina i tym samym odciążony tył kadłuba. Wobec bezowocnych prób wyprowadzenia obciążonego samolotu z korkociągu, pilot polecił chor. Walerianowi Makowskiemu opuścić samolot ze spadochronem, a ten, zaś, chcąc szybko wykonać skok, popełnił błąd i jeszcze w kabinie otworzył nerwowo spadochron, którego czasza uległa rozdarciu o obrotnicę km. Chor. Walerian Makowski wpadł z dużej wysokości do wody- obok niego wodował natychmiast inny R-XIII (prawdopodobnie nr 714) z załogą bosmat pil. Edmund Piotrowski i por. obs. Zdzisław Juszcakiewicz. Obserwator z tej załogi zaraz po wodowaniu wydostał się z kabiny i stanowiący na pływaku jedną ręką złapał za zastrzał, a drugą chwycił za uprzęż spadochronu żyjącego jeszcze lotnika, który słabnącym głosem poprosił por. obs. Z. Juszcakiewicza o pomoc, lecz był silny wiatr i spora fala, i oficer, nie mogąc utrzymać tonącego, musiał go puścić, sam wpadając do wody. Za chwilę nadpłynęła motorówka bosm. uzbr. Bernarda Hanuszewskiego, która wyłowiła por. obs. Zdzisława Juszcakiewicza oraz ciało chor. Waleriana Makowskiego który, niestety utonął.⁹

Kolejny opis działalności por. obs. Juszcakiewicza znajduje się na kolejnych kartach książki „Lotnictwo morskie II Rzeczypospolitej...” A. Olejki¹⁰ oraz w artykule w Przeglądzie Morskim z 1991 r nr 3¹¹. Wg. relacji ustnej bosmata mech. Piotra Bodgudzisty, MDLot. utracił w manewrach na morzu, na jesieni 1936 r. dwa wodnosamoloty typu R-XIII.

„Dwa R-XIII z załogami: ja i por. pil. Eligiusz Ceceniowski oraz bosmat pil. Aleksander Ostrowski i por. obs. Zdzisław Juszcakiewicz wodowały najdalej na północ (ok. 60-70 mil na północ od Helu) w odległości 2-3 km od siebie. W trakcie wodowania obydwie samoloty uległy poważnym uszkodzeniom. Przy zetknięciu z falami pękły cienkie podpory pływaków u obu maszyn i pływaki wepchnięte zostały pod płaty, zapobiegając tym samym zatonięciu obu maszyn. Kadłuby samolotów wraz ze znajdującymi się w kabinach lotnikami zanurzyły się w wodzie sięgającej lotnikom po pas. Po kilku godzinach „huštawki” obie załogi uratowały niemieckie kutry rybackie z Piławy, które wzięły maszyny na hol, a lotników na swoje pokłady. Zarówno ja, jak i por. obs. Zdzisław Juszcakiewicz próbowaliśmy ratować uszkodzone samoloty. Umocowaliśmy liny holownicze za silnikami samolotów i spróbowaliśmy holować samoloty. Jednak po paru próbach zobaczyliśmy, iż po naciągnięciu się liny holowniczej samoloty zanurzały się pod wodę i nie można było ich dalej holować- bo silniki kutrów były za słabe. W tej sytuacji nie mogąc uratować maszyn, ja i por. obs. Zdzisław Juszcakiewicz dużymi nożami rybackimi przecięliśmy liny holownicze i oba R-XIII zatoniły w odległości ok. 60 mil na północ od Helu. W Piławie rybacy przekazali nas policji niemieckiej, gdzie złożyliśmy zeznania o wypadku. Dopiero po trzech dniach pobytu w Piławie w tamtejszym areszcie przybyły z Królewca polski konsul spowodował nasze zwolnienie, po czym wróciliśmy do Pucka”¹².

Po dwóch latach służby Zdzisław Juszcakiewicz został przeniesiony do Eskadry Wielosilnikowej. W dniu 16 maja 1937 r. awansował do II Eskadry Liniowej na stanowisko oficera technicznego i otrzymał szlify porucznika obserwatora lotnictwa. Dodatkowo ukończył kurs akrobacji myśliwskiej w 1938 r. W tym roku objął stanowisko zastępcy dowódcy. Jednocześnie jako oficer do spraw bezpieczeństwa garnizonu Hel (oficer II Oddziału Sztabu Generalnego Wojska Polskiego) prowadził Morskim Dywizjonie Lotniczym w Pucku wykłady z zakresu ochrony tajemnicy państwowej¹³.

9 A. Olejko, op.cit., s.295.

10 Ibidem, s.303

11 Olejko A., Feralne manewry puckiego MDLot, [w:] Przegląd Morski 1991, nr 3.

12 Ibidem, oraz tenże, Lotnictwo morskie..., op.cit., s.303.

13 Oddział II Sztabu Generalnego Wojska Polskiego – komórka organizacyjna Sztabu Generalnego WP (od 1928 r. Sztabu Głównego WP) zajmująca się wywiadem, w tym radiowywiadem/radiokontrwywiadem, kontrwywiadem, dywersją pozafrontową, kryptologią, studiami obcych sił zbrojnych i sprawami zagranicznymi Wojska Polskiego (ataszaty wojskowe RP) w latach 1918-1945; patrz też: R. Techman, op.cit.

W przeddzień II wojny światowej objął stanowisko oficera sztabu (adiutanta dowódcy) Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku¹⁴.

W połowie lat trzydziestych poznał przyszłą żonę Helenę z domu Kuczyńską, urodzoną 21 IV 1909 r.¹⁵

*ewakuację rodzin wojskowych, która miała się odbyć nagle 1 września o godzinie 7.00 z dworca kolejowego. Pisał zawiadomienia i wysyłał z nimi gońców - pomagałem mu w tym*¹⁶.



Porucznik Zdzisław Juszcakiewicz, foto ze zbiorów Muzeum Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku.



Por. mar. pil. Józef Rudzki, źródło: M. Konarski, R-XIII we wspomnieniach lotników, *Historie Puckie. Magazyn miłośników lotnictwa morskiego*, zeszyt nr 6/2015, s. 27.

II wojna światowa

Ostatnie godziny przed wybuchem II wojny światowej wspomina por. obs. Kazimierz M. Wilkanowicz:

„Miałem służbę oficera inspekcyjnego w MDLot. od popołudnia 31 VIII do popołudnia 1 IX 1939 r. Poza rutynowymi inspekcjami obchodziłem także koszarowy budynek z biurami dywizjonu i spotkałem tam po północy por. mar. pil. Zdzisława Juszcakiewicza przygotowującego

W pierwszych dniach wojny Z. Juszcakiewicz brał udział w ewakuacji Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku, rozmieszczeniem maszyn MDLot. wzdłuż wybrzeża na Półwyspie Helskim od strony Zatoki Puckiej (Chałupy, Kuźnica, Jastarnia, Jurata). W tym czasie jednocześnie pełnił w Sztabie Dowództwa Floty – funkcję oficera łącznikowego, do zadań specjalnych, służ-

14 Instytut Pamięci Narodowej w Warszawie, sygn.: BU 01208/969, charakterystyka byłych dowódców, karta ewidencyjna [1947]; Kadry Morskie Rzeczypospolitej, t.II. Polska Marynarka Wojenna, cz. I; Korpus oficerów 1918-1947, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, Gdynia 1996, s. 581; Andrzej Olejko, Morski Dywizjon Lotniczy, Pruszków 1992 r., s. 47.

15 Ślub wzięli dopiero na krótko przed wybuchem II wojny światowej, ponieważ (a wszystko na to wskazuje) życiowa wybranka dopiero w tym czasie spełniała wymogi (m. in. rodzina musiała wnieść odpowiedni posag) stawiane żonie oficera (Helena Kuczyńska studium nauczycielskie ukończyła po wojnie). Jak poinformowała Krystyna Michalewicz *„jej matka (Heleny), a moja babcia Aleksandra Kuczyńska mówiła, że dziadek sprzedał część ziemi jaką posiadali w Sejnach - Kolonii na wymagany posag, było to ponad 2000 zł. Być może to nie wystarczyło”*; z relacji Krystyny Michalewicz będącej w posiadaniu autora.

16 K.M. Wilkanowicz, Historia wodnosamolotu typu CANT, Kraków 24 VI 1995 r. s.1; patrz: A. Olejko, Lotnictwo morskie..., op.cit.

ba informacyjna¹⁷. Józef Rudzki wspomina, iż w pierwszych dniach wojny został poinformowany poufnie przez Juszcakiewicza, że szef sztabu kmdr. Majewski polecił komórce informacyjnej sporządzić i przeanalizować plan użycia wodnosamolotów do akcji nocnej¹⁸. 6 września 1939 r. około 21³⁰ por. mar. pil. Józef Rudzki i por. pil. obs. Zdzisław Juszcakiewicz wykonali nocny lot zwiadowczy nad zatokę Gdańską, a 7 września ta sama załoga wystartowała z zadaniem ustalenia położenia oraz zbombardowania okrętu szkolnego „Schleswig- Holstein”. Okrętu nie odnaleźli. Podczas powrotu zbombardowali i ostrzelali Niemców świętujących zdobycie Westerplatte¹⁹.

Zrzucano sześć bomb o wadze 12,5 kg z bardzo niskiej wysokości na zgrupowanie świętujących Niemców w rejonie stoczni w Gdańsku (na Adolf - Hitlerstrasse, obecnie Plac Zebrań Ludowych) na wodnosamolocie „Lublin” R-XIII G /hydro nr 714²⁰.

Załoga wodowała w Juracie i był to ostatni wojenny rajd samolotów MDLotu²¹. Następnie Juszcakiewicz powrócił do Dowództwa Floty, by uczestniczyć w walkach w obronie Helu- jako dowódca jednego z odcinków Oddziału Przeciwdesantowego, utworzonego w celu obrony wybrzeża (Jurata- Jastarnia- Port Wojenny Hel) na wypadek lądowania wojsk niemieckich od strony

№	Imię i nazwisko	Stopień	Wzrost	Waga	Barwa włosów	Barwa oczu	Barwa skóry	Barwa nosa	Barwa ust	Barwa zębów	Barwa karku	Barwa rąk	Barwa nóg	Barwa stóp	Barwa paznokci	Barwa włosów na głowie	Barwa włosów na twarzy	Barwa włosów na szyi	Barwa włosów na karku	Barwa włosów na rękach	Barwa włosów na nogach	Barwa włosów na stopach	Barwa włosów na paznokciach	
3105	Zdzisław Juszcakiewicz	Porucznik	173	65	ciemne	niebieskie	blond	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne
3106	Józef Rudzki	Porucznik	175	70	ciemne	niebieskie	blond	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne
3107	Janusz...	Porucznik	178	75	ciemne	niebieskie	blond	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne
3108	...	Porucznik	172	68	ciemne	niebieskie	blond	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne
3109	...	Porucznik	170	65	ciemne	niebieskie	blond	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne
3110	...	Porucznik	175	70	ciemne	niebieskie	blond	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne
3111	...	Porucznik	172	68	ciemne	niebieskie	blond	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne
3112	...	Porucznik	170	65	ciemne	niebieskie	blond	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne
3113	...	Porucznik	175	70	ciemne	niebieskie	blond	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne
3114	...	Porucznik	172	68	ciemne	niebieskie	blond	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne
3115	...	Porucznik	170	65	ciemne	niebieskie	blond	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	niebieskie	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne	ciemne

W czwartej kolumnie od góry informacja o rejestracji jeńca wojennego Zdzisława Juszcakiewicza pod nr 31005. Dokument archiwalny Biura Informacyjnego Wehr-machtu ds. Strat Wojennych i Jeńców Wojennych, źródło: archiwum Centralnego Muzeum Jeńców Wojennych w Łambinowicach-Opolu.

- 17 Patrz: J. Rozwadowski J., Bombardowałem Gdańsk, Skrzydła Polska, nr 38 z dnia 22.09.1974 r., s. 12-13; R. Techman, op.cit.
 18 J. Rozwadowski, op.cit.
 19 Celarek A., Morski Dywizjon Lotniczy wspomnienia lotników, wyd. Oskar, Gdańsk 2013, s.129-130.
 20 Kwerenda dokumentów dotyczących zgonów z terenu Wolnego Miasta Gdańsk wykazała śmierć w tym rejonie trzech osób, co by nie potwierdzało zrzucenia sześciu 12,5 kg bomb na skupisko świętujących Niemców - z rozmowy z Mariuszem Konarskim redaktorem Naczelnym „Morze Statki i Okręty”, 9 lutego 2017 r. W artykule Jerzego Rozwadowskiego Józef Rudzki podaje, że miało to miejsce w rejonie obecnej ulicy Grunwaldzkiej, patrz: J. Rozwadowski, op.cit., s. 13.
 21 A. Celarek, op.cit.

Zatoki Gdańskiej²². W Pucku przebywał do 2 października 1939 r. i kierował ewakuacją rodzin oficerów wraz kpt. Stanisławem Klatką oraz motorówek tejże jednostki. Mimo, że ewakuacja MDLot. z Pucka na Hel została ukończona w godzinach wieczornych 1 IX 1939 r. ostatnie transporty z Pucka odpływały jeszcze w dniu następnym²³.

Przed kapitulacją, nocą z 1 na 2 października wraz z grupą oficerów Marynarki Wojennej i MDLot. podjął próbę ucieczki do Szwecji na kutrze rybackim „Hel-117”, ale został zatrzymany 2 października 1939 r.²⁴ Wzięty do niewoli 2 X 1939 r. z morza pełnego, otrzymał numer jeniecki 31005/XVIII A. Przebywał w Oflagu XVIII A Lienz (Salzburg) i Oflag II C Woldenberg (Dobiegniew).

Juszczakiewicz jako osobę do powiadomienia podał Kazimierza Juszczakiewicza, zamieszkałego w Jaśle, przy Koralewskiego²⁵. W oflagu przebywał razem z Józefem Rudzkim numer jeniecki 500 i 645/XVIII C²⁶.

Józef Rudzki w cytowanym wcześniej artykule w *Skrzydlatej Polsce* podaje „*por. Juszczakiewicz, który był ze mną w Oflagu, też uniknął zde-maskowania i oddania go w ręce Gestapo, dzięki temu, że nazwisko jego było dla Niemców bardzo trudne do wymówienia i na liście poszukiwanych osób zniekształcone. Szukano go przez cały czas wojny niezwykle zaciekle, ale ponieważ brzmienie jego nazwiska było odmienne w tym spisie- to go uratowało*”²⁷.

Okres Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

Z obozu jenieckiego w styczniu 1945 r. Juszczakiewicz powrócił do Jasła. W maju 1945 r. przybył na Pomorze Gdańskie i natychmiast zgłosił się do Rejonowej Komisji Uzupełnień, gdzie

został uznany za zdolnego do służby nieliniowej w Marynarce Wojennej²⁸. Nie zostaje od razu powołany do służby wojskowej. Stąd podjął pracę w Morskim Instytucie Rybackim (MIR), skąd 2 lipca 1945 r. został oddelegowany do Darłowa jako Kierownik Delegatury MIR, aby zabezpieczyć tabor i sprzęt rybacki oraz obiekty rybołówstwa morskiego.

W Darłowie, po przejściu od armii radzieckiej miejscowej stoczni rybackiej, zarządzał tym obiektem. Główny Urząd Morski w Gdańsku nie miał na terenie Darłowa swojego przedstawiciela. W wyniku uzgodnień z władzami Morskiego Instytutu Rybackiego Zdzisław Juszczakiewicz 15 października 1945 r. objął funkcję kapitana portu, pierwszego w polskich dziejach miasta. Pełnił równocześnie funkcję kierownika Delegatury Morskiego Instytutu Rybackiego, a po likwidacji tego stanowiska został Kierownikiem Stoczni Rybackiej. Otrzymał duże ośmiopokojowe mieszkanie w Darłowie na ulicy Flisackiej 22, w pełni umeblowane (po poprzednich niemieckich lokatorach wraz z niemiecką służącą)²⁹.

W czasie, gdy objął stanowisko kapitana portu w Darłowie, przypominały sobie o nim władze wojskowe powołując go do czynnej służby wojskowej w Marynarce Wojennej. Dla władz administracji morskiej i rybackiej Juszczakiewicz był bardzo cennym pracownikiem na terenie Darłowa, a tempo wydarzeń nie pozwalało na szybkie znalezienie właściwego i tak dobrego następcy. Okazał się wprost niezastąpiony. Według MIR Juszczakiewicz położył duże zasługi w organizowaniu darłowskiej delegatury, niezbędnej dla rozwoju polskiego rybołówstwa na Pomorzu Zachodnim. Główny Urząd Morski podkreślał wkład w zorganizowanie pracy portu, co zleciły

22 R. Techman, op.cit., s. 215

23 A. Olejko, op.cit., s.415.

24 A. Celarek, op.cit., s.133.

25 W czasie pobytu m. in. w Urugwaju – Montewideo na początku lat pięćdziesiątych Juszczakiewicz posługiwał się fałszywym nazwiskiem Karol Koralewski od nazwy ulicy, na której mieszkał w Jaśle. Dane uzyskane na podstawie analizy kart pocztowych nadesłanych do rodziny Kaniów w Poznaniu. Autor otrzymał je od p. Grażyny Waliszewskiej z d. Kania.

26 Józef Rudzki s. Józefa, ur. 20 X 1902 r. Warszawa, do niewoli został wzięty 2 X.1939 r. na Helu i przebywał w Oflagu X B Nienburg, Oflag XVIII C Spittal, Oflag I C Woldenberg, źródło: Materiały Centralnego Muzeum Jeńców Wojennych w Łambinowicach-Opolu, dokumenty archiwalne Wehrmachtauskunftstelle für Kriegerverluste und Kriegsgefangene (Biuro Informacji Wermachtu ds. strat Wojennych i Jeńców Wojennych), sygn. WAST 5376 (s. 009), WAST 5651 (s. 005), 5044 (s. 116).

27 J. Rozwadowski, op.cit., s. 13

28 R. Techman, op.cit., s. 216.

29 Z relacji Anny i Krzysztofa Sikorskich i Grażyny Waliszewskiej, relacje będące w posiadaniu autora.

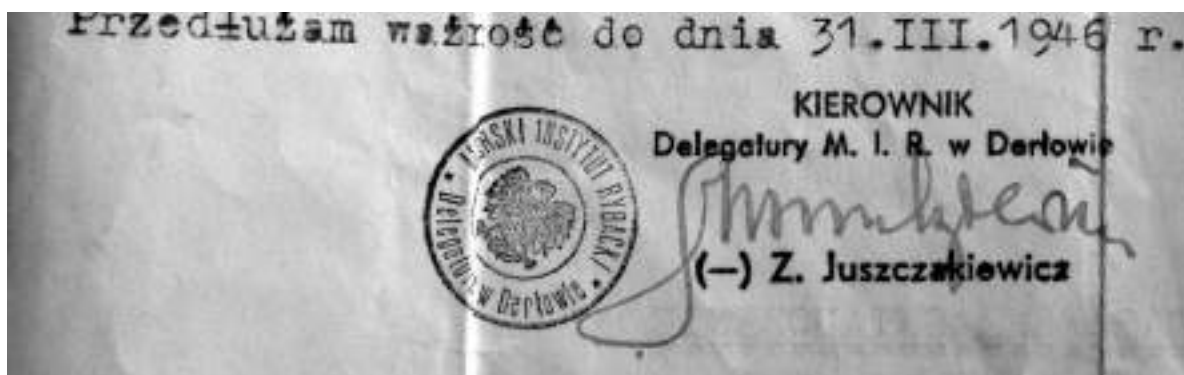
mu władze centralne³⁰. Wyrażono wprost opinię, iż pobór do wojska wskazanej osoby „położy nam całkowicie pracę w porcie, dopiero niedawno rozpoczętą”. Osobista interwencja wiceministra żeglugi i handlu zagranicznego Kazimierza Pietruszewicza u szefa Departamentu Personalnego MON zaowocowała najpierw zdemobilizowa-

niem z dniem 12 XI 1945 r. por Zdzisława Juszcakiewicza na czas nieokreślony, a następnie rozkazem MON nr 1033 z dnia 25 VII 1946 r. został przeniesiony do rezerwy³¹.

Praca na stanowisku kapitana portu w Darłowie, kierownika Stoczni Rybackiej i Morskiego Instytutu Rybackiego (do 1 XI 1947 r.) nie dawała



Kpt. Zdzisław Juszcakiewicz w czasie rejsu na jachcie, rok 1948, źródło: archiwum muzeum Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku.



Pieczętka i podpis Zdzisława Juszcakiewicza jako Kierownika Delegatury M.I.R. w Darłowie (ta nazwa funkcjonowała w latach 1945-1948) przedłużającego ważność tymczasowego zaświadczenia wystawionego na nazwisko Natalii Zaborowskiej (krewna żony Z. Juszcakiewicza) z 20 grudnia 1945 r., źródło: ze zbiorów p. Grażyny Waliszewskiej.

30 R. Techman, op.cit.

31 CAW, sygn. 731/247, wniosek reklamacyjny GUM z 23 X 1945 r., zaświadczenie MIR Gdynia z 23 X 1945 r., pismo K. Pietruszewicza z 10 X 1945 r., arkusz ewidencji personalnej 5 XI 1945 r.

mu jednak parasola ochronnego przed komunistycznym aparatem bezpieczeństwa oraz informacją wojskową, które interesowały się „sanacyjnymi” oficerami wywiadu i kontrwywiadu³².

W dokumentach szefostwa Oddziału Informacji MW z marca 1947 r. znaleźć można meldunek do szefa Głównego Zarządu Informacji Wojska Polskiego, że „por. Juszcakiewicz, według posiadanych danych, jeden z najzdolniejszych pracowników dwójki, obecnie znajduje się w Polsce, ale miejsca pobytu nie ustaliliśmy”³³. Wiadomo, że „działał sprawnie” na obszarze Pucka i Helu, doskonale zorientowany w tym terenie i uchodził za „uzdolnionego do tej pracy”³⁴.

Na podstawie źródłowych informacji wszczęto inwigilację Juszcakiewicza, którą zajął się Powiatowy Urząd Bezpieczeństwa Publicznego w Sławnie. Od 16 czerwca 1948 r. wszczęto agenturalne rozpracowanie krypt. „Flisak” na podstawie wrywkowych, niesprawdzonych i ogólnych informacji, które zbierano od marca tegoż roku. Przyjęto założenie, że „może prowadzić działalność wywiadowczą na szkodę państwa polskiego”³⁵. W uzasadnieniu postanowienia o wszczęciu agenturalnego rozpracowania z 16 VI 1948 r. - „ma się ono przejawiać przez wrogość do ówczesnej rzeczywistości, kontakty służbowo-towarzyskie i korespondencję z kapitanami zagranicznych statków (znał dobrze języki angielski, niemiecki i francuski), oraz otrzymywanie i rozpowszechnianie gazet skandynawskich i angielskich o treści niepochlebnej dla nowego ustroju w Polsce”³⁶. Przemawiać miało za tym i to, że przed wojną był „agentem dwójki”³⁷.

Plan i opracowanie ucieczki

Dokonana kwerenda dokumentów oraz rozmowy z rodziną i bliskimi Zdzisława Juszcakiewicza nie dają podstaw do jednoznacznego stwierdzenia, kiedy podjął decyzję o ucieczce na tzw. zachód. Najprawdopodobniej został ostrzeżony o „zainteresowaniu jego osobą przez Urząd

Bezpieczeństwa” przez dobrego znajomego i dobrze zorientowanego z Warszawy³⁸. Choć nie należy wykluczyć przecieku na szczeblu lokalnym z sławieńskiego UB lub też nabrania podejrzeń z związku z nakazem przełożonych pisania pierwszego od kilku lat życiorysu. A może, jak podaje R. Techman, na podstawie relacji pani Grażyny Lorenc „w tradycji rodzinnej zachowała się informacja, którą po latach przekazał Władysław Wzo-



Kapitan portu Darłowo Zdzisław Juszcakiewicz, źródło: R. Techman, *Porucznik pilot op.cit.*, s.213.

rek, latarnik z Rozewia, przed wojną pracujący w Morskim Dywizjonie Lotniczym w Pucku, że Juszcakiewicz otrzymał wiadomość o planowanym porwaniu i wywiezieniu go do ZSRR”³⁹. Uważam, że wymienione zdarzenia mogły być przesłanką decyzji o ucieczce.

32 R. Techman, *op.cit.*, s. 217.

33 IPN Warszawa, sygn.. 844/18, s. 54.

34 *Ibidem*, s. 81.

35 R. Techman, *op.cit.*, s. 217.

36 IPN Warszawa, sygn.. BU 01208/969, postanowienie o wszczęciu agenturalnego rozpracowania krypt. „Flisak” z dnia 16 VI 1948 r.

37 *Ibidem*, s.1.

38 Z relacji Anny i Krzysztofa Sikorskich i Grażyny Waliszewskiej, *op.cit.*

39 R. Techman, *op.cit.*, s. 217-218.

Havnefogeden fra Rügenwalde mellemlandede i Gudhjem.

Sammen med sin Broder og en ung Dame sejlet videre til Sverige i Nat.

I Gaar ankrede en lille polsk Lodsbaade op ud for Gudhjem med tre polske Flygtninge om Bord, nemlig Havnefogeden i Rügenwalde, dennes Broder og en ung Dame, hvis Mand allerede paa et tidligere Tidspunkt er undsluppet til Sverige.

De turde ikke længere opholde sig i »Koncentrationslejren Polens, og da de frygtede, at Russerne vilde sende Flyvemaskiner ud efter dem, turde de ikke i Dagslys forlade dansk Territorialfarvand og atter stikke til Søs.

Baaden blev bevogtet af Marinestrikrets Minestyger, til den i Aften fortsatte sin afbrudte Rejse til Sverige.

Havnefogeden fortalte i Gaar, mens Lodsbaaden laa ankret op, forskellige Træk fra sin lidet misundelsesværdige Skæbne. Han var tidligere Marineofficer i den polske Flaade, blev taget til Fange under Krigen og sad 5 Aar i tysk Fængsel. Efter Krigen udnævntes han til Havnefoged i Rügenwalde, en Stilling, der dog efterhaanden blev truet, eftersom han nægtede at indmelde sig i Kommunistpartiet. Til sidst truede det russiske Politi ham med Deportation til Sibirien, efter hvad han selv oplyser, hvis ikke han gik med til Indmeldelsen.

Da han kunde se, hvor det bar hen, gjorde han i god Tid Baaden klar til en længere Sejlads og fyldte tilstrækkeligt Brændstof, Proviant og Drikkevand paa, hvorefter han afventede den første Lejlighed til at forsvinde. Den kom altsaa i Forgaars, og ved samme Lejlighed fik han Broderen, der er Bankmand i Warszawa, og den unge Dame med om Bord.

„Kapitan portu z Rügenwalde (Darłowa) tranzytem w Gudhjem” artykuł z 31 sierpnia 1948 r. z gazety *Bornholms Tidende*, źródło: *Bornholms Muzeum w Røne*.

W okresie przygotowań do ucieczki z kraju, Juszcakiewicz podjął naukę pilotażu statków wchodzących i wychodzących z portu Darłowo, ze szczególnym uwzględnieniem warunków nocnych. Oficjalnie głosił w środowisku, że chce wspomagać swoich podwładnych i podnosić swoje kwalifikacje. W rzeczywistości, jak wynikało z późniejszych wydarzeń, miało mu to pozwolić nabrać praktyki nawigacyjnej w warunkach nocnych. Przełożeni z Urzędu Morskiego w Szczecinie nie domyślali się prawdziwych intencji kapitana darłowskiego portu, niemniej jednak ze względu na obowiązujące przepisy (kapitan portu jako zarządzający portem nie może samodzielnie wprowadzać statku jako pilot, czyli być swoim podwładnym i nadzorującym), zabronili mu wykonywać czynności nauki pilotażu. Zdążył on jednak osiągnąć sztukę pilotażu i nabrał już odpowiedniej wprawy.

W nocy z 29 na 30 sierpnia 1948 r. nadarzyły się sprzyjające warunki do ucieczki, doskonale uwiarygodniające pewne zdarzenie, które w rzeczywistości było sfingowane. Pół godziny po powrocie z zabawy w towarzystwie osób zajmujących wysokie stanowiska w mieście (co uspiło wszelkie podejrzenia) polecił sternikowi i mechanikowi motorówki pilotowej „M.T.L.1009” (pochodzącej z demobilu armii USA) udać się samochodem w stronę Koszalina (dał im niemałą kwotę na benzynę), gdzie rzekomo miał ulec wypadkowi dyrektor szczecińskiego Urzędu Morskiego jadący na kontrolę do Darłowa.

Po jakimś czasie powiadomił tutejszą latarnię, że na morzu tonie jacht i wzywa pomocy, co oczywiście mijало się z prawdą. Ponieważ nie było już załogi pilotówki, mógł sam „podjąć akcję ratowniczą”, nie wzbudzając podejrzeń miejscowej placówki Wojsk Ochrony Pogranicza⁴⁰. Portowe światła nawigacyjne były wówczas wyłączone. Pora nocna została wybrana również dlatego, że kpt. Juszcakiewicz obawiał się, czy ówczesne władze nie wykorzystają radzieckich samolotów stacjonujących w pobliskim Bagiczu i Słupsku do wykrycia i ostrzelania (włącznie z zatopieniem) uciekającej jednostki. Kpt. Juszcakiewicz na

pokład zabrał przyrodniego brata Stanisława⁴¹. Na jednostce znalazła się też kobieta (koleżanka rodziny)⁴².

Potwierdzenie wywiezienia tych osób po części wskazuje artykuł z 31 sierpnia 1948 r. z gazety Bornholms Tidende. „Kapitan portu z Rügenwalde (Darłowa) tranzytem w Gudhjem”⁴³. Nie mówi się nic w tym artykule o dziecku - siostrzenicy na łodzi. Ucieczka udała się.

Pilotówka z załogą na pokładzie dotarła na redę portu Gudhjem. Po rozmowach z przedstawicielem administracji morskiej Bornholmu uciekinierzy skierowali się dalej do Szwecji⁴⁴. O ucieczce do Szwecji 12 lutego 1955 r. pisemnie informuje swoich przełożonych w Departamencie II Komitetu do Spraw Bezpieczeństwa w Warszawie naczelnik wydziału II Wojewódzkiego Urzędu ds. Bezpieczeństwa Publicznego w Koszalinie⁴⁵. Po pobycie na redzie portu Gudhjem płynęli dalej, do szwedzkiego portu Simrishamn - największego portu rybackiego na południowo - wschodnim wybrzeżu. Motorówka - pilotówka M.T.L. 1009 z tego portu w późniejszym czasie została odebrana przez władze polskie⁴⁶.

Z treści artykułów prasowych wynika, że kapitan Juszcakiewicz na łód bornholmski nie zszedł, a jedynie kontaktował się z tutejszymi

władzami, pozostając na kotwicy na redzie portu Gudhjem. Po ustaleniach z administracją morską i policją odpłynął w dalszą drogę do Szwecji. 30 sierpnia, po wypłynięciu z darłowskiego portu kapitana, sytuacja zaczęła być podejrzana. Początkowo rozważano awarię motorówki na morzu, a co się z tym wiąże brak możliwości powrotu do portu. Wieść o wyczynie kapitana portu zelektryzowała miasto. Funkcjonariusze bezpieczeństwa przesłuchiwali wszystkich tych, którzy mogli cokolwiek wiedzieć o ucieczce.

Pełne potwierdzenie ucieczki kapitana Juszcakiewicza nastąpiło po przywiezieniu szwedzkiej gazety „Aftonbladet”, na kanwie której dopisano mu, iż w „*ktamliwy sposób szkaluje Polskę i podaje rzeczy nieodpowiadające prawdzie oraz wybitnie tendencyjne*”.

Administracja morska podjęła, rzekomo niezależne dochodzenie, jak widać z analizy dokumentów, dla ratowania siebie. Powołano się na opinie, która rozpowszechniał Urząd Bezpieczeństwa, że przeciw Zdzisławowi Juszcakiewiczowi nie prowadzone było żadne dochodzenie. Podano jednocześnie, że nie miał przy tym podstaw by czuć się zagrożony. Przełożeni, którzy dotychczas wysoko cenili prace kapitana portu Darłowo, nagle utracili do niego zaufanie. Zauważyli, że na

41 Stanisław Marian Zygmunt Juszcakiewicz ur. 13 maja 1919 r. w Jaśle. Uczęszczał do szkoły powszechnej im. Romualda Trautta i gimnazjum państwowego im. Króla Stanisława Leszczyńskiego. W okresie szkolnym aktywny członek harcerstwa, dzięki działalności organizacyjnej odbywał podróże do Czech (1935), Holandii, Belgii, Francji i Niemiec (1937), na Węgry i do Rumunii (1938). Po ukończeniu obowiązkowego w tym czasie Junackiego Hufca Pracy wstąpił na wydział prawa Uniwersytetu Jagiellońskiego. Wojna przerwała mu studia. Czas II wojny światowej spędził w Jaśle prowadząc z rodziną mleczarnię. W 1945 r. przeniósł się do Brzegu nad Odrą. Tam pracował w Narodowym Banku Polskim, po krótkim czasie przeniósł się do Wałbrzycha. Równoległe z pracą w banku studiował prawo na Uniwersytecie we Wrocławiu, które ukończył w 1948 r. z tytułem magistra. Został przeniesiony do Warszawy gdzie pracował jako inspektor w wydziale kredytowym, do ucieczki do Szwecji w nocy z 29/30 sierpnia 1948 r. W szwedzkim Göteborgu przebywał do lutego 1950 r. pracując początkowo jako tkacz w Molnycke Vaverie, a następnie jako kontroler w linii okrętowej Svealand należącej do admirała Wettera. W lutym 1950 r. przeniósł się do Kanady, gdzie na Uniwersytecie Montrealskim uzyskał stopień doktora nauk politycznych, a następnie na Uniwersytecie McGill w Montrealu tytuł magistra ekonomii. W 1951 r. poślubił Paulinę de Charette, wnuczkę generała de Charette. Po przejściu na emeryturę zamieszkiwał pół roku w Kanadzie i pół roku w Puerto Rico. Z małżeństwa tego urodziło się troje dzieci: Chrystian (1955), Suzanna (1959) i Caroline - Ann (1962), źródło: materiały otrzymane od pani Marii Prucnal, op.cit.

42 R. Techman podaje, że była to żona Helena i siostrzenica, która była przygotowywana do wywiezienia za granicę. Z zebranych przez autora materiałów wynika, iż żona Helena została wywieziona z Polski 2 marca 1949 r. przez przyjaciela - Artura, kapitana szwedzkiego statku wywożącego z Polski węgiel, ukryta w skrzyni po sprzecie ratunkowym (mogła być przysypana w tej skrzyni węglem, na czas wyjścia z portu i polskich wód terytorialnych). Siostrzenica - Krystyna Kubicka obecnie Michalewicz, miała wtedy 8 lat, obecnie mieszka we Wrocławiu. Po ucieczce Juszcakiewicza, żona Helena wraz z siostrzenicą wyjechały do Warszawy - mieszkały na zapleczu sklepu z zabawkami, a następnie przez długi czas w leśniczówce na Gulbinie nad rzeką Rospudą gdzie leśniczym był brat Heleny Ksawery Kuczyński. Wraz z nim i jego żoną mieszkała tam matka Heleny i Ksawerego Aleksandra Kuczyńska, źródło: relacje Anny i Krzysztofa Sikorskich, Grażyny Waliszewskiej oraz Krystyny Michalewicz, będące w posiadaniu autora.

43 Bornholms Muzeum w Røne, kserokopia w posiadaniu autora.

44 Informacja z gazety Bornholms Tidende z dnia 31 sierpnia 1948 r., kserokopia otrzymana z Bornholms Muzeum w Røne, w posiadaniu autora.

45 IPN Warszawa, sygn. BU 01208/969, akta Juszcakiewicza i inne pisma w tej sprawie.

46 R. Techman, op. cit., s. 218.

swoim stanowisku nie miał wymaganych kwalifikacji morskich⁴⁷. Według pracodawcy, podchodził do rzeczywistości politycznej w sposób „*obojętno-negatywny*”, co dawało mu jednocześnie negatywną ocenę władz politycznych. Szukano za wszelką cenę argumentów na potwierdzenie założonej tezy, dotyczącej nadużyć służbowych i materialnych. Godnym podkreślenia są stwierdzenia, iż do pracy Juszcakiewicza jako kierownika Stoczni Remontowej w Darłowie nie znaleziono negatywnych uwag. Komisja powołana do zbadania sprawy ucieczki ob. Juszcakiewicza stwierdziła, iż „*Juszcakiewicz nie angażował się politycznie i społecznie, to w zakresie gospodarki finansowej i materiałowej dobrze prowadził Kapitanat Portu w Darłowie, ciesząc się u większości pracowników opinią dobrego kapitana i spokojnego człowieka*”. W podsumowaniu materiałów znalazło się stwierdzenie, iż motywem ucieczki było jego „*reakcyjne nastawienie do ustroju Polski Ludowej, które to w sprytny sposób było przez niego maskowane*”⁴⁸. Szczeciński Urząd Morski chcąc osłabić własną winę, zauważał, że Juszcakiewicz posiadał zdolności zasugerowania ludziom swojej „*gorliwości służbowej i przywiązania do portu*” maskując działania „*nie mogące wzbudzać żadnych podejrzeń odnośnie planów ucieczki*”. W dalszej części cytowanej powyżej notatki znalazło się stwierdzenie, że „*bardzo sprytnie sfingował preteksty planowanej ucieczki*”⁴⁹.

Ucieczka Zdzisława Juszcakiewicza – kapitana Kapitanatu Portu Darłowo, spotkała się z potępieniem ze strony ówczesnego kierownictwa resortu żeglugi. Wydano plakat – obwieszczenie o zdrajcy narodu, przestrzegając innych przed podejmowaniem podobnych kroków. Nakazano wymazać wszelkie dane dotyczące Juszcakiewicza z ewidencji administracji morskiej. Najbliższa rodzina Zdzisława Juszcakiewicza była wielokrotnie szykanowana (siostra nie mogła wykonywać zawodu nauczycielki, a brat miał problemy w wojsku), przez ponad dekadę odby-

wały się rewizje w domu, dokonywano kontroli korespondencji⁵⁰. Zdzisław Juszcakiewicz kapitan Kapitanatu Portu Darłowo był jedynym w powojennej historii Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, kapitanem portu, który uciekł za granicę.

Losy na emigracji

Po ucieczce z Polski przebywał w Szwecji, gdzie pracował w obozie przejściowym dla uciekinierów w Landskronie. Tam w imieniu władz szwedzkich przeprowadzał rozmowy ze zbiegami z Polski, co służba bezpieczeństwa PRL zakwalifikowała jako działalność wywiadowczą⁵¹. Później pracował w szwedzkim Karkronemi Malme. Na początku lat pięćdziesiątych opuścił Szwecję, w obawie przed polskimi i rosyjskimi służbami specjalnymi⁵². Podjął pracę jako oficer na szwedzkich statkach handlowych, czasowo zamieszkując m. in. w Ameryce Południowej (Brazylia - Sao Paulo i Rio Janeiro rok 1951, Urugwaj – Montevideo- 1951, Argentyna – Buenos Aires 1955, Ameryka Północna, Stany Zjednoczone – Filadelfia, Baltimore 1955-1956, Kanada – Toronto 1957, Quebec 1958, Montreal 1959-1963 posiadał tutaj mieszkanie, Kingston, Lansdowne, Wyspy Bahama – Friport 1964 – 1968). Ściągnął też tutaj swoją żonę.

Od tego czasu w korespondencji, zapewne by nie narażać na niebezpieczeństwo rodziny i przyjaciół, zaczął posługiwać się fałszywym nazwiskiem Karol Koralewski.

Do emerytury pracował jako harbor - master (kapitan portu – W.P.) dla Grand Bahamas Port Authorities. Pływał jako I oficer marynarki handlowej na statkach szwedzkich. W 1970 r. znalazł się w Kanadzie, gdzie w Lansdowne (prowincja Ontario) nabył farmę.

Spędził tu swoje ostatnie lata w charakterze *gentelmen farmer*, posługując się już swoim prawdziwym nazwiskiem.

Zdzisław Juszcakiewicz zmarł w Kingston, 12 czerwca 2001 r. w wieku 93 lat⁵³, w domu opieki dla osób starszych⁵⁴.

47 Ibidem, s. 219.

48 AP Szczecin, SUM, sygn. 1/68; protokół komisji powołanej do zbadania ucieczki ob. Juszcakiewicza Zdzisława byłego Kapitana Portu w Darłowie.

49 Ibidem, notatka inspektora administracyjnego SUM Włodzimierza Obornickiego z 14 września 1948 r. dla Dyrektora Naczelnego SUM w sprawie ucieczki za granicę Juszcakiewicza Zdzisława.

50 R. Techman, op.cit., s. 219, na podstawie informacji Pani Grażyny Lorenc.

51 IPN Warszawa, sygn.. BU 01208/969: pismo Komitetu do Spraw Bezpieczeństwa Publicznego Departament II z 12 IV 1955 r. do Naczelnika Wydziału II Wojewódzkiego Urzędu ds. Bezpieczeństwa Publicznego w Koszalinie.

52 R. Techman, op.cit., s. 220.

53 <http://obits.rootsweb.ancestry.com/cgi-bin/obit.cgi> [dostęp:4.05.2017 r.]

54 Relacja państwa Anny i Krzysztofa Sikorskich - w posiadaniu autora.

Źródła i bibliografia

- A. Celarek, *Morski Dywizjon Lotniczy wspomnienia lotników*, Gdańsk 2013.
- Historie Puckie, magazyn miłośników lotnictwa morskiego, zeszyt nr 7/2016.
- R. Kaczkowski, *Lotnictwo w działaniach na morzu*, wyd. Ministerstwo Obrony Narodowej, Warszawa 1986.
- A. Olejko, *CANT Z-506 B Airone Morskiego Dywizjonu Lotniczego*, Warszawa 2014.
- A. Olejko, *Feralne manewry puckiego MDLot*, *Przegląd Morski* 1991, nr 3.
- A. Olejko, *Lotnictwo morskie II Rzeczypospolitej*, Warszawa 2010.
- A. Olejko, *Zapomniane hydroplany. Nad Bałtykiem i Polesiem 1924-1937*, Warszawa 2008.
- R. Techman, *Porucznik pilot Zdzisław Juszcza-kiewicz (1908-2001)*, *Biuletyn Historyczny Muzeum Marynarki Wojennej* nr 23, wyd. Muzeum Marynarki Wojennej, Gdynia 2008.
- Relacje pani Krystyny Michalewicz w posiadaniu autora.
- Relacje rodziny państwa Anny i Krzysztofa Sikorskich w posiadaniu autora.
- Relacje pani Grażyny Waliszewskiej w posiadaniu autora.
- J. Rozwadowski, *Bombardowałem Gdańsk*, *Skrzydłata Polska*, nr 38 z dnia 22.09.1974 r.
- Słownik współczesnych nazw geograficznych Pomorza Zachodniego z nazwami przejściowymi z lat 1945-1948. Tadeusz Białecki (red.). Szczecin, 2002.
- L. Walkiewicz, Żukowski M., *Darłowo zarys dziejów*, Darłowo 2005.
- K.M. Wilkanowicz, *Historia wodnosamolotu typu CANT*, Kraków 24 VI 1995 r. s.1 kopia w zbiorach Andrzeja Olejko
- Znani i nieznani mieszkańcy powiatu sławieńskiego, pod red. J. Sroki, Sławno 2015.
- M. Żukowski, *Dzieje ziemi sławieńskiej i starostwa w latach 1945-2007*, Darłowo 2008.
- <http://www.infodarlowo.pl/echo,artykul2934.html> [dostęp:12.02.2016 r.]
- http://www.gtfi.com.pl/wpis/zatoka-pucka_id:147 [dostęp 3.08.2017 r.]
- <http://www.tugspotters.com/oud/tugbase/tugs/us%20army%20mtl%20554.htm> [dostęp:26.02.218 r.]
- <http://fow.pl/forum/viewtopic.php?f=18&t=6651#p116834> [dostęp:26.02.2018 r.]

Muzealnictwo Lotnicze

Lotnictwo morskie na ekspozycjach muzealnych świata

Naval aviation at museum exhibitions of the world

Autor dokonuje przeglądu kolekcji muzeów lotniczych Europy, obu Ameryk, Azji, zwracając uwagę na miejsce jakie znajdują w nich statki powietrzne eksploatowane w lotnictwie morskim. Zwraca uwagę, że najbogatszymi, wyspecjalizowanymi także w tym kierunku zbiorami dysponują muzea brytyjskie i Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, one też wytyczają standardy ochrony i ekspozycji kolekcji lotniczych.

The author reviews the collections of aviation museums in Europe, the Americas, Asia, paying attention to the place of aircraft in naval aviation. He points out that the richest collections specialized in this topic are available in British museums and in the United States of America. They also set standards for the protection and display of aviation collections.

Z polskiej perspektywy lotnictwo morskie to wąski, często bagatelizowany wycinek dziejów podboju powietrza. Trudno by było inaczej, tak w II Rzeczypospolitej, jak i w Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej oraz III Rzeczypospolitej dominowała „polityka lądowa”. Podkreślane na każdym kroku związki z morzem nie miały odzwierciedlenia w rzeczywistości. Podejście to zbliżało Polskę do krajów bez jakiegokolwiek dostępu do morza. Można w tym miejscu uogólnić, że im ważniejsze było morze w życiu społeczeństwa danego państwa, tym mocniejsza w lotnictwie była pozycja lotnictwa morskiego.

Rolę papierka lakmusowego znaczenia lotnictwa morskiego dla danego społeczeństwa możemy przypisać związanym z tym zagadnieniem samolotom i śmigłowcom na ekspozycjach muzealnych na całym świecie. Warto przedstawić, jakie obiekty związane z lotnictwem morskim można zobaczyć w polskich muzeach, a jakie w innych krajach Europy, a nawet w placówkach tego typu rozsianych po innych kontynentach. Wybór pod-

danych analizie placówek muzealnych jest całkowicie subiektywny, a niniejszy artykuł nie rości sobie pretensji do bycia kompletnym studium. Ma on raczej charakter przyczynkarski. Należy wierzyć, że materiał ten skłoni bardziej predestynowanych ku temu badaczy do pełnego przedstawienia tego zagadnienia.

Ze względu na charakter tej publikacji oraz ograniczone ramy artykułu zdecydowano się ograniczyć do wyliczenia wartościowych z punktu widzenia morskiego muzealnictwa lotniczego obiektów. Pominięte zostały zagadnienia sposobu tworzenia kolekcji, eksponowania, konserwacji, czy uruchamiania. Są one wprawdzie istotne dla muzealników, ale z punktu widzenia potrzeb niniejszej publikacji mają znaczenie drugorzędne.

Analizowany materiał powstał w oparciu o własne wizyty w kilku muzeach, a przede wszystkim dzięki zapoznaniu się ze stronami internetowymi poszczególnych placówek, a także lekturze publikowanych w formie tradycyjnej i cyfrowej reportaży z wizyt w różnych muzeach.

Samoloty i śmigłowce morskie w polskich muzeach

Kolekcje lotnicze nad Wisłą są zdominowane przez samoloty odrzutowe, które wchodziły na wyposażenie polskiego lotnictwa wojskowego w drugiej połowie XX wieku. Poszczególne MiGi, Suchoje, Limy, Iskry i Biesy zgromadzono nie tylko w bardziej znanych placówkach kulturalnych, ale można je też zobaczyć choćby na terenie 32. Bazy Lotnictwa Taktycznego w Łasku, 31. Bazy Lotnictwa Taktycznego w Poznaniu, Centralnej Szkoły Straży Pożarnej w Częstochowie, a także w Koszalinie, Mierzęcicach, Andrychowie, Sosnowcu, Pińczowie, Pile, Mielcu i Radomiu¹.

tonow An-2 oraz PZL-106BR „Kruk” pracowały w Afryce, więc siłą rzeczy pokonały w jakiś sposób Morze Śródziemne („na własnych skrzydłach”, bądź w przestrzeniach ładunkowych statków transportowych).

Samoloty i śmigłowce stricte „lądowe” znajdują się na ekspozycjach w Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie (samoloty Jakowlew Jak-9P, Iljuszyn Ił-10, Petlakow Pe-2FT, Iljuszyn Ił-2M3 i Tupolew Tu-2S), w Muzeum Uzbrojenia w Poznaniu (samoloty Antonow An-2, Iljuszyn Ił-28, Suchoj Su-20, Mikojan i Guriewicz MiG-15 i MiG-21, Lim-5, TS-11 „Iskra”, a także śmigłowce SM-1 i SM-2), czy też w Lubuskim Muzeum Woj-



Kolekcja rolniczych statków powietrznych w Muzeum Narodowym Rolnictwa i Przemysłu Rolno-Spożywczego w Szreniawie, foto autor, 21 maja 2019 r.

W muzeach lotniczych także dominują samoloty lądowe. Specyficzny charakter ma tutaj kolekcja statków powietrznych w Muzeum Rolnictwa i Przemysłu Rolno-Spożywczego w Szreniawie. Znajduje się tam osiem samolotów (CSS-13, PZL-101, „Antonow” An-2, PZL-104 „Wilga” 35, Let-200 „Morava”, M-15 „Belphegor”, M-18 „Dromader” i PZL-106BR „Kruk”) oraz śmigłowiec Mil Mi-2. Są to z założenia obiekty rolnicze. Ich związki z morzem są w zasadzie żadne, może poza faktem, iż szreniawska „Morava” posłużyła do ucieczki z PRL przez Bałtyk do Szwecji, a An-

skowym w Drzonowie (Avia B-33, Iljuszyn Ił-14, Ił-28, Suchoj Su-20, Su-22m4, Mikojan i Guriewicz MiG-17PF, MiG-21R, Jakowlew Jak-23, Lisunow Li-2, TS-11 „Iskra”, a także śmigłowce Mi-4A i SM-1). Nie inaczej jest w Muzeum 303 im. ppłk. pil. Jana Zumbacha w Napoleonie. W skład tamtejszej kolekcji wchodzi samoloty lądowe: francuski Mirage IIIC, TS-11 „Iskra” w malowaniu Indii, Mikojan i Guriewicz MiG-21M, MiG-23MF, rolniczy śmigłowiec Mil Mi-2R, a także replika samolotu myśliwskiego z okresu drugiej wojny światowej Hawker „Hurricane”.

¹ Nie można wykluczyć, że ze względu na dość ekscentryczną modę usuwania z pomników narzędzi walki produkcji radzieckiej, lista ta jest już nieaktualna.

Samoloty związane z lotnictwem morskim łatwiej odnaleźć w Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni. Znajduje się tam między innymi odrzutowy samolot szkolno-bojowy TS-11 „Iskra” bis, tłokowy myśliwiec Jak-9, a także helikopter Mi-1. Wszystkie te maszyny służyły w polskim lotnictwie morskim.



Samolot szkolno-bojowy TS-11 „Iskra” na ekspozycji Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, foto autor, 30 grudnia 2017 r.

W placówkach ogólnie podejmujących temat historii polskich sił powietrznych lotnictwo morskie znajduje się na marginesie. W Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie skupiono przede wszystkim: MiGi-15, MiGi-17, MiGi-21, Su-20, czy też całą kolekcję Limów. Wśród tego typu obiektów można jednak dostrzec śmigłowiec Mil



Replika wodnosamolotu „Lublin” R-XIII G/hydro, foto Michał Szafran, lipiec 2018 r.



Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie, tutaj stworzono bogatą kolekcję Limów, SB Lim-2M, foto autor, 4 kwietnia 2019 r.



Kolejny dębliński odrzutowy myśliwiec. Mikojan i Guriewicz MiG-21M w charakterystycznym tygrysim malowaniu, które wskazuje, iż samolot pochodzi z bazy lotniczej w podpoznańskich Krzesinach, foto autor, 4 kwietnia 2019 r.



Jeden z najnowocześniejszych samolotów w dęblińskim muzeum – MiG-29, foto autor, 4 kwietnia 2019 r.



Morska wersja śmigłowca Mil Mi-4 w Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie (numer taktyczny 1717), foto autor, 4 kwietnia 2019 r.

Mi-2. Model ten był wykorzystywany w szeregu różnych czynności. Powstało przeszło 20 różnych wersji, np. rolnicza. Jednakże dębliński „Hoplit”, jak nazywano ten śmigłowiec w krajach NATO, pochodzi z 29. Darłowskiej Eskadry Lotniczej. W nadmorskiej bazie wykonywał on zadania z zakresu szkolenia, transportu i łączności. Także inne śmigłowce w Dęblinie mają ścisły związek z morzem. Ekspozowany tam Mi-4 to wersja morska tego statku powietrznego. Mil Mi-14PS to natomiast helikopter ratownictwa morskiego.

Obiektów związanych z lotnictwem morskim nie brakuje też w krakowskim Muzeum Lotnictwa Polskiego, choć kojarzone jest ono przede wszystkim z lotnictwem lądowym. W Krakowie można np. zobaczyć samolot szturmowo-rozpoznawczy British Aerospace „Harrier” GR.3. Samoloty pionowego startu „Harrier” są nierozdzielnie związane z lotnictwem morskim, lecz wydaje się, że akurat ten egzemplarz był wykorzystywany przez lotnictwo lądowe. Niekwestionowany związek z morzem ma natomiast kolejny brytyjski samolot w Krakowie – de Havilland



Prezentowany w Krakowie samolot szturmowo-rozpoznawczy British Aerospace „Harrier” GR.3, foto autor, 30 grudnia 2015 r.



Efekt kontaktów krakowskiego muzeum z zagranicą. Republic F-84F „Thunderstreak” w malowaniu belgijskiego lotnictwa wojskowego, foto autor, maj 2012 r.



Jedne z najcenniejszych samolotów w zbiorach Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie: Albatros B.II oraz PZL P.11c, foto autor, maj 2012 r.



Wnętrze hangaru w Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie. Na pierwszym planie myśliwiec Supermarine „Spitfire”, foto autor, 30 grudnia 2015 r.



Śmigłowiec ratownictwa morskiego Mil Mi-14PS, Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie. foto autor, 4 kwietnia 2019 r.

„Sea Venom” FAW.21. Jest to myśliwiec pokładowy, który był wykorzystywany między innymi w czasie zatargu wywołanego nacjonalizacją Kanału Sueskiego. Zdecydowanie starsza, a zarazem cenniejsza (jedeny zachowany egzemplarz na świecie) jest rosyjska łódź latająca Grigorowicz M-15 z 1917 roku. W Krakowie udało się też zebrać statki powietrzne związane z polskim lotnictwem morskim. Znakomitym tego przykładem jest TS-11 „Iskra”, a w zasadzie jej egzemplarz w wersji rozpoznania morskiego „R bis DF”. W muzeum znajduje się także przynajmniej jeden związany z morzem śmigłowiec. Demonstrowany Mil Mi-4ME to helikopter w wersji do zwalczania okrętów podwodnych.



Obiekt bezsprzecznie związany z lotnictwem morskim – odrzutowy myśliwiec pokładowy de Havilland „Sea Venom” FAW.21, foto autor, 30 grudnia 2015 r.

Muzealnictwo lotniczo-morskie w innych zakątkach Europy

W wielu krajach Starego Kontynentu problem morskich samolotów i śmigłowców jest przedstawiany zdecydowanie szerzej niż w Polsce. Tyczy się to szczególnie państw, których XX-wieczna historia jest ściśle związana z morzem.

Z powyższych względów trudno oczekiwać, by morskie statki powietrzne znalazły się w kapitalnym skądinąd czeskim Muzeum Lotnictwa Kbely. Obejrząc tam można różne modele Aero, Avii, MiGów, czy Zlinów, ale próżno szukać samolotów i śmigłowców związanych z morzem. Do praskiego muzeum warto się udać, ale z innych powodów. Szczególnie wskazane jest obejrzeć tamtejszą, zapierającą dech w piersiach, kolekcję pierwszych odrzutowych myśliwców.

Samoloty wyeksponowano też w innych czeskich muzeach. W Narodowym Muzeum Techniki w Pradze znajdują się między innymi Supermarine „Spitfire” LF Mk.IXE, Avia BH.10, czy też



Samolot rozpoznania morskiego TS-11R „Iskra” bis DF. Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie, foto autor, 30 grudnia 2015 r.



Śmigłowiec zwalczania okrętów podwodnych Mil Mi-4ME, Kraków 30 grudnia 2015 r., foto autor.

LWF Model V „Tractor”. Natomiast w Muzeum Lotnictwa w Mlada Boleslav skupiono repliki samolotów od przedednia pierwszej wojny światowej do lat 30. XX wieku. Tak w jednej jak i drugiej placówce znajdują się konstrukcje, nie mające zbyt wiele wspólnego z lotnictwem morskim.

Siłą rzeczy podobna sytuacja dotyczy Słowacji. W Muzeum Lotnictwa w Koszycach (oddział Słowackiego Muzeum Techniki) zebrano 18 oryginalnych statków powietrznych. Z ciekawszych konstrukcji można wymienić następujące samoloty: Suchoj Su-15TM, Su-22, Mikojan i Guriowicz MiG-15, MiG-21, czy też rolniczy Z-37 „Čmelák”.

Jednym ze szczególnie imponujących muzeów we wschodniej części Europy jest kijowskie Państwowe Muzeum Lotnictwa im. Olega Antonowa. Zwiedzający otrzymuje tam pełen przegląd konstrukcji lotniczych wykorzystywanych w bloku wschodnim w drugiej połowie XX wieku. Wśród MiGów, Tupolewów, Suchojów, Milów, Iljuszynów i oczywiście Antonowów,

warto wskazać szczególnie na pięć obiektów. W Kijowie wyeksponowano bowiem radzieckie śmigłowce pokładowe Kamowa Ka-25 i Ka-27, łodzie latające Berijewa Be-6 oraz Be-12, a także myśliwsko-szturmowy samolot pionowego startu i lądowania (odpowiednik brytyjskiego Harriera) Jakowlew Jak-38.

Posuwając się dalej w kierunku wschodnim można trafić do kolejnego ogromnego muzeum – Centralnego Muzeum Sił Lotniczych Federacji Rosyjskiej w Moskwie (lotnisko Monino). Zgromadzonych jest tam przeszło 170 statków powietrznych. Wśród nich nie ma jednak zbyt

Jeszcze mniej wątków związanych z lotnictwem morskim odnajdziemy w drugim rosyjskim muzeum lotniczym – Muzeum Historii Lotnictwa Cywilnego w Uljanowsku. Znajduje się tam między innymi bombowiec ANT-4, myśliwiec MiG-25, samolot wielozadaniowy Po-2 oraz pasażerskie Tu-116 i Tu-144, rolniczy odrzutowiec M-15 „Belphegor”, a także samolot bombowy Il-28. Warto zaznaczyć, że ostatni z samolotów występował w wersjach zwalczania okrętów podwodnych oraz morskiej (z torpedą). Finowie wykorzystywali przy tym te maszyny do patrolowania morza.



Jedne z ciekawszych eksponatów w Muzeum Lotnictwa Kbely w Czechach: przedwojenny dwupłatowy myśliwiec Avia B-534 oraz Avia S.199, czyli kopiaowany po drugiej wojnie światowej w Czechosłowacji Messerschmitt Bf 109, foto autor, lipiec 2016 r.

wielu obiektów związanych z lotnictwem morskim. Dla historyka szczególnie smaczkami są bez wątpienia Ilja Muromiec, czy Blériot XI. Licznie dominują jednak samoloty konstrukcji Polikarpowa, Petlakowa, Tupolewa, Iljuszyna, Antonowa, Ławoczkina, Suchoja oraz Mikojana i Guriewicza; a także śmigłowce Miła i Kamowa. Obiektów związanych z morzem jest jeszcze mniej niż w Kijowie. Są to wyposażona w dwa turbośmigłowe silniki łódź latająca Berijew Be-12, a także samolot pionowego startu i lądowania Jakowlew Jak-141. Be-12 została zbudowana w celu patrolowania mórza, zwalczania okrętów podwodnych, a także ratownictwa morskiego. Jak-141 był przewidziany do wprowadzenia na lotniskowce. Prowadzono w tym celu doświadczenia na krążowniku lotniczym „Baku”. Ostatecznie jednak samolot ten został przekształcony w wielozadaniowy, zdolny do zwalczania celów naziemnych i nawodnych.

Opisując muzealnictwo lotnicze Europy Wschodniej warto zatrzymać się jeszcze na Estonii, gdzie w Muzeum Morskim w Tallinie znajduje się replika wodnosamolotu Short Type 184. Trudno nie dostrzec tu analogii z Muzeum MDLOT w Pucku. Rzeczony wodnosamolot to jednosilnikowy dwumiejscowy dwupłat na dwóch pływakach. W lotnictwie Estonii był wykorzystywany do 1933 roku.

Interesujących muzeów nie brakuje także na Bałkanach. Na pierwszym miejscu warto wymienić Muzeum Lotnictwa na lotnisku Krumovo pod Płowdiw. Na pierwszy rzut oka muzeum to nie różni się od innych tego rodzaju placówek w krajach byłego Układu Warszawskiego. Są tam śmigłowce Michaiła Miła: Mi-1, Mi-2, Mi-4; myśliwce Mikojana i Guriewicza: MiG-15, MiG-17, MiG-19, MiG-21, MiG-23; Suchoje, Kamowy i Jakowlewy. Uwagę zwracają też rolnicze: polski PZL-101 „Gawron” oraz czechosłowacki Z-37

„Čmelák”. Bezwzględnie jednak prawdziwą perłą w tej kolekcji jest niemiecki wodnosamolot pływakowy Arado Ar 196A3. Bułgaria otrzymała 12 takich samolotów od III Rzeszy. Latały one w ramach 161. Dywizjonu Obrony Wybrzeża. Wykonywały loty rozpoznawcze i chroniły konwoje.

Kolejne warte uwagi muzeum w tej części świata znajduje się w Serbii. Muzeum Lotnictwa w Belgradzie było dla Serbów znakomitą okazją do ukazania swej najnowszej historii i bądź co bądź pewnych sukcesów. W nowoczesnym muzeum są bowiem wyeksponowane szczątki zestrzelonych przez jugosłowiańską obronę przeciwlotniczą amerykańskich samolotów F-16C oraz uchodzącego za niemożliwy do trafienia F-117A. Historycy lotnictwa znajdują jednak w tym muzeum wiele jeszcze ciekawszych obiektów. Demonstrowane są tam bowiem np.: Messerschmitt Bf 109G-2, Hawker „Hurricane” Mk.IV, Supermarine „Spitfire” Mk.V, Jakowlew Jak-3, Iljuszyn Ił 2m3 Szturmowik, Republic P-47D „Thunderbolt”, Junkers Ju 52/3m, a przede wszystkim wyposażona w oryginalny silnik replika samolotu Nieuport XI „Bébé”. Oczywiście nie brakuje też samolotów „epoki odrzutowców”. Jednak obok MiGów pojawiają się także samoloty zachodnie, np. Lockheed T-33A, Republic F-84G „Thunderjet”, czy też North American F-86D „Sabre”.

Patrząc z dzisiejszej perspektywy mogłoby się wydawać, że w okrojonej terytorialnie i pozbawionej dostępu do morza Serbii nie powinno się oczekiwać muzealnych samolotów i śmigłowców związanych z lotnictwem morskim. Nie można jednak zapominać, że przez przeszło 70 lat Jugosławia (której historię kontynuuje Serbia) była państwem o długiej linii brzegowej i musiała posiadać lotnictwo morskie. Ma to swoje przełożenie na belgradzką kolekcję. Zwiedzający może zobaczyć np. dwa śmigłowce pokładowe Kamowa: Ka-25 i Ka-28. Pierwszy z nich znajdował się na wyposażeniu lotnictwa morskiego szeregu państw, w tym Jugosławii. Muzealny egzemplarz latał w składzie 784. Eskadry Zwalczania Okrętów Podwodnych. Ka-28 to natomiast wersja eksportowa Kamowa Ka-27. Jugosławia kupiła dwa egzemplarze. Na wystawie można zobaczyć śmigłowiec w wersji do zwalczania okrętów podwodnych ze Splitu. Poza śmigłowcami bezpośrednio z lotnictwem morskim kojarzy się dwusilnikowa

łódź latająca Short SA6 „Sealand” Mk.I. Brytyjczycy eksportowali ją do ośmiu krajów świata, w tym do Jugosławii. Ekspozowany wodnosamolot służył w 122. Sekcji Wodnosamolotów.

Da się znaleźć jeszcze inne związki z lotnictwem morskim. Przykładowo śmigłowiec Sikorsky/Westland/Soko posiadał wersję zwalczania okrętów podwodnych. Z tym, że była to wersja Mk.7, podczas gdy demonstrowana jest wersja Mk.5. Na ekspozycji znajduje się też samolot de Havilland Canada DHC-2 „Beaver”. Istniała odmiana tego samolotu na pływakach, lecz w stolicy Serbii można zobaczyć samolot na kołach. Nie sposób przy tym nie wspomnieć o odrzutowcu Follant „Gnat” F Mk.1, który został rozslawiony przez komedię „Hot shots”. Na ekranie Follant Gnat grał myśliwiec pokładowy.

Była Jugosławia to interesujący przypadek, bowiem jej wieloletni przywódca – Josip Broz Tito, starał się prowadzić politykę niezależną od Związku Radzieckiego. Stąd w jugosłowiańskim lotnictwie znajdowały się samoloty bojowe rodem z „zachodu”, które trafiły z czasem do belgradzkiego muzeum. Analizując kolekcje muzealne w poszczególnych krajach Europy łatwo dostrzec, że po przekroczeniu „żelaznej kurtyny” proporcje w kolekcjach muzealnych zmieniają się zdecydowanie na korzyść konstrukcji amerykańskich, brytyjskich, francuskich, włoskich itd.

Szczególne przypadki stanowią tutaj Niemcy, które po zjednoczeniu miały możliwość tworzenia w swych muzeach kolekcji składających się zarówno z maszyn „wschodnich” jak i „zachodnich”. Z drugiej jednak strony Niemcy od początku swej nowożytnej historii raczej były skupione na swych granicach lądowych, a nie na wybrzeżu morskim. Tym samym w niemieckich muzeach nie ma zbyt wielu morskich samolotów i śmigłowców.

Z punktu widzenia niniejszego artykułu najważniejszym muzeum niemieckim zdaje się być Muzeum Wojskowo-Historyczne Bundeswehry na lotnisku Berlin-Gatow. Obok myśliwców Mikojan i Guriewicz MiG-15UTI, MiG-21F-13, MiG-29G, szturmowego Su-22m4, bombowego Iljuszyna Ił-28, transportowego Antonowa An-26 i wielozadaniowego Antonowa An-2, znajdują się tam także zachodnie myśliwce i samoloty myśliwsko-bombowe: F-84 „Thunderstreak”, North American F-86K „Sabre”, Lockheed F-

-104G „Starfighter”, McDonnell Douglas F-4 „Phantom”, czy też Panavia „Tornado”. Z historycznego punktu widzenia ciekawsze zdają się być pamiętające drugą wojnę światową: Messerschmitt Bf 109G-2, Focke Wulf Fw 190A-8, Messerschmitt Me 163B oraz samoloty bombowe CASA 2.111B (hiszpańskie Heinkle He 111).

Na lotnisku Gatow można też napotkać konstrukcje związane z lotnictwem morskim: brytyjski pokładowy turbośmigłowy samolot zwalczania okrętów podwodnych i wczesnego ostrzegania Fairey „Gannet” AS 4, francuski rozpoznawczy dwusilnikowy Bréguet BR 1150 Atlantic w barwach niemieckiej marynarki wojennej, brytyjski pokładowy samolot myśliwsko-bombowy Hawker „Sea Hawk” (G.A.) Mk.6 oraz pochodzący z tego samego kraju śmigłowiec Bristol 171 „Sycamore” Mk.52. Ten ostatni jest eksponowany w barwach niemieckiej marynarki wojennej. Ogólnie Niemcy kupili 50 takich maszyn. Większość trafiła do Bundeswehry, a cztery zasilili Bundesmarine.

Drugim z wartych polecenia muzeów w tym kraju jest oddział Deutsches Museum w Schleissheim pod Monachium. Zgromadzono tam między innymi takie samoloty jak: Antonow An-2, Fieseler Fi 156C „Storch”, CASA 2.111B, Messerschmitt Bf 109E, Lockheed F-104G „Starfighter”, a z najnowszych konstrukcji Eurofighter EF-2000 DA 1, czy Panavia „Tornado”.

Z punktu widzenia lotnictwa morskiego warto zwrócić uwagę na dwie łodzie latające Dorniera: Do 24 T-3 oraz Do A „Libelle” II. Ta ostatnia powstawała w latach 1920-1921. Zbudowano ogółem 14 egzemplarzy tej trzymiejscowej maszyny. Do 24 T-3 to trzysilnikowa łódź latająca budowana w latach 1937-1945. Jeszcze w latach 60. XX wieku była wykorzystywana w Hiszpanii w celach ratownictwa morskiego. Do tych samych zadań niemiecka marynarka stosowała między innymi śmigłowce Sikorsky S-58 (H-34G). Eksponowany w Schleissheim helikopter wykonywał te misje w ramach 5. Geschwadera Lotnictwa Morskiego, który bazował w Kilonii-Holtenau. Prawdziwą perłą w bawarskiej kolekcji jest Fokker D.VII. Egzemplarz ten jeszcze w 1935 roku był używany w holenderskim lotnictwie morskim. Na ekspozycji jest jednak wystylizowany na okres pierwszej wojny światowej i pomalowany w charakterystyczne kolorowe wielokąty. Zdecydowanie

słabsze związki z lotnictwem morskim ma znajdujący się w tym samym muzeum dużo późniejszy myśliwiec McDonnell Douglas F-4E Phantom II. Był to co prawda także samolot pokładowy, ale zachodni Niemcy stosowali go jako samolot myśliwsko-bombowy, wspierający wojska lądowe.

W północnych Niemczech natomiast można zajrzeć do Luftfahrtmuseum Laatzen pod Hannoverem. Wśród blisko 40 samolotów są tam repliki Fokkera E.III i Sopwith „Camela”, Fokker Dr.I, Nieuport 17C1, drugowojenne myśliwce Supermarine „Spitfire” Mk.XIV, Messerschmitt Bf 109G-2, Focke Wulf Fw 190A-8, a nawet rolniczy Antonow An-2R. Próżno jednak doszukiwać się wątków lotnictwa morskiego, chyba, że potraktujemy w taki sposób makietę samolotu Ryan M-2 „Spirit of St. Louis”, którym Charles Lindbergh przeleciał Atlantyk.

Nie należy wiązać też nadziei na spotkanie samolotów i śmigłowców morskich w Muzeum Techniki w Berlinie, Flugplatzmuseum w Chociebużu, czy też w Hangarze 10 w Zirchow na wyspie Uznam. Nie znaczy to, że nie warto zobaczyć statków powietrznych w tych muzeach. W Muzeum Techniki znajdują się choćby: Messerschmitt Bf 109E-4, Douglas C-47 „Skytrain”, Messerschmitt Bf 110F-2, Junkers Ju 88G-1, Junkers Ju 52/3m, Heinkel H-162A-2, Fieseler „Storch”, czy też SB Lim-2 w polskim malowaniu.

W Chociebużu wystawa ogniskuje się wokół samolotów i śmigłowców wyprodukowanych po drugiej wojnie światowej. Są tam: śmigłowce Mil Mi-2, Mi-4, Mi-8, Mi-9, Mi-24 oraz Bell UH-1D i Alouette II; myśliwce MiG-17, MiG-19, MiG-21, MiG-23 oraz Republic F-84, North American F-86, Lockheed T-33 oraz F-104. Ponadto tuż przy granicy niemiecko-polskiej można podziwiać samoloty rolnicze Z-37 „Čmelák”, PZL-106 „Kruk”, a także znanego między innymi ze swych prac dla rolnictwa Antonowa An-2.

Na wyspie Uznam w prywatnym muzeum znajdują się samoloty z połowy XX wieku: wystylizowany na Polikarpowa Po-2 CSS-13, Jakowlew Jak-9UM, North American P-51 „Mustang”, Messerschmitt Bf 109, Supermarine „Spitfire” Mk.IX, Piper PA-18 „Super Cub”, North American AT-6A „Harvard” II oraz de Havilland DH.82 „Tiger Moth”.

W przeciwieństwie do Niemiec Holandia jawi się jako państwo wybitnie morskie. O dziwo nie znajduje to odzwierciedlenia w kolekcji stat-

ków powietrznych placówki Aviodrome Lelystad. Na bardzo interesującej ekspozycji są nieprzećiętne samoloty: Wright Flyer A, Fokker Dr.I, Nieuport 11C1, Fokker F.VIIA, Fokker C.V-D, Aircro DH.9, Douglas DC-2, DC-3 i C-54A „Sky-master”; a do tego wiatrakowiec Cierva C.30A. Próżno jednak szukać tam obiektów związanych z lotnictwem morskim.

O tej gałęzi lotnictwa nie zapomniano natomiast w Danmarks Flymuseum, czyli w duńskim Muzeum Lotnictwa na zachodnim wybrzeżu

duże się raczej wersja pasażerska), najślynniejszy w tym gronie Gloster „Meteor” F Mk.8 oraz uderzający ekscentryczną konstrukcją, wyposażony w silnik motocyklowy Himmellus.

Jeszcze bardziej efektownie przedstawia się kolekcja statków powietrznych w norweskim Flysamlingen Forsvarets Museer, kilkadziesiąt kilometrów na północ od Oslo. Wśród najstarszych obiektów tej placówki można wymienić Royal Aircraft Factory B.E.2e. Konstrukcje z okresu drugiej wojny światowej reprezentują natomiast:



Wodnosamolot pływakowy Rumpler Start na ekspozycji Flysamlingen Forsvarets Museer w Norwegii.
Źródło: Wikipedia Commons.

Półwyspu Jutlandzkiego. Wśród szalenie interesujących muzealiów, takich jak: Avro 504N, Supermarine „Spitfire” HF Mk.IXE, Lockheed T-33A, Republic F-84G „Thunderjet” i RF-84F „Thunderflash”, North American F-86D „Sabre”, F-100D „Super Sabre”, Lockheed F-104G „Starfighter”, Saab RF35 „Draken”, Fairey „Firefly” i Douglas C-47A „Dakota”; rozmieszczono także samoloty i śmigłowce ściśle związane z duńskim lotnictwem morskim. Na pierwszym miejscu wypada wymienić dwusilnikową łódź latającą Consolidated PBY-6A „Catalina”. Ten symbol zwycięskiej walki aliantów przeciw U-Bootom pozostawał w służbie także po zakończeniu drugiej wojny światowej. W Danii latał od drugiej połowy lat 50. do lat 70. XX wieku. Ponadto Duńczycy eksponują w swym muzeum helikopter Sikorsky S-55C (H-19) „Chickasaw”, który odegrał wielką rolę w lotnictwie morskim szeregu krajów świata. W Danmarks Flymuseum znajdują się także wykorzystywane przez duńskie lotnictwo morskie samoloty Hawker „Dankok”, KZ II „Sport”, Embraer 110 „Bandeirante” (stosowane do patrolowania morza, ale na ekspozycji znaj-

Douglas C-47A, kadłub Junkersa Ju 88A, Junkers Ju 52/3m, Heinkel He 111P-2, a także Supermarine „Spitfire” PR Mk.XI. Imponująca jest kolekcja myśliwskich odrzutowców. Norwegowie mogą się pochwalić różnymi wersjami samolotów: de Havilland „Vampire”, Lockheed T-33, Republic F-84, North American F-86, Lockheed F-104 oraz Northrop F-5.

Z punktu widzenia tej pracy najważniejsze są jednak statki powietrzne związane z morzem. Tych w Norwegii także nie brakuje. Można wymienić wykorzystywany w norweskiej Straży Przybrzeżnej i lotnictwie śmigłowiec Sikorsky H-19D-4 „Chickasaw”, lekki transportowy oraz sanitarny kanadyjski Noorduyn „Norseman” Mk.IV (na kołach, ale obok umieszczono pływaki), a także bombowo-patrolowy trzymiejscowy wodnosamolot Northrop N-3PB. Każdy z wodnosamolotów jest napędzany jednym silnikiem tłokowym. Najcenniejszy w tym gronie wydaje się jednak Rumpler „Start”. Ten wodnosamolot na pływakach został zakupiony ze składek społecznych i w 1912 roku przekazany norweskiej marynarce wojennej.

Specyficzne w analizowanym gronie jest szwedzkie Muzeum 21. Skrzydła Lotniczego w Luleå. Placówka powstała w oparciu o jednostkę sił powietrznych, co znalazło swe odbicie w przedstawianej kolekcji, zdominowanej przez szwedzkie powojenne odrzutowce Saaba. W Luleå zobaczymy JA37 DI „Viggen”, J35 „Draken”, SK 60C, J32E „Lansen”, S29C „Tunnan” i S35E „Draken”. Wystawę uzupełniają dwa śmigłowce – Agusta-Bell i Boeing „Vertol”, a także łokowy myśliwiec P-51 „Mustang”.

Bardziej zróżnicowana jest wystawa Islandzkiego Muzeum Lotnictwa w Akueyri. W kolekcji nie brakuje samolotów pasażerskich (np. Boeing 727), łącznikowych (Piper J3C-65 „Cub”) i turystycznych (Cessna 140). Uwagę przykuwa jednak Douglas C-47A. Trzy obiekty bezdyskusyjnie kwalifikują się do grona statków powietrznych związanych z lotnictwem morskim. Są to: wykorzystywany jako patrolowy i jako ambulans śmigłowiec Aerospatale SA.365N „Daupin” 2, jednosilnikowy wodnosamolot pływakowy Waco ZKS-7 (w służbie od 1940 roku) oraz pełnowymiarowy model osadzonego na pływakach samolotu pasażerskiego Junkers F-13.

Na przeciwnym krańcu Europy znajduje się Turcja, która po drugiej wojnie światowej stanowiła ważny element układanki NATO w Europie. Ma to swoje przełożenie w samolotach i śmigłowcach pokazywanych w Tureckim Muzeum Lotnictwa w Stambule. Nie brakuje tam wyprodukowanych w Stanach Zjednoczonych samolotów myśliwskich. Ich zestawienie można byłoby zacząć od łokowej maszyny Republic P-47D „Thunderbolt” i przechodząc przez różne wersje odrzutowców Lockheed T-33A, Republic F-84, North American F-86 i F-100, Convair F-102 „Delta Dogger”, Lockheed F-104, Northrop F-5, McDonnell Douglas F-4, dojść aż do General Dynamics F-16C „Fighting Falcon” Blok 40. Powyższe samoloty myśliwskie, czy też myśliwsko-bombowe przyćmiewają resztę kolekcji, ale mimo to warto wymienić jeszcze inne znane samoloty: Miles Magister, Douglas C-47 w różnych wersjach, North American T-6G „Harvard”, Douglas C-54D „Skymaster”, Dornier Do 27 i Do 28, a także C-160D „Transall”. Nie ma jednak wątpliwości, że dla polskiego widza muzealnego obiektem numer jeden w Turcji od lat pozostaje przedwojenny myśliwiec PZL P-24G. Można

nadmienić, że w Tureckim Muzeum Lotnictwa znajduje się jeszcze PZL-104 „Wilga” 35.

W porównaniu do ogromu maszyn lądowych nieco rozczarowuje liczba obiektów związanych z lotnictwem morskim. Rozczarowanie szybko ustępuje miejsca zachwytowi, gdy wskaże się, iż obok dostępnych w wielu innych muzeach śmigłowca Sikorsky H-19B i dwusilnikowego samolotu zwalczania okrętów podwodnych S-2E „Tracker”, w stambulskiej kolekcji zachował się jedyny na świecie egzemplarz łodzi latającej Grigorowicz M-5.

Wśród krajów Europy Południowej zdecydowanie bardziej niż Turcja z wodnosamolotami kojarzą się Włochy. Z pewnością nie będą zawiedzeni miłośnicy tego rodzaju statków powietrznych, którzy zdecydowaliby się odwiedzić Muzeum Włoskiego Lotnictwa Wojskowego w Vigna di Valle pod Rzymem. Włosi oferują możliwość zobaczenia między innymi jednosilnikowego wodnosamolotu na dwóch pływakach Macchi MC.72. Ten wodnosamolot o smukłej linii dzierżył niegdyś tytuł najszybszego wodnosamolotu świata. W Vigna di Valle znajdują się także podobne konstrukcyjnie wodnosamoloty pływakowe: Macchi M.39, Caproni Ca.100 „Idro”, Fiat C.29 oraz doskonale znany w Polsce CANT Z.506B „Airone”. Na Półwyspie Apenińskim można też obejrzeć łodzie latające: Lohner L.I (najstarsza w kolekcji, z okresu pierwszej wojny światowej), Savoia-Marchetti S.56 i Grumman HU-16A „Albatross”; pływakowy wodnosamolot pokładowy IMAM Ro.43 „Maggiolino”; samolot lądowy przeznaczony do zwalczania okrętów podwodnych Grumman S-2F-I, a także wykorzystywany przez włoską marynarkę wojenną w tym samym celu śmigłowiec Sikorsky SH-3D „Sea King”.

Do włoskiego muzeum warto udać się jednak nie tylko ze względu na lotnictwo morskie, lecz także lądowe. Jest tam bowiem nie tylko bardzo bogata kolekcja Fiatów (CR.32, CR.42, G.5 bis, G.46, G.49, G.55, G.59, G.80, G.82, G.91 i G.212), ale także samoloty, które odegrały poważną rolę w historii światowego lotnictwa wojskowego: Hanriot HD-1, Fieseler Fi 156C „Storch”, Reggiane Re.2002, Savoia-Marchetti SM.79, Supermarine „Spitfire” Mk.IX, P-51D „Mustang”, F-84F „Thundestreak” i F-84G „Thunderjet”, F-86D „Sabre”, F-100D „Super Sabre”, F-104 „Starfighter”, Panavia „Tornado” i General Dynamics F-16A.

Na zakończenie można dodać, że poza wodnosamolotem CANT Z.506B „Aironé”, Włosi demonstrowują SVA-5 i SPAD S.VIIC1, które także wchodziły na wyposażenie polskich Wojsk Lotniczych.

Omawiając kolekcje samolotów w poszczególnych muzeach Europy, niestosownie byłoby nie wspomnieć o Musée de l'Air et de l'Espace w Le Bourget pod Paryżem. Znajdują się tam najstarsze z zachowanych do dziś samolotów: Voisin Farman, samolot braci Wright z 1908 roku, Blériot XI, Caudron G.III, Nieuport 11, Junkers D.I, Airco DH.9, Bréguet XIVA2, Fokker D.VII, czy Pfalz D.XII. Z nieco młodszych, ale jeszcze napędzanych silnikami tłokowymi konstrukcji można wymienić myśliwce: Polikarpow I-153, Dewoitine D.520, Supermarine „Spitfire” LF Mk.XVI, Jakowlew Jak-3, Republic P-47D „Thunderbolt”, North American P-51D „Mustang”, Focke Wulf Fw 190A-8; transportowego Douglasa C-47; pasażerskiego Junkersa F-13, a także bombowiec CASA 2.111D (Heinkel He 111H-16). Pod Paryżem znajduje się też odrzutowy myśliwiec Heinkel He 162A-2.

Wśród samolotów wyprodukowanych po drugiej wojnie światowej przedstawiana już w kilku muzeach mieszanka samolotów myśliwskich Lockheed, North American i Republic łączy się w dość proporcjonalny sposób ze szwedzkimi Saabami (SK37E „Viggen”, J32E „Lansen”, J35A „Draken”) i przede wszystkim maszynami francuskimi (Dassault „Mirage” IVA, IIIC, Dassault MD450 „Ouragan”), względnie budowanymi w konsorcjach z udziałem firm francuskich (SEPECAT „Jaguar”). Całość uzupełniają pojedyncze MiGi i Suchoje.

W tak bogatej kolekcji nie mogło zabraknąć reprezentantów lotnictwa morskiego. Najbardziej charakterystyczna dla tej części sił powietrznych wydaje się być czterosilnikowa łódź latająca Short S.25 „Sandringham” Mk.7. Warte wspomnienia są jeszcze operujące z baz na lądzie samoloty rozpoznawcze i zwalczania okrętów podwodnych – Lockheed P-2V-7 „Neptune” oraz Bréguet Br.1150 „Atlantic” 61. W muzeum znajduje się też cała kolekcja uniwersalnych śmigłowców, które realizowały między innymi zadania stawiane przez marynarkę wojenną. Do tej grupy można zaliczyć: SNCASE SE 3130 „Alouette” II (wykorzystywany też jako rolniczy), SNCASE SE 3210 „Super Frelon” (tego typu helikoptery bazowały

między innymi na lotniskowcu Clemenceau), Aérospatiale SA 321 G „Super Frelon” 144 (stosowany do zwalczania okrętów podwodnych, nie tylko we Francji, ale też w Chinach, Izraelu, Iraku, Libii, Afryce Południowej i Syrii), a także Aérospatiale SA 316B „Alouette” III. W pewien sposób do lotnictwa morskiego kwalifikowałby się też samolot odrzutowy CM.170 „Magister”, którego jedna z wersji była przeznaczona na lotniskowce.

Obiektów związanych z lotnictwem morskim nie zobaczymy natomiast w Fundacio Parc Aeronautic de Catalunya w Sabadell pod Barceloną. Choć placówka to posiada w swych zbiorach interesujące samoloty (Polikarpow I-153 „Czajka”, Antonow An-2, de Havilland DH.82 „Tiger Moth”, Dornier Do 27, Douglas C-47B „Skytrain”, Lockheed F-104G „Starfighter”, Lockheed T-33A, czy McDonnell Douglas F-4C „Phantom”), to nie są to obiekty ściśle związane z lotnictwem morskim. Choć „Phantom” był maszyną stosowaną na lotniskowcach, to jednak w Europie należy go traktować jako myśliwsko-bombowy samolot wspierający wojska lądowe.

Więcej pod tym względem mają do zaoferowania poddane analizie muzea portugalskie. W Terrugem pod Lizboną funkcjonuje Museu do Ar. Znajdująca się tam kolekcja samolotów i śmigłowców robi pozytywne wrażenie. Wśród najstarszych obiektów można wymienić Blériot XI i Caudron G.III. Z konstrukcji pamiętających drugą wojnę światową pod Lizboną zobaczymy: Hawker „Hurricane” IIc, Supermarine „Spitfire” HF Mk.XIc, Hawker „Hurricane” Mk.IIIB, Douglas C-47A „Dakota”, Junkers Ju 52/3m. Natomiast późniejsze maszyny reprezentują na przykład: Lockheed T-33A „Silver Star”, North American F-86F „Sabre”, Canadair CF-104D „Starfighter”, Fiat G.91, Dassault „Mirage” III, a także będący depozytem z Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie Mikojan i Guriewicz MiG-21PFM.

Korzystne wrażenie robi też zestaw statków powietrznych związanych z morzem. W zbiorach Museu do Ar znajduje się między innymi dość popularny w światowych muzeach śmigłowiec Sikorsky H-19. Towarzyszą mu: pokładowy samolot uderzeniowy LTV A-7P Corsair II, rozpoznawczy dwupłatowy wodnosamolot Fairey IIID (prawdopodobnie jest wypożyczony do Comissão Cultural de Marinha), Piper PA-18 (L-21B) „Super Cub” (samolot ten wykorzystywała zarówno por-

tugalska armia jak i marynarka), dwusilnikowa łódź latająca Grumman G-44 „Widgeon”, dwusilnikowy samolot patrolowy i zwalczania okrętów podwodnych Lockheed P-2V-5 „Neptune” oraz czterosilnikowa jednostka tego samego przeznaczenia Lockheed P-3 „Orion”.

Na tym nie kończy się jednak wykaz wodnosamolotów w lizbońskich muzeach. W Comissão Cultural de Marinha znajdują się dwa wodnosamoloty: Franco British Aviation Type B oraz Fairey III D „Santa Cruz”. Należy zakładać, że ten drugi, pochodzący z puli 11 egzemplarzy wykorzystywanych przez Portugalię w latach 20. XX wieku, to depozyt Muzeum Lotnictwa w Lizbonie. FBA Type B jest jeszcze starszy. Powstał w latach pierwszej wojny światowej. Portugalczycy eksploatowali trzy takie maszyny.

Truizmem wydaje się stwierdzenie, że europejskim państwem, dla którego morze ma i przez stulecia miało szczególne znaczenie jest Wielka Brytania. Należy więc zakładać, że muzea w tym kraju oferują możliwość zobaczenia szczególnie wielu obiektów związanych z lotnictwem

morskim. Założenie to nie jest chybione. Zbiory brytyjskich muzeów są pod tym względem imponujące. Najważniejszą z brytyjskich placówek kolekcjonujących statki powietrzne jest Royal Air Force Museum. Pierwotnie prezentowało ono swe zbiory w Hendon, trzymając część zbiorów w magazynie w Cosford. Z czasem Cosford przetransferowało się w odrębny oddział RAF Museum.

W Hendon można zobaczyć około 130 samolotów. Generację najstarszych maszyn reprezentują Avro 504K, Bristol F.2B „Fighter”, Caudron G.III, Airco DH.9, Fokker D.VII, Royal Aircraft Factory F.E.2b, Royal Aircraft Factory R.E.8, Royal Aircraft Factory S.E.5, Sopwith F1 „Camel”, Sopwith „Snipe”, Sopwith „Triplane”, Sopwith 5F.1 „Dolphin” i replika myśliwca Albatros D.Va. Wśród konstrukcji związanych z drugą wojną światową warto wymienić: bombowce Fairey „Battle” Mk.I, Avro „Lancaster” Mk.I, Boeing B-17G, Heinkel He 111H-20 i Junkers Ju 87G-2; myśliwce Curtiss „Kittyhawk” IV, Fiat C.42 „Falco”, Focke Wulf Fw 190A-8/U-1, Hawker „Hurricane” Mk.I, Hawker „Tempest” Mk.V,



Nocny myśliwiec Bristol „Beaufighter”. RAF Museum Hendon. foto Michał Różyński.



Czterosilnikowy samolot bombowy Consolidated B-24L „Liberator”, który był wykorzystywany także do patrolowania mórz. RAF Museum Hendon. foto. Michał Różyński.



Dwa ujęcia czterosilnikowej łodzi latającej Short „Sunderland” MR5, foto Michał Różyński.



Hawker Typhoon Mk.IB, Heinkel He-162A-2, Messerschmitt Bf 109E-3, Messerschmitt Bf 110G-2, Messerschmitt Me 262, North American P-51D „Mustang”, Republic P-47D „Thunderbolt”, a także różne wersje Supermarine „Spitfire”. Natomiast spośród samolotów zbudowanych po drugiej wojnie światowej uwagę przykuwają bombowce English Electric „Canberra” PR.3, a także myśliwce Gloster „Meteor” R8, McDonnell Douglas „Phantom” FGR.2, Panavia Tornado F3 i GR.1B oraz SEPECAT „Jaguar” GR.1.

Równie imponujący jest zestaw maszyn, które miały coś wspólnego z lotnictwem morskim. W Hendon znajduje się np. kadłub treningowego Avro „Anson” Mk.I, które wykorzystywano między innymi do walki z U-Bootami. W kolekcji jest też reprezentowany myśliwiec pionowego startu i lądowania BAe „Harrier” GR.9A. Na ekspozycji umieszczono silną grupę maszyn wytwórni Bristol: nocny myśliwiec Beaufighter, rozpoznawczy i torpedowy „Beaufort” oraz bombowy „Blenheim” Mk.IV. Wszystkie one były wykorzystywane w Coastal Command. Loty w Coastal Command



Kolejna łódź latająca w RAF Museum w Hendon. Tym razem Supermarine Stranrear, foto Michał Różyński.

wykonywały też reprezentowane na wystawie Consolidated B-24L „Liberator” (wykrywanie i niszczenie okrętów podwodnych), Lockheed „Hudson” IIIA (zwalczanie okrętów podwodnych i ogólny rekonesans), czy też Handley Page Halifax (muzeum posiada wrak). Na ekspozycji znajduje się ponadto kolekcja brytyjskich łodzi latających: Short „Sunderland” MR5, Supermarine „Southampton” oraz Supermarine „Stranrear”.

W Hendon można także zobaczyć legendarną dwusilnikową konstrukcję de Havilland „Mosquito” B35. Wśród szerokiego wachlarza zadań stawianych załogom tych samolotów znaj-

dowały się między innymi ataki na jednostki morskie. W tym oddziale RAF Museum udostępniono widzom muzealnym również samolot bombowy North American TB-25J „Mitchell”, który jest wprawdzie kojarzony głównie z nalotami bombowymi, ale ma też nierozzerwalne związki z morzem. Wystarczy wspomnieć, że to właśnie Mitchelle przeprowadziły w 1942 roku rajd z lotniskowca USS „Hornet” na Tokio. Poza tym właśnie wersja potężnie uzbrojona w skierowaną do przodu broń strzelecką wersja „J” najlepiej nadawała się do zwalczania żegluga.

Spośród powojennych konstrukcji warte wyliczenia są też: Hawker Siddeley „Buccaner” S2B (pokładowy samolot uderzeniowy, zdolny do przenoszenia pocisków nuklearnych), a także Lockheed Martin „Joint Strike Fighter” F-35 (wielozadaniowy myśliwiec V generacji, przewidziany na lotniskowce klasy „Queen Elisabeth”).

Na koniec nie powinno się zapominać o trzech spośród ulokowanych w Hendon śmigłowcach morskich: Westland „Belvedere” HC.1 (budowany z myślą między innymi o Royal Navy, ale nie spełnił oczekiwań i nie wszedł do służby), Westland „Gazelle” HT.3 (służył jako ofensywny śmigłowiec floty), a także Westland „Sea King” HAR.3 (wykorzystywany w służbie ochrony wybrzeża i do zwalczania okrętów podwodnych).

O ile w Hendon nacisk jest położony na czasy drugiej wojny światowej, to w oddziale w Cosford zgromadzono głównie obiekty związane z lotnictwem drugiej połowy XX wieku. Nie znaczy to jednak, że Cosford całkowicie ogranicza się do historii powojennej. Można tam na przykład zapoznać się z wyglądem samolotów: Sopwith 1 ½ „Strutter”, LVG C.VI, Douglas DC-3 „Dakota”, Fieseler Fi 156C „Storch”, Focke Wulf Fw 190A-8/R6, Hawker „Hurricane” Mk.IIc, Junkers Ju 52/3m (CASA 352L), Junkers Ju 88R-1, Messerschmitt Bf 109G-2, Messerschmitt Me 163B, Messerschmitt Me 262A-2a, czy też Supermarine „Spitfire” (Mk.I, Mk.XIV, PR Mk.XIX). Polskiego widza muzealnego może zainteresować w szczególności Boulton Paul „Defiant” Mk.I z 307. Dywizjonu Myśliwskiego Lwowskich Puchaczy.

Mimo wszystko Cosford jest raczej adresowane dla miłośników lotnictwa doby zimnej wojny. W gronie najbardziej znanych konstrukcji tego czasu znajdują się tam między innymi:

Avro „Lincoln” B2, Avro „Vulcan” B2, de Havilland „Comet” 1 XB, English Electric „Canberra” PR.9, Eurofighter „Typhoon”, General Dynamics F-111F-CF, Lockheed „Hercules” C-130K Mk.3, Mikojan i Guriewicz MiG-21 oraz MiG-15bis.

Wśród konstrukcji związanych z lotnictwem morskim w Cosford uwagę przyciąga cały szereg najróżniejszych statków powietrznych. Najstarszy z nich jest Sopwith „Pup”. To właśnie maszyna tego typu jako pierwsza wylądowała na lotniskowcu (na HMS „Furious”). Następnie można wymienić rozpoznawczy i lekki ofensywny dwusilnikowy samolot Avro „Anson” C.19, który powstał na potrzeby Coastal Command. W celach treningowych natomiast zbudowany został samolot Boulton Paul „Sea Balliol”. Wykorzystywał go zarówno RAF jak i Royal Navy. W Cosford znalazło się też miejsce dla legendy bitwy o Atlantyk – łodzi latającej Consolidated PBY-6A „Catalina”, a także myśliwca pionowego startu i lądowania Hawker Siddeley „Harrier” GR.3, uczestnika innego ważnego dla Brytyjczyków konfliktu – wojny o Falklandy. W Cosford można też napotkać samoloty kojarzone raczej z lądem, ale mające związki z lotnictwem morskim, np.: wykorzystywany jako myśliwiec pokładowy Gloster „Gladiator” Mk.I, przeznaczony do patrolowania mórz i zwalczania okrętów podwodnych Lockheed SP-2H „Neptune” (ten egzemplarz pochodzi z lotnictwa holenderskiego), treningowy Scottish Aviation „Jestream” T Mk.I (kilka egzemplarzy lata jeszcze na wyposażeniu Royal Navy), współpracujące zarówno z armią jak i flotą Mitsubishi Ki-46 „Dinah”, a także stosowane do zwalczania żeglugi de Havilland Mosquito TT35 i Messerschmitt Me 410A-1-U2.

Przegląd kolekcji brytyjskich muzeów lotniczych powinno się kontynuować w Duxford. W jednym miejscu można obejrzeć trzy kolekcje statków powietrznych: Imperial War Museum, American Air Museum oraz Duxford Aviation Society. W pierwszej grupie znajdują się głównie konstrukcje brytyjskie, takie jak: Avro „Vulcan” B.2, English Electric „Canberra” B.2, de Havilland „Comet”, Westland „Lysander”, Airco DH.9, Avro Anson Mk.I, Avro Lancaster Mk.X, Bristol F.2B „Fighter”, Hawker „Hurricane” Mk.IIB, Gloster „Meteor” F.8, Royal Aircraft Factory R.E.8, Supermarine Spitfire F.24, czy też Eurofighter „Typhoon” i Panavia „Tornado” GR.1 (dwa ostatnie

powstały w ramach ogólnoeuropejskich konsorcjów, z udziałem Brytyjczyków). Są one uzupełniane przez pochodzące z innych krajów maszyny: CASA 2.111 (Heinkel He 111), Fieseler Fi 156, Messerschmitt Bf 109, Mikojan i Guriewicz MiG 21 oraz Mil Mi-24.

Pomiędzy tymi maszynami ulokowano wiele konstrukcji związanych z lotnictwem morskim. Śmigłowce marynarki reprezentują: Westland „Whirlwind” HAS.7 (w tej wersji powstało 40 sztuk dla Royal Navy), Westland Lynx AH.7 (śmigłowiec wielozadaniowy, wykorzystywany między innymi przez marynarkę), Westland „Sea King” HAS.6, Westland „Wasp” HAS.1 oraz Westland „Wessex” HAS.1 (z 815. Dywizjonu Lotnictwa Morskiego). Ważnym elementem kolekcji są samoloty pokładowe. Na pierwszym miejscu wypada wymienić kolejną legendarną konstrukcję – Fairey „Swordfish”. Przedstawiony jest on w barwach 119. Dywizjonu RAF, w którym „Swordfish” latały w 1945 roku i polowały wówczas na U-Booty. Dużo nowocześniejszy od „Swordfisha” był reprezentowany także w kolekcji Fairey „Gannet” ECM.6. Także on był samolotem pokładowym i także do jego zadań należało poszukiwanie i zwalczanie okrętów podwodnych. Służył między innymi na HMS „Illustrious” oraz HMS „Eagle”.

Poczesne miejsce w Imperial War Museum zajmują też pokładowe odrzutowce: de Havilland „Sea Vampire” (pierwszy odrzutowiec na brytyjskich lotniskowcach), de Havilland „Sea Venom” FAW.21 (służyły na HMS „Albion” oraz HMS „Eagle”, między innymi podczas zatargu z Egiptem po znacjonalizowaniu Kanału Sueskiego), de Havilland „Sea Vixen” FAW.2 (wersja ta była wykorzystywana w latach 60. i 70. XX wieku na lotniskowcach HMS „Eagle”, HMS „Victorious” oraz HMS „Hermes”), Hawker „Sea Hawk” FB.5 (służyły na HMS „Eagle”, HMS „Albion” oraz HMS „Bulwark”), Hawker Siddeley „Buccaner” S.2B (bombowiec używany od lat 60. do 90. XX wieku, przedstawiony jest w barwach 208. Dywizjonu RAF), a także amerykański McDonnell Douglas „Phantom” FGR.2 (myśliwski, rozpoznawczy i szturmowy, wykorzystywany między innymi na HMS „Ark Royal”). Także w tym muzeum nie mogło zabraknąć łodzi latających. Duxford oferuje możliwość zobaczenia czterosilnikowej łodzi z okresu drugiej wojny światowej Short „Sunder-

land” MR.5. Ciekawym obiektem w kolekcji jest Focke-Achgelis Fa 330 – wiroszybowiec niemiecki skonstruowany do współpracy z U-Bootami. Zestaw ten można uzupełnić o mający nieco mniej wspólnego z morzem dwumiejscowy samolot de Havilland „Mosquito” TT.35.

Kolekcja American Air Museum w Duxford składa się z samolotów wykorzystywanych przez Amerykanów w Europie. Większość reprezentuje czasy od drugiej wojny światowej, ale znajduje się tam między innymi myśliwiec SPAD S.XIIC1. W gronie odrzutowców spotyka się maszyny Boeinga (B-17G „Flying Fortress”, B-52D „Stratofortress”, B-29 „Superfortress”), Lockheed (SR-71A „Blackbird”, T-33A, U-2C), McDonnell Douglas (F-4J „Phantom”, F-15A „Eagle”). Ponadto w kolekcji znajdują się też: Republic P-47D „Thunderbolt”, North American F-100D „Super Sabre”, General Dynamics F-111E, a także Fairchild Republic A-10 „Thunderbolt” II.

W gronie maszyn morskich najciekawszą konstrukcją jest bez wątpienia legenda walk z Japończykami na Pacyfiku Grumman TBM-3E „Avenger” (oznaczenie TBM wskazuje, że egzemplarz ten powstał w zakładach General Motors). „Avengery” zasłużyły się szczególnie w czasie walk o Midway. Do grona samolotów morskich można jeszcze zaliczyć czterosilnikowego Consolidated B-24M „Liberator” (wykorzystywane między innymi do zwalczania okrętów podwodnych i służby patrolowej na morzu) oraz dwusilnikowego North American B-25J „Mitchell”, który realizował podobne zadania jak B-24. Egzemplarz ten przez lata był demonstrowany w malowaniu Marine Corps. Teraz jest pokazywany w malowaniu typowo bombowym.

W Duxford Aviation Society nie ma konstrukcji związanych z lotnictwem morskim. Są tam reprezentowane głównie samoloty pasażerskie, w tym: Concorde, de Havilland „Comet”, Bristol „Britannia”, czy też Vickers „Viscount” 701.

Poza wymienionymi muzeami Brytyjczycy posiadają również placówkę dedykowaną przede wszystkim obiektom z zakresu lotnictwa morskiego, jest to Fleet Air Arm Museum w Yeovilton. Muzeum stara się przypominać o lotnictwie morskim już od jego okresu „niemowlęcego”. Służy temu replika samolotu Short S.27, który jako pierwszy oderwał się od jednostki morskiej, a także pamiętające pierwszą wojnę

światową wodnosamoloty na pływakach Short 184 i Sopwith „Baby”. Do tego grona można jeszcze doliczyć Bristol Scout, który był wykorzystywany przez grecką marynarkę i Royal Navy Air Corps. Na specjalnej ekspozycji, upamiętniającej nalot na Tarent, jest zaaranżowany samolot Fairey „Swordfish”.

Z czasów późniejszych pochodzi łódź latająca Supermarine „Walrus”, czy też śmigłowce: Westland „Dragonfly”, Westland „Lynx”, Westland „Wessex” i Westland „Sea King”. Ważną część kolekcji stanowią samoloty pokładowe. Modele napędzane silnikami tłokowymi to: Fairey „Fulmar” (jedyne ocalały z około 800 zbudowanych), Grumman F6F „Hellcat”, Supermarine „Seafire” (pokładowa wersja popularnego „Spitfire’a”), Hawker „Sea Fury”, Grumman TBF Avenger, Grumman „Martlet” (przeznaczony dla Brytyjczyków amerykański F4F „Wildcat”) i Vought F4U „Corsair”. Fairey „Gannet” jako jedyny posiada napęd turbośmigłowym. W grupie pokładowych samolotów z silnikami odrzutowymi znajdują się: Westland „Sea Vampire” (kilka, w tym prototyp numer trzy), Bluckburn „Buccaneer” S.1 (samolot uderzeniowy), Supermarine „Scimitar” F.1 (jednomiejscowy samolot myśliwsko-bombowy), Supermarine „Attacker” F.1 (jednomiejscowy myśliwiec), de Havilland „Sea Venom”, Hawker „Sea Hawk”, Sea „Harrier”, Handley Page HP.115 (myśliwiec ze skrzydłem delta), Hawker „Siddeley” P.1127 (samolot eksperymentalny przed wprowadzeniem „Harriera”), a także BAe „Harrier” GR.9. Kolekcję tę uzupełniają: grupa samolotów brytyjskich niezwiązanych z morzem (BAC 221, BAC „Concorde”), wykorzystywane także przez Royal Navy samoloty lądowe (treningowy North American „Harvard” III), japoński samolot-pocisk Yokosuka MXY7 „Ohka” II, a także radziecki myśliwiec Mikojan i Guriewicz MiG-15.

Poza tym muzeum w Duxford posiada też grupę samolotów i śmigłowców trzymanyh w rezerwie. Częściowo są to maszyny reprezentowane już na wystawie, a częściowo samoloty i śmigłowce, które trudno merytorycznie pokazać w muzeum skupionym na lotnictwie morskim. Także jednak w tym gronie są samoloty morskie, np.: replika jednomiejscowego Fairey „Fletcher” (służył na brytyjskich lotniskowcach w latach 20. i 30.); drugowojenne Fairey „Albacore”, samolot

torpedowy i bombowiec nurkujący Fairey „Baracuda” oraz myśliwiec pokładowy i samolot zwalczania okrętów podwodnych Fairey „Firefly”, powojenny Percival „Sea Prince” (dwusilnikowy), Westland „Wyvern” (wielozadaniowy samolot pokładowy, na pokładzie HMS „Illustrious” brały udział w zatargu o Kanał Sueski); a także amerykański pokładowy samolot szturmowy Douglas A-1 „Skyraider” (znany głównie z walk w Wietnamie).

Zagadnienie muzeów lotnictwa morskiego w Ameryce Północnej

Podobnie imponującymi zbiorami z zakresu lotnictwa (w tym morskiego) jak Brytyjczycy mogą pochwalić się Amerykanie. Stany Zjednoczone są pokryte siecią muzeów lotniczych, w których nie brakuje samolotów i śmigłowców morskich. Z tej grupy analizie poddano kilka płacówek.

Na wstępie warto zapoznać się z ofertą ulokowanego w amerykańskiej stolicy National Air and Space Museum. Nie ma tu miejsca, by wymienić wszystkie Beechcrafty, Belle, Benseny, Blérioty, Boeingi, Cessny, Curtissy, Douglasy, Fairchildy, Farmany, Focke Wulfy, Grummany, Hawkery, Lockheedy, Messerschmitty, North Americany, Pipery, Republiki i Voughty, dlatego ograniczymy się tylko do konstrukcji wybitnie unikatowych (najstarszych), egzemplarzy statków latających o szczególnie interesującej historii indywidualnej oraz, rzecz jasna, do samolotów i śmigłowców morskich.

Do grona najstarszych, rzadko spotykanych, a zatem najcenniejszych obiektów można byłoby zaliczyć: jeden z pierwszych maszyn Curtissa – D-III, niemiecki samolot eskortowy z pierwszej wojny światowej Halberstadt Cl.IV, brytyjski myśliwiec Sopwith F.1 „Camel”, francuski dwumiejscowy myśliwiec SPAD S.XVI, niemiecki bombowiec odwetowy z końca drugiej wojny światowej Arado Ar 234B-2 „Blitz”, a także niemiecki samolot wielozadaniowy z tego samego czasu Dornier Do 335A-0 „Pfeil”. Warto też dodać, że w kolekcji znajduje się rolniczy Grumman G-164 „Ag-Cat”.

Grupę samolotów o szczególnie intrygującej historii indywidualnej otwiera Boeing B-29 „Superfortress” „Enola Gay”, który zrzucił bombę atomową na Hiroszimę. Kolejną maszyną byłby z pewnością Fairchild FC-2W2 „Stars and Stri-

pes” z ekspedycji Richarda Byrda na Antarktydę. W gronie tych maszyn powinny znaleźć się jednak też samoloty morskie. Warto tu wymienić odrzutowy myśliwiec pokładowy Grumman F-14D (R) „Tomcat” z lotniskowca USS „John F. Kennedy”. Dnia 4 stycznia 1989 roku ten Tomcat, w parze z innym myśliwcem tego typu, zestrzelił dwa libijskie MiGi-23. Podobna historia wiąże się z eksponowanym w Waszyngtonie pokładowym myśliwcem McDonnell Douglas F-4S „Phantom” II. Po starciu z USS „Saratoga” zestrzelił on MiGa-21.

Spośród pozostałych samolotów morskich warte wymienienia są: japoński wodnosamolot na dwóch pływakach Aichi M6A1 „Seiran”, Curtiss F9C-2 „Sparrowhawk” (jeden z samolotów, które miały być podwieszane na sterowcach USS „Akron” i USS „Macon”), kadłub łodzi latającej Curtiss Model E, Curtiss N-9H (wodnosamolot na jednym pływaku), bombowiec nurkujący Curtiss SB2C-5 „Helldiver” (z lotniskowca USS „Lexington”), amfibia Curtiss Wright CW-1 „Junior”, wiroszybowiec Fokker-Achgelis Fa 330A-1 „Bachselze” (stworzony do współpracy z U-Bootami serii IXD2), amfibia Fulton FA-3-101, bombowiec pokładowy Grumman A-6E „Intruder”, myśliwiec pokładowy Grumman F6F „Hellcat” (z USS „Hornet”), myśliwiec pokładowy Grumman F8F-2 „Bearcat” (miał zastąpić „Hellcata”), amfibia Grumman G-21 „Goose”, samolot skróconego startu i lądowania Lockheed Martin X-35B STOVL (przewidziany między innymi dla Marine Corps), łódź latająca Sikorsky JRS-1 (była w Pearl Harbor w czasie japońskiego ataku), myśliwiec pokładowy Vought F4U-1D „Corsair” oraz wodnosamolot na jednym pływaku Vought OS2U (bazował na okręcie liniowym USS „Indiana”).

Kolekcji waszyngtońskiej nie ustępuje zbiór obiektów związanych z lotnictwem wojskowym w Air Force Museum w pobliżu Dayton w Ohio. Wystarczy wymienić niektóre znajdujące się tam wyprodukowane przed drugą wojną światową samoloty, by zdać sobie sprawę z ogromu tej kolekcji. W Ohio można zobaczyć: Avro 504K, Blériot z 1911 roku, Boeing P-12E, Boeing P-26A, Caproni Ca.36, Curtiss 1911 Model D, Curtiss JN-4D „Jenny”, Airco DH.4, Fokker Dr.I, Fokker D.VII, Halberstadt Cl.IV, Nieuport 28, Sopwith F.1 „Camel”, SPAD S.VIIC1, SPAD S.XIIC1 oraz Wright 1909.

Interesujących samolotów jest jeszcze więcej podczas przedstawiania zagadnienia lotnictwa w okresie drugiej wojny światowej. W Dayton są maszyny Boeinga (B-17F „Memphis Bell” – pierwszy ciężki bombowiec, który wykonał 25 misji nad Europą, a także B-29 „Bockscar” – zrzucił bombę atomową na Nagasaki), Curtissa, de Havillanda, Douglasa, Focke Wulfa, Lockheed, Macchi, Martina, Messerschmitta, Mitsubishi, Noorduyna, North American, Northrop, Seversky’ego, Sikorsky’ego, Stearmana, Stinsona, Supermarine, Taylorcraft, a także wytwórni Yokosuka.

Erę odrzutowców reprezentują głównie samoloty Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych. Znajduje się tam pełen przegląd Lockheedów, North American, Republic, Boeingów, Cessn, Convair, Douglasów, Fairchildów, General Dynamics, Grummanów, Martinów, McDonnellów, McDonnell Douglas, North Americanów, Northropów, maszyn Teledyne-Ryan i Ryanów. Ponadto można w Ohio odnaleźć niektóre konstrukcje de Havillanda, Avro, Panavia Tornado i ukazywane w charakterze niebezpiecznego przeciwnika MiGi.

Wśród około 200 konstrukcji w Dayton można dostrzec kilka związanych mniej lub bardziej z lotnictwem morskim. W Air Force Museum znajdują się między innymi wykorzystywane przez marynarkę samoloty lądowe, maszyny pokładowe oraz łodzie latające. Pierwszą grupę reprezentują: Curtiss O-52 „Owl” (nieco z konieczności wykorzystywane do krótkich lotów w celu wyszukiwania okrętów podwodnych), dwusilnikowy bombowiec Martin B-10 (eksportowane między innymi do Argentyny, gdzie były wykorzystywane jako samoloty morskie), jednosilnikowy samolot obserwacyjny North American O-47B (wysyłane na patrole w celu wyszukiwania okrętów podwodnych), czterosilnikowy Consolidated B-24D „Liberator” (wykonywały długodystansowe loty patrolowe nad oceanami), dwusilnikowy bombowiec Douglas B-18 „Bolo” (były wykorzystywane do służby przeciw okrętom podwodnym), myśliwiec japońskiej marynarki wojennej Kawanishi N1K2-”Ja Shiden Kai” (uznawany za jeden z najlepszych japońskich myśliwców okresu drugiej wojny światowej), dwusilnikowy bombowiec North American B-25B

„Mitchell” (wersja „J” tego samolotu specjalizowała się w zwalczaniu z lotu koszącego pojazdów i jednostek morskich) i wreszcie dwusilnikowy samolot krótkiego startu i lądowania North American „Rockwell” OV-10A (wspierający Marine Corps, armię i marynarkę).

Lotnictwo pokładowe w Ohio ogranicza się do: bombowca nurkującego Douglas A-24 (Douglas SDB „Dauntless”), myśliwca Mitsubishi A6M2 „Zero”, jednomiejscowego samolotu wsparcia LTV A-7D „Corsair” II (zasłużone między innymi w czasie walk w Wietnamie i Panamie) oraz odrzutowego myśliwca McDonnell Douglas F-4C „Phantom” II (pierwotnie przeznaczony dla marynarki, ostatecznie ponad ¼ wszystkich wyprodukowanych maszyn wprowadzono na wyposażenie US Navy i Marine Corps).

Zbiór wodnosamolotów składa się z: dwusilnikowej łodzi latającej Consolidated OA-10 „Catalina” (używana do misji ratownictwa morskiego, akurat ten egzemplarz latał w Brazylii nad lasami deszczowymi), jednosilnikowego wodnosamolotu pływakowego Cessna LC-126 (opracowany dla potrzeb ratownictwa morskiego w warunkach arktycznych), dwusilnikowej łodzi latającej HU-16B „Albatross” (przeznaczona dla ratowania załóg, mogła operować na śniegu i lodzie) oraz jednosilnikowego wodnosamolotu na jednym pływaku Grumman OA-12 „Duck” (pływak jest przedłużeniem kadłuba).

Zdecydowanie skromniej wygląda kolekcja samolotów morskich w National Museum of US Navy w Waszyngtonie. Można tam zobaczyć dwa obiekty związane z lotnictwem nad morzami. Pierwszym jest amerykański myśliwiec pokładowy F4U-4 „Corsair” w malowaniu dywizjonu VF-17, nazywanego najlepszym amerykańskim dywizjonem morskim w historii. Wyposażony w F4U-4 dywizjon bazował na USS „Bunker Hill”, a później na USS „Prince William”. Drugim lotniczo-morskim obiektem w tym muzeum jest japoński samolot-pocisk Yokosuka MXY-7 „Ohka”.

Podobnie jak Brytyjczycy, także Amerykanie posiadają muzeum wyspecjalizowane w gromadzeniu samolotów i śmigłowców morskich. Tę rolę pełni Naval Aviation Museum w bazie Pensacola na Florydzie. Posiada ono w swych zbiorach tylko kilkanaście maszyn, ale są one ściśle związane z amerykańskim lotnictwem morskim.

Najstarszym obiektem jest A-1 „Triad” – pierwszy samolot marynarki, włączony w skład US Navy już w 1911 roku. Okres międzywojenny reprezentuje BFC-2 „Goshawk” – bombowiec nurkujący Curtissa z lat 30. Z lat 1939-1945 pochodzi natomiast japoński myśliwiec pokładowy A6M2 „Zero”. Punkt ciężkości kolekcji jest położony na czasach zimnej wojny. Okres ten otwierają AF-2S „Guardian” – pierwszy amerykański samolot pokładowy przeznaczony przede wszystkim do zwalczania okrętów podwodnych; bombowiec nurkujący i samolot torpedowy AM „Mauler” oraz AJ „Savage”, które startując z lotniskowców mogły przenosić pociski atomowe. Czasy wojny w Wietnamie upamiętniają: szturmowy samolot pokładowy A-1H „Skyraider” (ten egzemplarz brał udział w nalotach na północny Wietnam, między innymi z pokładu USS „Coral Sea”), A-4 „Skyhawk” (demonstrowane egzemplarze wchodziły w skład zespołu akrobacyjnego „Blue Angels”), A-4D-1 „Skyhawk”, przeznaczony do prowadzonych niezależnie od pory dnia i nocy oraz pogody ataków daleko za linią frontu A-6E „Intruder” (egzemplarz bazował między innymi na USS „Enterprise” i USS „Ranger”), a także A-7E „Corsair” II (brał udział w zmaganiach nad Wietnamem, a później na Bliskim Wschodzie, startował z pokładów USS „Forestal”, USS „Saratoga” i USS „John F. Kennedy”). Czasy najnowsze reprezentuje AV-8C „Harrier” (w zasadzie była to wersja „A”, którą w muzeum przekształcono na „C”), służący między innymi na okrętach amfibijnych USS „Nassau”, USS „Guadalcanal” i USS „Tarawa”. Ciekawym elementem kolekcji jest A3D „Skywarrior” – najcięższy samolot, który operował z amerykańskiego lotniskowca. W muzeum znajduje się też jeden z wykorzystywanych przez Marine Corps helikopterów – AH-1 „Sea Cobra”.

Nazwa kolejnego muzeum, Flying Leatherneck Aviation Museum w San Diego, sugerowałaby, że posiada ono profil zbliżony raczej do amerykańskich muzeów lotnictwa w Dayton, albo w Waszyngtonie. Rzeczywistość jest jednak inna – jest to muzeum-jednostka Marine Corps i siłą rzeczy większość eksponowanych w nim statków powietrznych ma związki z lotnictwem morskim.

Wśród śmigłowców w San Diego można dostrzec Sikorsky’ego HUS-1 (UH-34D), który służył między innymi na USS „Valley Large” i USS „Iwo Jima”. Następnymi helikopterami są: Bell

UH-1 „Iroquis”, Sikorsky HRS-3 (H-19) „Chickasaw” (bazował między innymi na USS „Bataan” i USS „Boxer”), Being-Vertol „Sea Knight” CH-46D (służył na USS „Tripoli” oraz USS „Okinawa”, wykonywał misje ratownictwa morskiego u wybrzeży Wietnamu), a także Bell AH-1 „Sea Cobra” (bazował na latających dokach USS „Denver”, USS „Dubuque”, na okrętach desantowych i szturmowych USS „New Orleans” i USS „Okinawa”).

W gronie najstarszych samolotów znajduje się TBM-3E „Avenger”, który przez pewien czas bazował na lotniskowcu eskortowym USS „Cape Gloucester” i startując z jego pokładu uczestniczył w bitwie o Okinawę. Kolejny w tym gronie jest Chance Vought F4U-5N „Corsair”. Egzemplarz ten stacjonował na USS „Essex” i USS „Antietam”. Wziął udział w wojnie w Korei. Grupę tę zamykają Grumman F9F-2 „Panther” – pierwszy udany odrzutowiec amerykańskiej marynarki, który, startując z pokładu USS „Boxer”, brał udział w wojnie w Korei; McDonnell F2H „Bahnshee” (bazował na USS „Midway”); a także Douglas F-3D – samolot wyprodukowany specjalnie dla Marine Corps (muzealny egzemplarz wziął udział w wojnie w Korei).

Nowocześniejsze muzealne samoloty bojowe reprezentują: TA-4J „Skyhawk”, RF-4B „Phantom” (służył na USS „Midway”), OV-10 (brał udział w walkach w południowym Wietnamie oraz operacji „Pustynna Burza”, kierował wówczas między innymi ogniem okrętu liniowego USS „Wisconsin”), Nortrop F-5E „Tiger” II (brał udział w wojnie w Wietnamie, ze względu na podobieństwa do MiGa 21 wykorzystywano go też do nauki taktyki walki), McDonnell Douglas A-4M II „Skyhawk”, Douglas A-4 „Skyhawk” (mógł przenosić broń atomową, wykorzystywany na USS „Bon Homme Richard”, USS „Ticonderoga”, brał udział w wojnie w Wietnamie), McDonnell Douglas F-4J (z pokładu USS „Kitty Hawk” startował do zadań nad Wietnamem), Grumman A-6E „Intruder” (brał udział w wojnie w Wietnamie, startował z pokładów USS „Oriskany”, USS „Forrestal”, USS „Midway”, USS „Enterprise” i USS „Coral Sea”), a także łączący rolę „Phantomów” i „Tomcatów” z zadaniami „Intruderów”, „Skyhawków” i „Corsairów” II – McDonnell Douglas F/A-18 „Hornet”.

Zestaw uzupełniają samoloty szkolne: T-34B „Mentor”, SNJ-5 „Texan” i w niewielkim

stopniu związany z tą kolekcją radziecki myśliwiec Mikojan i Guriewicz MiG-21.

Kolejnym amerykańskim muzeum lotniczym o potężnych zbiorach jest Prima Air and Space Museum w Tucson w Arizonie. Reprezentowane są tam wszystkie, bądź prawie wszystkie statki powietrzne, które znajdowały się na wyposażeniu lotnictwa wojskowego i cywilnego Stanów Zjednoczonych w drugiej połowie XX wieku (obok pojedynczych maszyn z lat 40.). Poza modelami wyprodukowanymi w fabrykach amerykańskich (Bede Aircraft Company, Beechcraft, Bell, Bellanca, Boeing, Bowers Fly, Cessna, Consolidated, Convair, Curtiss, Douglas, Fairchild, General Dynamics, General Motors, Grumman, Hiller, Hughes, Kaman, Lockheed, Martin, McCulloch, McDonnell, McDonnell Douglas, North American, Northrop, Piasecki, Piper, Republic, Ryan, Sikorsky, Snow, Stinson, Taylorcraft, Vought, Waco), w Arizonie znajdują się też pojedyncze samoloty producentów brytyjskich (Avro, Brewster, de Havilland, English Electric, Fairey, Hawker, Supermarine, Vickers, Westland), niemieckich (Focke Wulf, Messerschmitt), japońskich (Nakajima, Yokosuka), francuskich (Dassault, Morane-Saulnier), radzieckich (Iljuszyn, Mikojan i Guriewicz), włoskich (Aeritalia), kanadyjskich (Canadair), holenderskich (Fokker), a także budowanych przez międzynarodowe konsorcja (Panavia Tornado, SEPECAT Jaguar). Warto tu zaznaczyć, że „role wrogów” z początku drugiej połowy XX wieku odgrywają w tym muzeum nie oryginalne MiGi-15 i MiGi-17, lecz budowane w Mielcu „Limy”.

Wśród łodzi latających w Arizonie zgromadzono następujące obiekty: jednosilnikową Columbia XJL-1 (niezbyt udany model, używana między innymi do ratownictwa morskiego), dwusilnikową Consolidated PBY-5A „Catalina”, dwusilnikową Grumman HU-16A „Albatross”, dwusilnikową Grumman J4F-2 (E-175) „Widgeon” (przewidziana do zwalczania okrętów podwodnych), dwusilnikową Martin PBM-5A „Mariner” (w czasie drugiej wojny światowej i wojny w Korei używana do patrolowania mórz), a także dwusilnikową Sikorsky S-43 (jedna z trzech, które przetrwały do dziś).

Samoloty pokładowe reprezentują myśliwce, maszyny torpedowe, samoloty szturmowe (uderzeniowe), zwalczania okrętów podwodnych,

walki elektronicznej i wielozadaniowe. Pierwszą grupę otwiera międzywojenny myśliwiec Curtiss F6C-4 „Hawk” (bazował między innymi na USS „Lexington”). Do grona myśliwców zaliczane są ponadto: pierwszy amerykański dwusilnikowy myśliwiec marynarki Grumman F7F-3 „Tiger-cat”, pierwszy odrzutowy myśliwiec amerykańskiej marynarki McDonnell FH-1 „Phantom”, Lockheed TV-2 (T-33B) „Shooting Star” (ekspozowany w malowaniu kwatery głównej Marine Corps), Grumman F9F-4 „Panther” (sprawdziły się w Korei, pierwsze zestrzelenie MiGa-15 przez marynarkę to właśnie „Panther”), North American FJ-4B (AF-1E) Fury (morska wersja myśliwca F-86 Sabre), Grumman F9F-8B (TAF-9J) „Cougar” (w muzeum są też wersje „8P” i „8T”), Lockheed T-1A (T2V-1) „Seastar” (marynarka była nim zainteresowana, ale nie zrobił większej kariery na lotniskowcach), Vought/LTV DF-8F (F8U-1, F-8A) „Crusader” (wykorzystywany od lat 50. do 80. XX wieku), McDonnell F2H-2P Banshee (służył na USS „Bennington”, USS „Interpid” i USS „Forrestal”), McDonnell F3H-2 (F-3B) Demon (startował z pokładów USS Franklin D. Roosevelt i USS „Shanri-La”), nocny myśliwiec odrzutowy Douglas F3D-2T2 (TF-10B) „Skyknight”, pierwszy odrzutowiec amerykańskiej marynarki, który przekroczył prędkość 1 Macha Douglas F4D-1 (F-6A) „Skyray” (ze względu na problemy z silnikami nie był udaną konstrukcją), Grumman F-11A (F11F-1) „Tiger” (egzemplarz służył na USS „Midway” i na USS „Lexington”), myśliwiec obrony floty McDonnell Douglas YF-4J „Phantom” II i F-4N „Phantom” II (stosowany na USS „Forrestal” i USS „Coral Sea”), myśliwiec o zmiennej geometrii skrzydeł Grumman F-14A „Tomcat”, McDonnell Douglas (Boeing) F/A-18 „Hornet” (egzemplarz latał w zespole akrobacyjnym „Blue Angels”), a także General Motors (Grumman) FM-2 (F4F) „Wildcat”. Samoloty torpedowe reprezentują: General Motors (Grumman) TBM-3E „Avenger” (późne „Wildcaty” i „Avengery” były budowane przez General Motors) oraz jeden z przewidzianych do zastąpienia Avengerów Grummanów AF-2S „Guardian” (służyły na lotniskowcach w pierwszej połowie lat 50.).

Do muzealnych pokładowych konstrukcji szturmowych (uderzeniowych) zalicza się: Douglasa A-4B „Skyhawk” i A-4C „Skyhawk”, jedne-

go z przewidzianych jako następcą A-4 – Voughta A-7D oraz A-7E „Corsair” II (egzemplarz wersji A-7E służył na USS „John F. Kennedy”), Grummana A-6E „Intruder”, szturmowego i rozpoznawczego North American RA-5C „Vigilante” (egzemplarz bazował na USS „Independence”, USS „America” i USS „Constellation”), a także Douglasa YEA-3A (A3D-1) „Skywarrior” (najcięższy samolot skierowany do operacyjnego użycia z lotniskowca).

Samoloty zwalczania okrętów podwodnych w Arizonie to brytyjski jednosilnikowy Fairey AEW.3 „Gannet” oraz Lockheed S-3B „Viking” (egzemplarz był na wyposażeniu USS „Eisenhower” i USS „Kitty Hawk”, wykonywał też zadania patrolowe). Z tego podziału nieco wymykają się samoloty walki elektronicznej Douglas EA-1 „Skyraider” (bazował między innymi na USS „America”) i Grumman EA-66 „Prowler” („Intruder” do walki elektronicznej, wykorzystywany jeszcze w XXI wieku), brytyjski bombowiec nurkujący Brewster „Bermuda” (SB2A „Buccaneer”) oraz francuski wielozadaniowy odrzutowiec Dassault „Étendard” IVM. Odrębnie należałoby też potraktować brytyjskie samoloty pionowego startu British Aerospace „Sea Harrier” FA2 oraz Hawker Siddeley AV-8C „Harrier”.

Wśród muzealnych lądowych samolotów marynarki, Marine Corps i Straży Przybrzeżnej można wyróżnić maszyny treningowe, transportowe oraz patrolowe i zwalczania okrętów podwodnych. Do samolotów treningowych zalicza się: dwupłatowego Naval Aircraft Factory N3N-3 „Yellow Peril”, North American T-28C „Trojan”, odrzutowiec North American T-2C „Buckeye”, oraz samolot pionowego startu i lądowania Hawker „Kestrel” FGA.1 (przeznaczony do szkolenia pilotów przewidzianych na Harriery).

Samoloty transportowe i pasażerskie to: Beechcraft TC-12B „Huron”, Douglas R4D-8 (C-117D), Fairchild C-123B „Provider” (wykorzystywany przez Straż Przybrzeżną), Super Goneybird, Douglas C-9B Skytrain II (US Navy) oraz dwusilnikowy Grumman G-159 „Gulfstream” (marynarka używała ich także do szkolenia nawigatorów „Intruderów”).

Konstrukcje przewidziane do patrolowania i zwalczania okrętów podwodnych są reprezentowane przez: Douglasa B-18B „Bolo”, Consolidated B-24J „Liberator”, Consolidated

PB4Y-2 „Privateer” (czterosilnikowy samolot patrolowy dalekiego zasięgu, a także zwalczania żeglugi i okrętów podwodnych), Lockheed/Vega PV-2 „Harpoon”, dwusilnikowe samoloty patrolowe dalekiego zasięgu Lockheed AP-2H „Neptune”, oraz P2V-7 (SP-2H) „Neptune”, Dassault HU-25 „Guardian” (wykorzystywane przez amerykańską Straż Przybrzeżną), czterosilnikową maszynę patrolową dalekiego zasięgu i zwalczania okrętów podwodnych Lockheed VP-3A „Orion”, a ponadto popularnego w wielu krajach Grummana S-2F (S2F-1) „Tracker”.

Powyższemu prostemu podziałowi wymykają się: Beechcraft UC-45J (SNB-2) „Navigator” (stosowany przez US Navy jako transportowy i treningowy), lekki samolot dwusilnikowy Piper U-11A „Aztec” (w malowaniu US Navy), samolot obserwacyjny i bliskiego wsparcia OV-10D „Bronco” (wykorzystywane między innymi w Wietnamie i w wojnie w Zatoce Perskiej). Można też dodać, że na ekspozycji znajduje się bombowiec nurkujący wojsk lądowych Douglas A-24B „Banshee”, który jako Douglas SDB „Dauntless” odegrał wielką rolę w zwycięstwie na Pacyfiku. Kolejnym interesującym przypadkiem jest dwusilnikowy samolot wczesnego ostrzegania Grumman E-1B (WF-2) „Tracer” (był stosowany w bazie NATO na Islandii). Do tej grupy należy też zaliczyć samolot myśliwski Panavia „Tornado”, choć jest on w barwach nie amerykańskiego, lecz niemieckiego lotnictwa morskiego (1. Geschwader Lotnictwa Morskiego). Podobnie sytuacja przedstawia się z samolotem-pociskiem Yokosuka MXY7 „Ohka”, który od 1944 roku znajdował się na wyposażeniu japońskiej marynarki wojennej.

Zbiór śmigłowców marynarki w Prima Air and Space Museum składa się natomiast z amerykańskich: Bell’a HTL-2 „Sioux” (był to egzemplarz testowany przez marynarkę wojenną, zbudowano ledwie 12 sztuk), Bell’a HTL-7 (helikopter treningowy), Boeinga-Vertol CH-46E „Sea Knight” (wykorzystywany przez różne jednostki Marine Corps), Gyrodyne DSN-3 (QH-50C) „Dash” (niewielki helikopter przewidziany na małe niszczyciele, przeznaczony do poszukiwania okrętów podwodnych), Kamana HH-43F „Huskie” (eksponowany w malowaniu Sił Powietrznych, ale używała go też marynarka i Korpus Piechoty Morskiej), Kamana OH-43D „Huskie” (w malowaniu

US Marine Corps), Kamana SH-2F „Seasprite” (mógł być stosowany z mniejszych okrętów, do walki z okrętami podwodnymi), McCullocha HUM-1 (stosowany przez marynarkę od lat 50. do 70. XX wieku), Piasecki HUP-3 (transportowy i ratownictwa morskiego), Sikorsky’ego CH-37B „Mojave” (demonstrowany w malowaniu armii, ale wykorzystywali go też Marines), Sikorsky’ego HH-52 Seaguard (śmigłowiec Straży Przybrzeżnej, pierwszy helikopter w układzie amfibii w Coastal Guard), Sikorsky’ego HOS3-1G „Dragonfly” (9 takich maszyn wykorzystywała Coastal Guard), Sikorsky’ego SH-60B „Seahawk” (jego przeznaczeniem było zwalczanie okrętów podwodnych), Sikorsky’ego UH-19B (pokazywany w malowaniu armii, ale wykorzystywała go też Straż Przybrzeżna), a także Sikorsky’ego UH-60MU „Blackhawk” (w malowaniu armii, ale te maszyny posiada też US Navy). Zestaw helikopterów uzupełniają brytyjskie Westland „Lynx” AH.7 (w malowaniu sił lądowych, ale był też wykorzystywany przez marynarkę w celach ratownictwa morskiego oraz zwalczania okrętów nawodnych i podwodnych) oraz Westland „Lynx” HMA.8 (w malowaniu Royal Navy).

Na tle kolekcji z Tucson dość skromnie przedstawia się zbiór obiektów w Evergreen Aviation and Space Museum w McMinnville w Oregonie. Zgromadzono tam blisko 30 samolotów i śmigłowców. Obok obiektów kojarzących się z początkami lotnictwa – repliką samolotu braci Wright z 1903 roku, czy repliką maszyny Curtiss JN-4 „Jenny”, na ekspozycji umieszczono również statki powietrzne „okresu dojrzałego” – np. samolot pasażerski Boeing 747-100. W McMinnville można też obejrzeć szereg innych, głównie cywilnych statków powietrznych. Są wśród nich osławiona „Dakota” (Douglas DC-3A), a także wykorzystywany jako rolniczy śmigłowiec Hiller UH-12E3. Z lotnictwem morskim bezsprzecznie związana jest jedna konstrukcja – metalowa amfibia z silnikiem pchającym Republic RC-3 „Seabee”.

Łatwe nie jest też odszukanie tego rodzaju maszyn w kolejnym poddanym analizie muzeum – Strategic Air Command and Aerospace Museum w Ashland w Nebrasce. Otoczony ciężkimi bombowcami, samolotami transportowymi, maszynami rozpoznania strategicznego, a także pojedynczymi myśliwcami i konstrukcjami szkolnymi stoi w Ashland HU-16B „Albatross”. Jest to

łódź latająca dość powszechna w amerykańskich muzeach lotniczych. Egzemplarz ten wykorzystywany był pierwotnie w ratownictwie morskim. Później trafił do kolejnych skrzydeł strategicznych. Stąd jego obecność w muzeum.

Wybranie się do Nebraski wyłącznie w celu obejrzenia „Albatrossa” może nie być szczególnie zachęcającą perspektywą, warto więc zdać sobie sprawę, że znajdują się tam również takie samoloty jak: A-26B „Invader”, B-17G „Flying Fortress”, B-1A „Lancer”, B-25N „Mitchell”, B-29TB „Superfortress”, B-36J „Peacemaker”, B-52 „Stratofortress”, C-47A „Skytrain”, C-54D „Skymaster”, F-84F „Thunderstreak”, F-86H „Sabre”, FB-111A „Aadvarck”, RF-4C „Phantom” II, SR-71A „Blackbird”, a także U-2C „Dragon Lady”.

Równie interesujący jest zbiór konstrukcji lotniczych w Estrella Warbird Museum z Paso Robles w Kalifornii. Aczkolwiek tam dla odmiany konstrukcje związane z lotnictwem morskim są rdzeniem kolekcji. Dominują wśród nich amerykańskie pokładowe odrzutowce. Samoloty uderzeniowe są reprezentowane przez następujące obiekty: Douglas A-4 „Skyhawk”, TA-4J „Skyhawk”, Vought A-7C „Corsair” II i Grumman A-6E „Intruder”. Wśród myśliwców znajdują się: Vought F-8K „Crusader” (w malowaniu Marines), Grumman F-9FF-8P „Cougar”, Northrop F-5A „Freedom Fighter” (w malowaniu Marines), McDonnell Douglas F-4S „Phantom” (w malowaniu Marines), a także Northrop (Grumman) F-14B „Tomcat”.

W Estrella Warbirds Museum umieszczono też wykorzystywane przez marynarkę i Marines samoloty lądowe: Lockheed P2V-5F „Neptune” (dwusilnikowy samolot patrolowania morza i zwalczania okrętów podwodnych), North American OV-10A „Bronco” (w malowaniu Marines, obserwacyjny i kierowania ogniem artylerii), Stinson L-5E (w malowaniu Marines, łącznikowy), North American SNJ-5C „Cashen” (w malowaniu US Navy, jednosilnikowy samolot treningowy, nazywany też Harvard). Śmigłowce reprezentują natomiast: Sikorsky UH-34 „Choctaw” (w malowaniu Marine Corps).

W Paso Robles nie zabrakło ponadto konstrukcji zagranicznych. Jest wśród nich np. francuski Fouga CM-170 „Magister”, który mógł być wykorzystywany na lotniskowcach.

Na tym tle dość blado wypadają tam konstrukcje, niemające nic wspólnego z lotnictwem

morskim. Mimo wszystko można jednak wymienić z różnych względów interesujące: General Dynamics F-16B „Fighting Falcon”, Saab A32A „Lansen”, Douglas C-47B „Dakota”, Bell UH-1D „Iroquis”, North American QF-86 „Sabre”, Lockheed T-33A „Shooting Star”, Lockheed TF-104G „Starfighter”, czy też samolot do zwalczania pożarów Grumman US-2D „Stoof”.

Na drugim wybrzeżu, w Tico Road na Florydzie, znajduje się Valiant Air Warbirds Museum. W przeciwieństwie do kalifornijskiej placówki stara się ono przedstawić też możliwie wiele z odleglejszej historii amerykańskiego i światowego lotnictwa, w tym lotnictwa morskiego. W tego względu znajdują się tam repliki samolotów Epps 1907, a także Fokkera Dr.I.

Imponująco wygląda tamtejszy zbiór amerykańskich samolotów pokładowych z okresu drugiej wojny światowej. W jego skład wchodzi: Douglas SBD „Dauntless”, General Motors (Grumman) TBM-3 „Avenger” (pierwszy torpedobombowy samolot US Navy), a także General Motors (Grumman) FM-1 „Wildcat”.

Młodsze konstrukcje pokładowe reprezentują: Vought F-8K „Crusader”, Grumman F9F-5 „Panther”, Grumman F-11 „Tiger”, Douglas TA-4J „Skyhawk”, Grumman A-6E „Intruder”, LTV A-7A Corsair II, Grumman F-14A Tomcat oraz McDonnell Douglas F/A-18A „Hornet”.

Grono to uzupełniają lądowe samoloty marynarki: Grumman S-2 „Tracker” (dwusilnikowy samolot patrolowy i zwalczania okrętów podwodnych), Rockwell T-2C „Buckeye” (samolot treningowy US Navy).

Spośród maszyn stricte lądowych warto jeszcze wymienić: Douglasa C-47, North American B-25, North American XP-82 „Twin Mustang”, English Electric „Canberra” TT.18, North American F-100C „Super Sabre”, General Dynamics F-16A „Fighting Falcon”, a także kokpit z bombowca strategicznego Boeing B-52.

Samoloty w północnoamerykańskich placówkach kulturalnych można też zobaczyć w Museum of Science+Industry w Chicago. Znajdują się tam między innymi: replika samolotu Wright „Flyer”, Curtiss JN-4D, Supermarine „Spitfire” Mk.I, Junkers Ju 87R „Stuka”, czy też Boeing 727, jednakże w Chicago brakuje obiektów powiązanych z lotnictwem morskim.

Zupełnie inna sytuacja panuje w Museum of Flight w Seattle. W muzeum w mieście Boeinga

należałoby spodziewać się przede wszystkim maszyn tegoż producenta. W rzeczywistości w Seattle można natknąć się na następujące modele: 247D, 727-022, 737-130, 747-121, 787 „Dreamliner”, 80A-1, B-17F „Flying Fortress”, B-29 „Superfortress”, B-52 „Stratofortress”, VC-137B Air Force One, WB-47 „Stratojet”, a także replikę Model 40B.

Choć Boeing kojarzy się raczej z cywilnym i wojskowym lotnictwem lądowym, to na ekspozycji znajdziemy też replikę wodnosamolotu na dwóch pływakach Boeing B&W, a także myśliwiec z przełomu lat 20./30. XX wieku Boeing 100/P-12/F-4B. Akurat ten egzemplarz (jako F-4B) był samolotem marynarki wojennej.

Museum of Flight szeroko ekspozuje wprawdzie konstrukcje Boeinga, ale nie można powiedzieć, by proporcje w kolekcji były zaburzone. Wystarczy wspomnieć, że jest tam wielki konkurent Boeinga na płaszczyźnie lotów transoceanicznych – „Concorde”. W Seattle odnajdziemy też produkty: Antonowa (An-2), Curtisa (np. replika JN-4D Jenny i oryginalny P-40N „Warhawk”), de Havillanda („Comet”), Douglasa (DC-3 i A-4F „Skyhawk”), Fiata (G.91), Lockheed (Model 10-E Electra, P-38L „Lightning”), Mikojana i Guriewicza (chiński MiG-15), Messerschmitta (Bf 109E-3), North American (P-51D Mustang), Pipera (J3C-65 „Cub”), Republic (P-47D „Thunderbolt”), Supermarine („Spitfire”, Mk.IX), czy Jakowlewa (Jak-9U).

Warto zwrócić też uwagę na muzealną kolekcję maszyn z okresu pierwszej wojny światowej. W Seattle są reprezentowane: Aviatik D.I, Caproni Ca.20, Nieuport 28C1 oraz Pfalz D.XII. Kolekcję umiejętnie rozbudowano, włączając do niej szereg replik maszyn z tego okresu: Albatrosa D.Va, Fokkera D.VII, Fokkera D.VIII, Fokkera Dr.I, Fokkera E.III, Nieuporta 24C1bis, Nieuporta 27C1, Royal Aircraft Factory S.E.5a, Rumpelera „Taube”, SPAD-a S.XIII C1, Sopwitha „Camel”, Sopwitha „Pup”, Sopwitha „Snipe” i Sopwitha „Triplane”.

Odsetek konstrukcji związanych z morzem nie jest może zbyt wielki, ale warto wyliczyć kilka maszyn. Wśród samolotów pokładowych w Seattle można zobaczyć zarówno konstrukcje z silnikami tłokowymi jak i odrzutowymi. Grono tych pierwszych składa się z: General Motors (Grumman) FM.2 „Wildcat” (model szczególnie zasłu-

żony w czasie walk z Japończykami na Morzu Koralowym, o Midway i Guadalcanal), Goodyear F2G-1 „Super Corsair”, a także Goodyear (Vought) FG-1D „Corsair” (egzemplarz w 1945 roku trafił na USS „Interpid”).

Wśród odrzutowców znajdują się: Douglas A-4F „Skyhawk” II (z zespołu akrobacyjnego „Blue Angels”), Grumman A-6E „Intruder” (pomalowany identycznie jak strącony nad Wietnamem egzemplarz z USS „Kitty Hawk”), Grumman EA-6B „Prowler” (samolot walki elektronicznej), Grumman F-14A Tomcat, Grumman F9F-8 (F-9J) „Cougar”, McDonnell Douglas AV-8C „Harrier” (egzemplarz Marine Corps), McDonnell Douglas F/A-18A „Hornet” (zespół akrobacyjny „Blue Angels”, ale egzemplarz ten wziął też udział w operacjach: Pustynna Burza w Zatoce Perskiej, Południowa Straż w Iraku oraz Kontynuacja Nadziei w Somalii), McDonnell Douglas F-4C „Phantom” II (służył nad Wietnamem, ten egzemplarz zestrzelił trzy północnowietnamskie MiGi-21), Northrop YF-5A „Freedom Fighter” oraz prototypowy Vought (XF-8A) XF8U-1 „Crusader”.

Natomiast muzealne samoloty lądowe wykorzystywane przez marynarkę to: treningowy Beech C-45H Expeditor i Stearman PT-13A „Kaydet” (pierwotnie cywilny, został zaadaptowany na potrzeby armii i marynarki) oraz myśliwski TV-1 (P-80C-1-LO) „Shooting Star” (w oczekiwaniu na swoje odrzutowce piloci marynarki trenowali loty z baz lądowych na przekazanych przez armię P-80).

W Seattle nie ma zbyt wielu helikopterów. Swoje miejsce w muzeum znalazł jednak Sikorski HH-52 „Seaguard”. Model ten przez 25 lat był koniem roboczym Straży Przybrzeżnej.

Poza wspomnianym wyżej Boeingiem B&W w Museum of Flight znajdują się jeszcze dwa inne wodnosamoloty na pływakach. Pierwszym z nich jest Stinson SR „Reliant” (jednosilnikowa maszyna cywilna, w czasie drugiej wojny światowej wykorzystywana także przez brytyjską marynarkę i lotnictwo). Drugi to natomiast zbudowany w 1946 roku jednosilnikowy wodnosamolot Taylorcraft BC-12D.

Swoje muzeum dedykowane wyłącznie lotnictwu morskemu posiadają też Kanadyjczycy. W Nowej Szkocji ulokowano Shearwater Aviation Museum, w którym znajduje się kilkanaście

statków powietrznych. Zdecydowana większość z nich jest ściśle związana z morzem. Dla historyka najciekawsze są trzy łokowe samoloty pokładowe: Fairey „Firefly” (w wersji rozpoznawczej), torpedowy Fairey „Swordfish” oraz Grumman TBM „Avenger” (egzemplarz wyprodukowany już po zakończeniu drugiej wojny światowej).

Spośród samolotów lądowych z napędem śmigłowym można wymienić maszynę szkolną z silnikiem łokowym North American Harvard II, a także przeznaczony do zwalczania okrętów podwodnych, napędzany dwoma silnikami turbośmigłowymi Grumman CP-121 „Tracker”.

Kanadyjczycy eksponują też odrzutowce: myśliwiec pokładowy McDonnell F2H „Banshee” (latał z lotniskowca HMCS „Bonaventure”), treningowy Canadair CT-114 „Tutor” oraz myśliwiec Canadair CT-133 „Silver Star”.

W Shearwater Aviation Museum są też dwa śmigłowce: Piasecki HUP-3 oraz Sikorski HO4S-3. Śmigłowiec Sikorskiego został skonstruowany z myślą o zwalczaniu okrętów podwodnych. Z czasem model ten był w Kanadzie wykorzystywany do morskich misji ratowniczych. Muzealny egzemplarz bazował między innymi na HMCS „Bonaventure”. Piasecki bazował na HMCS „Shearwater” i HMCS „Labrador”.

Muzealne samoloty i śmigłowce morskie na innych kontynentach

Spośród innych muzeów rozmieszczonych w krajach Wspólnoty Brytyjskiej na uwagę zasługuje Australian War Memorial w Canberze. Dla historyka jest to placówka szczególnie interesująca, bowiem skupia się na pierwszej połowie XX wieku. W Canberze można więc zobaczyć: „Mosquito”, Curtissa P-40 „Kittyhawk”, P-51D „Mustang”, MiGa-15, Avro „Ansona”, Messerschmitta Bf 109G-6, Messerschmitta Me 262, Gloster Meteora, DC-3 „Dakotę”, czy Messerschmitta Me 163. Jeszcze większe wrażenie robią samoloty z okresu pierwszej wojny światowej: Albatros D.Va, S.E.5 oraz Airco DH.9.

Uwagę widza zainteresowanego lotnictwem morskim przykują natomiast przede wszystkim dwa myśliwskie samoloty pokładowe z lat 40. XX wieku. Pierwszym z nich jest japoński Mitsubishi „Zero”, natomiast drugim – brytyjski Hawker „Sea Fury”.

Przyjąwszy system analizy kolekcji muzealnych w kolejnych byłych koloniach brytyjskich, warto zapoznać się jeszcze z ofertą na Półwyspie Indyjskim. Także w Indiach znajduje się warta uwagi placówka kolekcjonująca statki powietrzne. Na lotnisku Palam w New Delhi można odwiedzić Indyjskie Muzeum Sił Powietrznych.

Nie brakuje tam znanych na całym świecie samolotów. Ekspozowane są na przykład: Hawker „Hurricane” Mk.II, C-47 „Dakota”, Iljuszyn Ił-14, Westland „Lysander”, Hawker „Tempest”, Supermarine „Spitfire” Mk.VIII i Mk.XVIII, Dassault Mystère IVa, de Havilland „Vampire”, DH.82 „Tiger Moth”, Suchoj Su-7, Mikojan i Guriewicz MiG-21FL, MiG-23MF, MiG25R, BAE „Canberra”, Consolidated B-24 „Liberator”, North American „Harvard”, Antonow An-12, czy Tupolew Tu-124. W muzeum znajdziemy też polski akcent, na ekspozycji znajduje się samolot szkolno-treningowy TS-11 „Iskra”.

Kolekcja jest bardzo zróżnicowana, ale brak w niej liczniejszych reprezentantów lotnictwa morskiego. Można wymienić w zasadzie tylko japoński samolot-pocisk Yokosuka MXY „Ohka” oraz amerykański śmigłowiec Sikorsky S-55C.

Nieco inna sytuacja panuje na wschodnim skraju kontynentu azjatyckiego. W Japonii kolekcjonowaniem samolotów i helikopterów zajmują się między innymi placówki Tokorozawa w Tokio i Kawaguchiko w Prefekturze Yamanashi, na zachód od stolicy Japonii.

Więcej eksponatów lotniczych znajduje się w Tokio. O najstarszym okresie lotnictwa przypominają repliki myśliwców Fokker D.VII i SPAD S.XIIIC1, a także oryginalny Nieuport 81E2. Nie wiele późniejszy, a niespotykany w innych muzeach jest japoński myśliwiec z lat 20. XX wieku Nakajima Type 91. Spośród pozostałych obiektów warto wymienić: śmigłowce Bell UH-1B „Iroquois” oraz Mil Mi-8, samolot szkolny North American T-6G „Texan”, samoloty łącznikowe Stinson L-5 Sentinel oraz Piper J3C-65 „Cub”, a także myśliwiec odrzutowy North American F-86 „Sabre”.

Da się znaleźć ledwie kilka obiektów mających związek z lotnictwem morskim. Związki te nie są zresztą zbyt oczywiste. W skład kolekcji Tokorozawa wchodzi między innymi samolot łącznikowy Piper L-21B „Super Cub”, który występował w wersji na pływakach. Ponadto można wskazać jeszcze na dwa śmigłowce: Sikorsky H-

-19C „Chickasaw” (helikopter tego typu wykorzystywała między innymi japońska marynarka) oraz Kawasaki-Vertol KV-107-II-4 (stosowany także w marynarkach wojennych szeregu państw, lecz demonstrowany egzemplarz reprezentuje inną wersję).

W Kawaguchiko obiektów lotniczych jest mniej, ale nie znaczy to, że mniej jest też maszyn związanych z morzem. Przede wszystkim w skład kolekcji wchodzi dwa myśliwce Mitsubishi „Zero”. Pierwszy jest w wersji A6M2, a drugi – A6M5. Zestaw ten uzupełnia samolot treningowy japońskiej marynarki Yokosuka K5Y.

Poza tym w muzeum jest prezentowany np. myśliwiec Nakajima Ki-43, kadłub bombowca Mitsubishi G4M2 (taką maszyną podróżował po raz ostatni adm. Isoroku Yamamoto). Konstrukcje odrzutowe reprezentują Lockheed T-33A oraz North American F-86F „Sabre”.

Nieco zaskakujące może na pierwszy rzut oka wydawać się to, że bardziej rozbudowaną kolekcją statków powietrznych mogą się pochwalić mieszkańcy Tajlandii. W Królewskim Tajskim Muzeum Lotnictwa pod Bangkokiem znajduje się niemal 60 samolotów. W tamtejszej kolekcji reprezentowane są ciekawe maszyny. Na ekspozycji znajdują się: łącznikowe Stinson L-5 „Sentinel” i Piper L-4 „Grasshopper”, obserwacyjny i bezpośredniego wsparcia OV-10C „Bronco”, transportowy C-47 „Skytrain”, pasażerski Boeing 737, myśliwskie Curtiss „Hawk” 75N, Supermarine „Spitfire” Mk.XIV, Lockheed T-33A „Shooting Star”, F-84G „Thunderjet”, North American F-86 „Sabre” (wersje „F” i „L”), Northrop F-5A Freedom Fighter, Mikojan i Guriewicz MiG-21, a także śmigłowce Bell UH-1H Iroquois i Eurocopter AS-332L-2 Super „Puma” II. O najodleglejszym okresie lotnictwa przypomina replika francuskiego samolotu wywiadowczego Bréguet XIV.

W tak bogatej kolekcji nie mogło zabraknąć konstrukcji związanych z lotnictwem morskim. Łodzie latające są reprezentowane przez Grummana G-44A „Widgeon”. Interesująca jest zbiór samolotów pokładowych. Otwiera go zaprojektowany w latach 20. XX wieku obserwacyjny Vought V-93S. Następnie należy wymienić używane w Tajlandii w pierwszej połowie lat 50. Fairey „Firefly” Mk.I (wersja do zwalczania okrętów podwodnych) oraz Curtiss SB2C-5 „Hellcat” (bombowiec nurkujący). Grono tłokowych

maszyn pokładowych uzupełnia Grumman F8F-1 „Bearcat”. Konstrukcje turbośmigłowe reprezentuje Douglas A-1 „Skyraider”. W Bangkoku nie zabrakło też pokładowych odrzutowców. Na widzów muzealnych czekają A-7E „Corsair” II (nie latają operacyjnie w Tajlandii od 2007 roku) oraz AV-8S („Harrier” II). Warto ponadto dodać, że muzeum posiada śmigłowiec Sikorsky H-19A „Chickasaw”, który funkcjonował między innymi w wersji morskiej.

Ostatnią z poddawanych analizie placówek azjatyckich jest Izraelskie Muzeum Lotnictwa w Beer Szewie. Izraelska kolekcja jest imponująca. Zgromadzono tam potężny zbiór konstrukcji lotniczych wykorzystywanych przez cywilne i wojskowe lotnictwo Izraela przez ostatnie 70 lat.

W Beer Szewie można się zapoznać na przykład z powietrznym tankowcem Boeing KC-97G, samolotami pasażerskimi tego samego producenta – Boeing 707-131, 707-328 oraz 720-023. W muzeum znajdują się myśliwce: Dassault Mirage IIICJ i Mystère, de Havillaand „Venom” FB.50 oraz „Vampire” BB.52 i T.55, General Dynamics F-16A, Gloster „Meteor” F.8, FR.9, NF.13, T.7 i T.8, McDonnell Douglas F-4E, RF-4E oraz F-15, North American P-51D „Mustang”, Supermarine „Spitfire” LF Mk.IXe; samoloty szturmowe: A-4E, A-4F i A-4N; a także samoloty transportowe Douglas C-47A i C-47B. Na wystawie można ponadto zobaczyć śmigłowce, np. Sikorsky CH-53A. W Beer Szewie umieszczono też samoloty przeciwników Izraela z licznych, toczonych przez to państwo wojen – myśliwce Mikojan i Guriewicz MiG-15UTI, MiG-17, MiG-21F-13 i MiG-23ML.

Najważniejszym wśród obiektów związanych z lotnictwem morskim jest dwusilnikowa łódź latająca Consolidated PBY-6A „Catalina”. Bezwzględnie duże wrażenie robi też legenda lotnictwa pokładowego Grumman TBM-3E „Avenger”. Zdecydowanie słabsze związki z lotnictwem morskim mają eksponowane również w Izraelskim Muzeum Lotnictwa samolot Piper PA-18-150 „Super Cub” (jedna z wersji była osadzona na pływakach) oraz helikopter Sikorsky UH-19D (był też stosowany przez izraelską marynarkę).

Największym w Ameryce Południowej muzeum lotnictwa jest Museu Aeroespacial w Rio de Janeiro. Eksponowanych jest tam około 120 samolotów i śmigłowców. Nie brakuje w tej kolek-

cji interesujących obiektów. Z polskiego punktu widzenia najciekawszy jest bez wątpienia samolot turystyczny RWD-13. Poza nim spośród najstarszych konstrukcji warto wymienić jeszcze Caudrona G.III i Nieuport 21E1. Wśród nieco młodszych konstrukcji uwagę zwracają: P-40N Warhawk, Douglas A-20K „Havoc”, A-26B „Invader”, DC-3, Gloster „Meteor” Mk.7 i Mk.8, Lockheed F-80C „Shooting Star”, T-33A „Shooting Star”, Northrop F-5B „Freedom Fighter”, a także Republic P-47 „Thunderbolt”. Najnowocześniejszymi obiektami w brazylijskim muzeum są między innymi C-130 „Hercules” i Dassault „Mirage” III.

Konstrukcji wiążących się z lotnictwem morskim jest zdecydowanie mniej. Można tu wskazać na dwusilnikowe łodzie latające: Grumman G-64 „Albatross” (stosowana w Brazylii od końca lat 50. do 80. XX wieku), Grumman G-44A „Widgeon” oraz Consolidated PBY-5A „Catalina”; a także na dwa samoloty przeznaczone do zwalczania okrętów podwodnych Grumman G-89. Do tego grona można jeszcze doliczyć samolot szkolny Vultee BT-15. W jednej z wersji ten model był wykorzystywany przez US Navy. Pewne związki z morzem ma także North American B-25J Mitchell, który właśnie w tej wersji specjalizował się w zwalczaniu żeglugi.

Z Museu Aeroespacial w Rio de Janeiro warto zestawić zbiory dwóch placówek tego typu z Argentyny. Pierwszą jest Museo Nacional de Aeronautica znajdujące się w prowincji Buenos Aires. Liczba statków powietrznych jest tam mniejsza niż w stolicy Brazylii, ale także w Argentynie nie brakuje interesujących konstrukcji. Warto wymienić choćby następujące: English Electric „Canberra”, Gloster „Meteor”, Avro „Lincoln” B2, Junkers Ju 52/3m, Douglas DC-3, Fiat G.46, North American F-86 „Sabre”, Dassault „Mirage” IIIC, IIIDA oraz IIIEA, Focke Wulf Fw 44J, Boeing 737, czy też autożyro Cierva C.30.

Wśród tych konstrukcji znajdują się też dwie, mające ścisłe związki z światowym lotnictwem morskim. Pierwszym jest samolot szturmowy Douglas A-4B „Skyhawk”. Drugim natomiast dwusilnikowa łódź latająca Grumman „Albatross”.

Poza muzeum w Buenos Aires Argentyńscy posiadają też placówkę wyspecjalizowaną w kolekcjonowaniu samolotów i śmigłowców morskich. Jest to Museo de la Aviacion Naval

Argentina. Wśród przeszło 20 obiektów umieszczono kilka śmigłowców: Bell 47D, Sikorsky S-55, Aerospatiale SA.316B „Alouette” II, Sikorsky S.61D-4, czy też Bell UH-1H-BF. W gronie szkolnych i treningowych samolotów o napędzie śmigłowym warte wymienienia są: Boeing Stearman N2S-5 „Kaydet”, North American SNJ-4 „Texan”, SNJ-5C „Texan” i T-28 „Fennec” oraz Curtiss 16E-3 „Kelito”. Zestaw ten dopełniają treningowe odrzutowce Aeromacchi MB-323GB oraz MB-339AA.

W swym muzeum lotnictwa morskiego Argentyniacy pokazują też samoloty zaprojektowane jako pokładowe: Chance Vought V-65F „Corsair”, F4U-5 „Corsair”, Douglas A-4Q „Skyhawk”, Grumman F9F-2B „Panther” oraz F-9J „Cougar”. Zestaw ten uzupełnia łódź latająca Grumman HU-16 „Albatross”, samoloty lądowe przeznaczone do zwalczania okrętów podwodnych Grumman S-2A „Tracker” i Lockheed S2-H „Neptune”, pasażerskie Douglas DC-3, Fokker F.28-3000C oraz Lockheed L-188E i L-188EK, a także turystyczny Luscombe 8E „Silvaire”.

Podsumowanie

Dokonany tutaj przegląd muzealnych kolekcji nie jest kompletny, ale mimo to można wyciągnąć na jego podstawie pewne wnioski. Przede wszystkim należy zwrócić uwagę na potęgę muzealnictwa lotniczego. W niniejszym artykule przedstawiono muzea z prawie wszystkich kontynentów (poza Afryką i rzecz jasna Antarktydą). Najbardziej imponujące są kolekcje muzeów lotniczych w Stanach Zjednoczonych oraz w Wielkiej Brytanii. Jednakże na każdym kontynencie funkcjonuje cały szereg tego typu instytucji. Przeważnie są to muzea podobne do dwóch najbardziej znanych takich instytucji w Polsce – Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie i Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie. Siła ich kolekcji wynika z sumiennego zbierania samolotów wycofywanych z użycia w siłach zbrojnych danych państw. Właśnie dlatego muzea w krajach dawnego bloku wschodniego są zdominowane przez MiGi, a w państwach założycielskich NATO nie sposób nie dostrzec dominacji F-84, F-86, czy F-104. W przypadku prężniej kierowanych muzeów można jednak zauważyć koncepcję wymieniać najbardziej powszechnych statków powietrznych, co zdecydowanie wzbogaca kolekcje muzealne.

Jeśli chodzi o związane z morzem samoloty i śmigłowce, to zgodnie z oczekiwaniami są one silniej reprezentowane w państwach, w których polityka morska jest ważnym zagadnieniem, a nie hasłem propagandowym. W muzeach na zachodzie Europy i w Ameryce Północnej bardzo łatwo natrafić na amerykańskie odrzutowe samoloty pokładowe – A-4 „Skyhawk”, A-6 „Intruder”, F-4 „Phantom”, względnie brytyjskie Harriery. W tych samych muzeach można napotkać też samoloty zwalczania okrętów podwodnych Grumman S-2 „Tracker”, czy Lockheed S-2 „Neptune”, śmigłowce Sikorsky H-19, a także łodzie latające Grumman HU-16 i legendarne Consolidated „Catalina”. W dawnym Układzie Warszawskim lotnictwo morskie było spychane na margines, a zatem niewiele przetrwało samolotów i śmigłowców z nim związanych.

Z założenia praca ta miała mieć charakter turystyczno-historyczny, a nie muzealny, lecz nie sposób nie zauważyć pewnych prawidłowości, które mogą mieć znaczenie dla polskiego muzealnictwa. Przede wszystkim łatwo dostrzec znaczenie czytelnych, intuicyjnych stron internetowych. W przypadku języków spoza grupy tzw. kongresowych (a więc i polskiego) nie można zaniedbywać tłumaczenia informacji na język angielski. Na koniec trzeba wskazać na konieczność szczegółowego opisywania poszczególnych obiektów (a więc realizowania ustawowego zadania muzeów). By zrozumieć znaczenie tej czynności, wystarczy porównać opisy zamieszczane na stronach internetowych Centralnego Muzeum Sił Lotniczych Federacji Rosyjskiej oraz Royal Air Force Museum, albo National Air and Space Museum. Wszystkie trzy muzea posiadają potężnie rozbudowane kolekcje samolotów i śmigłowców, ale satysfakcję daje korzystanie tylko ze stron internetowych i poznawanie historii obiektów omówionych tylko na dwóch ostatnich. Nie ma wątpliwości, że muzea brytyjskie i północnoamerykańskie wytyczyły ścieżkę, którą powinno pójść całe światowe muzealnictwo lotnicze.

Źródła i bibliografia**Artykuły publikowane w formie tradycyjnej**

- Butkiewicz P., LWF Model V Tractor, „Aeroplan”, nr 4/2013.
- Hyps M., Obrońcy fiordów i Atlantyku, „Aeroplan”, nr 2/2020.
- Kubiak K., Islandzkie Muzeum Lotnictwa w Akueyri, „Aeroplan”, nr 3/2015.
- Kubiak K., Muzeum 21. Skrzydła Lotniczego w Luleå, „Aeroplan”, nr 1/2018.
- Kubiak K., Muzeum Lotnictwa w Belgradzie, „Aeroplan”, nr 3/2017.
- Laskowski M., Muzeum lotnictwa w Laatzten, „Aeroplan”, nr 2/2018.
- Litewka P., Z Johannisthal do Canberry, czyli Albatros D.Va, „Aeroplan”, nr 1/2014.
- Nowak D., Sopwith 5FI Dolphin, „Aeroplan”, nr 1/2017.
- Nowak D., Wiatrakowce Juana de la Cierva, cz. II, „Aeroplan”, nr 4/2018.
- Nowak D., Ziober A., Samolot LVG C.VI w muzeum RAFw Cosford podczas renowacji, „Aeroplan”, nr 12/2019.
- Podkoński R., Hangar 10, „Aeroplan”, nr 1/2016.
- Podkoński R., Muzeum w Vigna di Valle, „Aeroplan”, nr 4/2014.
- Podkoński R., Trochu jiné muzeum, „Aeroplan”, nr 1/2019.
- Przeworski M., Brazylijska kolekcja, „Aeroplan”, nr 4/2015.
- Serwatka S., Akała, czyli Rekin, „Aeroplan”, nr 2/2015.
- Serwatka S., Święty Graal historii polskiego lotnictwa, „Aeroplan”, nr 1/2013.

Artykuły w internecie

- Cichy C., Morski Mi-2 trafił do Dębłina, <https://dlapilota.pl/wiadomosci/brygada-lotnictwa-mw/morski-mi-2-trafil-do-deblina>.
- Różyński M., Royal Air Force Museum Hendon, <https://www.infolotnicze.pl/2013/04/29/royal-air-force-museum-hendon/>.
- Szulc T., Muzeum Royal Air Force w Hendon, <http://zbiam.pl/artyku%C5%82y/muzeum-royal-air-force-w-hendon/>.

Strony internetowe muzeów i udostępniane w internecie wykazy samolotów

- <http://hangar10.de/unsere-austellungswelt>.
- <http://meremuuseum.ee/en/lennusadam-eng/>.
- <http://tam-web.jsf.or.jp/>.
- <http://www.aviationmuseum.eu/Blogvorm/israeli-air-force-museum/>.
- <http://www.warmuseums.nl/gal/023gal.htm>.
- <http://www2.fab.mil.br/musal/index.php/aerona-ves-em-exposicao>.
- <http://www.3pemmc.mod.gov.rs/index.php>.
- <http://www.aviationmuseum.eu/Blogvorm/2016/12/31/museo-de-la-aviacion-naval-argentina-bahia-blanca-argentina/>.
- <http://www.aviationmuseum.eu/Blogvorm/flygmuseet-f-21/>.
- <http://www.aviationmuseum.eu/Blogvorm/fundacio-parc-aeronautic-de-catalunya-sabadell/>.
- <http://www.car-airmuseum.com/en/airplane/index.html>.
- <http://www.deutsches-museum.de/en/flugwerft/collections/>.
- <http://www.flymuseum.dk/our-planes>.
- http://www.fuerzaaerea.mil.ar/historia/museo_aviones.html.
- http://www.hho.edu.tr/Documents/TanitimKitapcigi/09_HavaKuvvetleriMuzesi.pdf.
- <http://www.luftfahrtmuseum-hannover.de/index.php/de/ausstellung/unsereflugzeuge>.
- <http://www.mhm-gatow.de/ausstellung>.
- <http://www.shearwateraviationmuseum.ns.ca/exhibits/index.htm>.
- <http://www.stm-ke.sk/index.php/en/detached-expositions/the-museum-of-aviation>.
- <https://airandspace.si.edu/collections>.
- <https://ccm.marinha.pt/pt/bandadarmada/contactos>.
- <https://flyingleathernecks.org/aviation-gallery/>.
- <https://indianairforce.nic.in/content/air-force-museum>.
- <https://museoaeronaval.wixsite.com/muan>.
- <https://pimaair.org/exhibits-and-aircraft/museum-aircraft/>.
- <https://sacmuseum.org/what-to-see/aircraft/>.
- <https://seyahatdergisi.com/yesilkoy-havacilik-muzesi-nerede-nasil-gidilir-ve-giris-ucreti/>.
- <https://web.archive.org/web/20080610123234/>.
- <https://web.archive.org/web/20140925212034/>.

- <http://www.rtaf.mi.th/museum/English.html>.
- <https://www.aviodrome.nl/collectie/categorie/binnen%e2%80%a8-expositie/>.
- <https://www.awm.gov.au/visit/visitor-information/features/aircraft-hall>.
- <https://www.ewarbirds.org/aircraft/index.shtml>.
- <https://www.evergreenmuseum.org/general-aviation>.
- <https://www.fleetairarm.com/aviation-museum-exhibitions.aspx>.
- <https://www.flysam.no/utstillinger/flyene>
<https://www.flysam.no/>.
- <https://www.history.navy.mil/content/history/museums/nmusn/explore/exhibits.html>.
- <https://www.iaf.org.il/46-en/IAF.aspx>.
- https://www.iwm.org.uk/sites/default/files/publicdocument/IWMDuxford_Aircraft_Vehicles_List.pdf.
- https://www.iwm.org.uk/visits/iwm-duxford#teaser_listing_4271.
- <https://www.msichicago.org/explore/whatshere/exhibits/transportation-gallery/the-exhibit/smaller-aircraft/curtiss-jn-4d/>.
- <https://www.museeairespace.fr/aller-plus-haut/collections/>.
- <https://www.museudoar.pt/>.
- <https://www.museumofflight.org/aircraft/?p=2#mainContent>.
- <https://www.nationalmuseum.af.mil/Visit/Museum-Exhibits/>.
- <https://www.rafmuseum.org.uk/london/things-to-see-and-do/On-display.aspx>.
- <https://www.valiantaircommand.com/flyin-gcollection>.

Rys dziejów Muzeum Obrony Wybrzeża Stowarzyszenia „Przyjaciele Helu”

An outline of the history of the Coastal Defense Museum
owned by „Friends of Hel city” Association

W 2006 roku czterech zapaleńców-amatorów ze Stowarzyszenia „Przyjaciele Helu” założyło w dwu wpisanych do rejestru zabytków obiektach militarnych - Muzeum Obrony Wybrzeża (MOW). Muzeum utrzymuje się bez dotacji zewnętrznych i z roku na rok się rozwija, prezentując obecnie już 6 obiektów i poszerza spektrum ekspozycji. Obok historii obrony polskiego Wybrzeża koncentrujemy się na pokazaniu szeroko pojętej historii i etnografii Helu.

In 2006, four amateur enthusiasts from the „Friends of Hel city” Association have written military facilities in the list of historical monuments - the Coastal Defense Museum. The museum maintains itself without external subsidies and is developing every year, currently presenting 6 objects and expanding the spectrum of exhibitions. In addition to the history of the defense of the Polish coast, we focus on showing the broadly understood history and ethnography of Hel city.

W 2006 roku w Helu powstało nowe muzeum – założone przez amatorów, stworzone wyłącznie własną pracą bez dotacji z zewnątrz, jest z pewnością czymś niezwykłym, zarówno ze względu na historię powstania – jak i na późniejszy żywiołowy rozwój i ciekawą tematykę prezentowaną w naszych obiektach. Sukces muzeum jest wypadkową wprowadzonych w życie projektów naszego pierwszego dyrektora – Ryszarda Kretkiewicza jak i niezwykłych obiektów militarnych Helu, no i samego położenia tego miasta.

Położenie geograficzne Helu od najdawniejszych lat nadawało mu jednoznacznie rolę tarczy obronnej, dla położonych w zatoce portów w Pucku, Gdyni, Jastarni i Gdańsku. Hel od wieków był miejscem, które było w stanie objąć kontrolę nad tym rejonem Wybrzeża i do dziś dnia jego rola jest dla obronności ciągle ceniona, mimo zmieniających się planów militarnych Polskiej Marynarki Wojennej.

Aby zrozumieć i docenić sukces naszego Muzeum, warto pokrótce zapoznać się z tym, co militarna historia Helu pozostawiła do naszych czasów.

Końcowy, szeroki i pokryty lasem odcinek Półwyspu Helskiego od lat zwracał szczególną uwagę sztabowców. Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości rozpoczęto w 1931 roku nieopodal miejscowości Hel budowę portu wojennego. W 1936 roku dekret Prezydenta RP, umiejscowił na Półwyspie Helskim „Rejon Umocniony Hel”, (obejmującym część półwyspu od Juraty do końca cypla). W tym rejonie zostało zbudowanych wiele obiektów wojskowych, z najsłynniejszą polską baterią artyleryjską na czele - czterema działami Boforsa o kalibrze 152,4 mm - nazwaną imieniem oficera, który swoimi działaniami przeforsował zbrojenie Helu, kmdr. Heliodora Laskowskiego. W czasie kampanii wrześniowej 1939 roku. dowódca tej baterii kapitan Zbigniew



Las na końcu Półwyspu Helskiego jest pełen militarnych budowli.

Przybyszewski przez 32 dni skutecznie trzymał na dystans potężną niemiecką flotę uniemożliwiając ewentualne próby desantu.

Już na początku okupacji, Niemcy doceniając potęgę baterii brzegowej, zbudowali w helskim lesie największą wtedy baterię stacjonarną świata - trzy gigantyczne działa kalibru 406 mm. Na cześć niesławnej pamięci pancernika, który stał się symbolem rozpoczęcia II wojny światowej - Niemcy nazwali tę baterię Schleswig-Holstein. Baterię imienia Laskowskiego Niemcy przemianowali na Schlesien - na cześć drugiego z bliźniaczych pancerników, które w 1939 roku atakowały Hel. Ze względu na zmieniającą się sytuację na frontach, trzy działa baterii Schleswig-Holstein zostały po oddaniu strzałów próbnych zdemontowane i przewiezione do Francji, na Wał Atlantycki - gdzie zamontowano je jako baterię Lindemann. W helskim lesie pozostało po Niemcach sześć potężnych żelbetowych budowli - trzy schrony mieszczące jednokondygnacyjne stanowiska dział 406 mm (schrony typu ciężkiego), dwa oddzielnie położone jednokondygnacyjne magazyny amunicyjne oraz 9-cio kondygnacyjna wieża kierowania ogniem. Po wojnie, helski las był w dalszym ciągu fortyfikowany przez Wojsko Polskie.

W latach 1974-77 rola artylerii nadbrzeżnej drastycznie zmalała, wszystkie Baterie Artylerii Stałej rozformowano, porzucając ich pozostałości na pastwę losu. Strzeżony dawniej teren helskiego lasu stał się dostępny zarówno dla eksploratorów ciekawych historii i kontaktu z zachowanymi militariami, jak i niestety dla złodziei - złomiarzy masowo i bezkarnie tnących na złom wszelkie metalowe elementy zachowane w opuszczonych obiektach.



Władysław Szarski w czasie eksploracji baterii Schleswig-Holstein.

W Helu od 1996 roku aktywnie działało Stowarzyszenie „Przyjaciele Helu”. Pracujący w nim społecznie entuzjaści historii zaczęli dokumentować niezliczone zachowane obiekty militarne. Z inicjatywy nieżyjącego już Romualda Nowaka wspieranego przez innych członków Stowarzyszenia wszystkie obiekty baterii im. H. Laskowskiego, schrony bojowe Ośrodka Oporu Jastarnia, pozostałości przedwojennych polskich baterii przeciwlotniczych oraz zbudowane w latach oku-



Wojciech Waśkowski i Romuald Nowak dokumentują stan zabytków militarycznych.

pacji przez Niemców obiekty baterii Schleswig-Holstein wpisano do Rejestru Zabytków pod nr A-1200 z dnia 15.06.1999. Niestety, formalny fakt wpisania do rejestru zabytków nie zahamował procesu dewastacji i rozkradania obiektów - mimo wielokrotnego alarmowania stosownych instytucji o kolejnych incydentach.

Członkowie Stowarzyszenia „Przyjaciele Helu”, a przede wszystkim: Ryszard Kretkiewicz, Wojciech Waśkowski, Romuald Nowak i Władysław Szarski publikowali w wydawanym w Helu przez Stowarzyszenie piśmie - *Helska Bliza* liczne artykuły na temat Helu - starając się dokumentować także jego militarną historię. Nieustannie eksplorowaliśmy zakątki helskiego lasu starając się je pokazać coraz liczniejszemu zainteresowanemu. Potężne działobitnie pozostałe po działach 406 mm porastały 60-letnie drzewa, niektóre obiekty nieznanymi sprawcami próbowali z różnym skutkiem wysadzić w powietrze, wszystkie „bunkry” były dzikie, zarośnięte, zanieczyszczone i nieustannie rozkradane.

Doszło do tego, że nie mogąc zaradzić kradzieżom, moi koledzy ze Stowarzyszenia „Przy-



Działobitnia oczyszczona z dziko rosnących drzew.

jaciele Helu” sami wycinali i ukrywali cenniejsze obiekty wyposażenia, mając nadzieję, że może kiedyś uda się udostępnić je zainteresowanym - w jakiejś niesprecyzowanej jeszcze formie.

Zupełnie niespodziewanie pojawiła się możliwość zdobycia funduszy przedakcesyjnych Unii Europejskiej i dzięki odważnemu pomysłowi Burmistrza Helu, pana Mirosława Wądołowskiego i wkładowi finansowemu miasta, udało się wprowadzić w życie nierealny zdawałoby się plan Sekcji Militarnej Stowarzyszenia - opracowano projekt renowacji stanowiska „Bruno” i wieży kierowania ogniem i uzyskano na ten cel pieniądze z Unii Europejskiej. Były to jedyne dwa obiekty, które w tym czasie nie były w gestii wojska. Tego typu działania na obiektach polskich, które wtedy należały do wojska były w tym czasie prawnie nierealne.

Burmistrz Helu na spotkaniu z moimi kolegami oświadczył, że użyczy dwa poniemieckie obiekty Stowarzyszeniu - a oni w zamian mają przygotować w nich „coś” co przyciągnie zwiedzających.

W tym czasie zdezastowane bunkry pokrywała splątana dzika roślinność, wewnątrz działobitni stanowiska „Bruno” rosły niemal 60-letnie drzewa, nie było wody, prądu czy nawet przyzwoitej drogi dojazdowej. Sytuację utrudniał dodatkowo fakt, że dwa remontowane obiekty leżą po przeciwnych stronach ruchliwej, helskiej szosy, co wymuszało znaczny wzrost kosztów ogrodzenia i doprowadzenia instalacji elektrycznej. Twórcy i realizatorzy projektu borykali się z pojawiającymi się w miarę postępów prac problemami - sytuacja była tak nietypowa, że nikt nie mógł przewidzieć do końca jak będą docelowo zagospodarowane te obiekty i jak w związku z tym wykonywać poszczególne prace. Na stropie stanowiska „Bruno” wykonano izolację przeciwwilgociową, ponownie posadzono rośliny w nowej warstwie gleby. Wykonano instalacje elektryczne i alarmowe, odtworzono i zainstalowano drzwi, okna i ich pancerne zamknięcia. Oprócz trwającej renowacji, zamontowano na ich właściwych miejscach ocalone przed kradzieżą i ukryte elementy wyposażenia. Pracę wykonawcy nadzoro-



Działobitnia po zakończeniu renowacji.

wał ze strony Stowarzyszenia. Romuald Nowak, który oprowadzał po pustych jeszcze obiektach naszego pierwszego honorowego gościa - prezydenta Aleksandra Kwaśniewskiego.

Równoległe do prac remontowo-budowlanych i instalacyjnych ruszyły prace organizacyjne przy tworzeniu planów mającego tu powstać Muzeum Obrony Wybrzeża. Niewielka grupka osób, która samorzutnie zajęła się tym problemem, ukonstytuowała się w początku 2006 roku, jako Zarząd Muzeum Obrony Wybrzeża i poświęcając



Ryszard Kretkiewicz przygotowuje jedną z pierwszych wystaw MOW.

swoją pracę, czas, a niejednokrotnie i swoje pieniądze przystąpiła do planowania i przygotowywania wystaw.

Pierwszą ekspozycją całkowicie zaprojektowaną i wykonaną przez ten zespół, była sala poświęcona pamięci bohaterskiego obrońcy Helu, dowódcy baterii cyplowej, a po wojnie tragicznej ofierze bestialstwa wojskowej bezpieki - zastrzelonemu z wyroku stalinowskiego sądu komandorowi porucznikowi Zbigniewowi Przybyszewskiemu. Jednogłośnie wybraliśmy Zbigniewa Przybyszewskiego, wspaniałego patriotę, doskonałego oficera i wyjątkowego człowieka na patrona naszego muzeum.

Naszą nieustanną ambicją jest należyte dbanie o najcenniejszy polski zabytek militarny - o baterię im. Heliadora Laskowskiego na helskim cyplu. Własną pracą, przy wsparciu sponsora - Poczty Polskiej wyremontowaliśmy jedno ze stanowisk tej baterii i w podziemiu - niestety bardzo małym - urządziliśmy wystawę prezentującą historię baterii i losy jej dowódcy - Zbigniewa Przybyszewskiego. Od lat do wszelkich aktualnych władz i decydentów ślemy petycje w sprawie przywrócenia armaty Boforsa na jej historyczne stanowisko na helskim cyplu. Bateria Laskowskiego to symbol nieugiętej, 32-dniowej obrony



Sala komandora Zbigniewa Przybyszewskiego.

przed wielokrotnie silniejszym agresorem niemieckim, to najcenniejszy zabytek militarny nie tylko Helu, ale i całej Polski.

Wszędzie na świecie - armata stojąca na swoim oryginalnym stanowisku jest niezwykle cenną wartością - a co dopiero armata z tak bogatą i piękną historią. Licząc się z powrotem armaty Boforsa do Helu opracowaliśmy wstępny projekt skansenu, który pokazywałby na cyplu Helu wygląd tej baterii zarówno w oryginalnym przedwojennym kształcie jak i w powojennej wersji.



1 V 2008 r. uroczystość na odrestaurowanym stanowisku baterii im. Heliadora Laskowskiego.

Powrót armaty z baterii Laskowskiego na jej zachowane, historyczne stanowisko powinien stać się wielkim świętem, symbolem praktycznego patriotyzmu, dowodem naszej pieczy o historii i uczynieniem nie książkowych, a naprawdę istniejących helskich bohaterów – z dowódcą tej baterii, zamordowanym potem w stalinowskiej Polsce komandorem Zbigniewem Przybyszewskim na czele.

Nieustannie staramy się robić coś więcej, niż tylko prezentować militaria. Mówimy o historii, mówimy o ludziach. Dwa piętra wieży kierowania ogniem pomieściły wystawę i rekonstrukcję mieszkanca doskonałego pisarza marynisty, cennionego wychowawcy ludzi morza - kapitana Karola Olgierda Borchardta.

Przy udziale sponsora - firmy JS Hamilton Poland S.A przeprowadziliśmy renowację stanowisk znanej z obrony Helu baterii „duńskiej” położonej w głębi helskiego lasu.

Na terenie muzeum odbudowaliśmy torowiska i uruchomiliśmy dwa odcinki kolejki wąskotorowej.

Dzięki nawiązaniu kontaktów z muzeami skandynawskimi udało nam się m.in. sprowadzić z Norwegii bezcenne eksponaty - z bliźniaczej baterii 406 mm Trondenes.

Wzięliśmy pod opiekę i przenieśliśmy na nasz teren likwidowany przez Marynarkę Wojenną skansen broni morskiej, który corocznie uzupełniamy o dalsze eksponaty.

Na wystawie poświęconej 32 dniom obrony Helu - oprócz filmów i licznych eksponatów - prezentujemy naszą dumę - odtworzoną praktycznie



Kompletny nabój działa 406 mm - dar z Norwegii.

od zera i nieustannie weryfikowaną i powiększaną listę obrońców Helu - która zawiera obecnie blisko 3 tysiące udokumentowanych nazwisk.

Prezentujemy też wystawę poświęconą historii Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku, zaczątkowi polskiego lotnictwa morskiego i jednostce nierozdzielnie związanej z obroną Helu w 1939 r., ekspozycję bogato wyposażoną w modele samolotów.

Niemal natychmiast po odzyskaniu przez Polskę niepodległości marynarze I Batalionu Morskiego zajęli Puck i obsadzili dawną niemiecką bazę lotnictwa morskiego, założoną tam w końcu 1911 roku. Właśnie tam, 10 lutego 1920 roku w bazie Polskiego Lotnictwa Morskiego, w pobliżu hangarów lotniczych i u wylotu ześlizgu wodnopłatowców do morza odbyły się historyczne zaślubiny Polski z morzem celebrowane przez gen. Józefa Hallera. Polacy odziedziczyli po zaborcach (poza kilkoma zastawionymi podstępnie pułapkami z granatów) koszary, darniowe lotnisko o długości 700 m, 4 hangary i 800-metrową drogę betonową do przetaczania wodnopłatowców na wózkach transportowych.

Jedynym sprzętem lotniczym, jaki pozostawili Niemcy było kilka wraków wodnosamolotów.

Dnia 1 lipca 1920 roku utworzono oficjalnie Bazę Lotnictwa Morskiego (BLM) w Pucku w ramach Dowództwa Obrony Wybrzeża. Dzięki nieustannemu wysiłkowi dowództwa bazy lotniczej zyskano pierwsze samoloty i zaczęto szkolenie lotników. Pierwszy lot wodnosamolotu Friedrichshafen FF-33H nad Zatoką - dnia 15 lipca 1920 roku był ustanowiony później dniem święta MDLot. Nieustające kłopoty sprzętowo-finanso-

z lekkim uzbrojeniem i pozostały one podstawowym wyposażeniem MDLot.

Wiosną 1939 roku MDLot dysponował wyeksploatowanymi już, lekkimi wodnosamolotami „Lublin” R-VIII i „Lublin” R-XIII, nadającymi się do szkolenia i patrolowania, ale posiadającymi znikome własności bojowe. Głównym zadaniem MDLot były loty rozpoznawcze dalekiego zasięgu na Bałtyku rozpoczęte w marcu 1939 roku i trwające aż do wybuchu wojny, liczenie i identyfikowanie statków, określanie ich trasy, ładunku



Fragment wystawy poświęconej MDLot w Pucku

we powodowała jednoczesna podległość Jednostki zarówno Marynarce Wojennej jak i Dep. Min. Spraw Wojskowych. W 1932 roku MDLot oficjalnie wcielono do struktur Marynarki Wojennej, kończąc okres podwójnej zależności od Floty i Sił Lądowych. Nowym dowódcą został kmdr.ppor. pilot Edward Szystowski.

Po wieloletniej walce o pozyskanie nowych samolotów MDLot otrzymał w końcu, w latach 1932-1935 nowo zbudowane w Zakładach Mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz, (od 1936 roku Lubelska Wytwórnia Samolotów - LWS), 24 wodnosamoloty „Lublin” R-hydro typów VIII i XIII. Były to samoloty wywiadowcze,

i wykonywanie fotografii, oraz obserwacja okrętów Kriegsmarine. W ostatnich tygodniach przed wojną, na rozkaz płk. Stanisława Dąbka wykonano ok. 15 lotów obserwacyjnych, do 50 km w głąb terytorium Niemiec.

Niemiecki wywiad przeceniał wyposażenie i możliwości bojowe MDLot, toteż w momencie wybuchu wojny stała się ona jednym z zasadniczych celów ataku. 1 września ok. godz. 6 nad bazę nadleciało 20-30 bombowców Heinkel He-111 i rozpoczęło bombardowanie i ostrzał bazy. Skutki bombardowania były bardzo dotkliwe - odłamka bomby zginął dowódca MDLot - kmdr.por.pilot E. Szystowski (był to pierwszy

poległy w II wojnie światowej oficer Marynarki Wojennej), oraz stojący obok niego dwaj starsi bosmani, zginął ponadto jeden z marynarzy, a 17 innych zostało rannych.

Nie został jednak uszkodzony żaden z samolotów, rozpoczęto ich gorączkową ewakuację na Hel zarówno drogą lotniczą, jak i morską. Wodnosamoloty zakotwiczone wzdłuż brzegu półwyspu helskiego na płytkiej wodzie, w dużych odstępach od siebie, na odcinku od Chałup aż do miejscowości Hel. Jeden z samolotów wyciągnięto na brzeg i zamaskowano a nieopodal portu wojennego zakotwiczone nowy, nieuzbrojony wodnopłat CANT Z-506 B „Aironé”, który wysłany później, 2 września 1939 roku w głąb kraju został w dniu 11 września 1939 roku zniszczony w czasie nalotu. Ostatni transport wojskowy na Hel opuścił Puck 2 września. Personel latający i techniczny skierowano do Jastarni i Juraty. Bezpośrednia obsługa kwaterowała w lesie nieopodal samolotów. 2 i 3 września niemal wszystkie zakotwiczone samoloty polskie zostały poważnie uszkodzone przez niemieckie samoloty. Ocalał jedynie jeden R-XIII G/hydro.

Z pozostałego personelu MDLot sformowano dwie kompanie marynarskie, które przemaszerowały lądem do nasady Półwyspu – broniąc dostępu na Półwysep aż do przejścia stanowisk przez kompanie KOP.

6 września wieczorem na R-XIII G/hydro nr 714 wystartowali - por.pilot J.Rudzki i por.obserwator Z. Juszcakiewicz i po godzinnym locie i udanym rozpoznaniu bez przeszkód wodowali.

Następnego nocy, 7 września wydano dodatkowy prócz obserwacji rozkaz, zbombardowania pancernika „Schleswig-Holstein” posiadanymi 12,5 kg bombami. (6 sztuk). Lotnicy nie odnaleźli pancernika, natomiast zbombardowali i ostrzelali paradę zwycięstwa w Gdańsku i niezagrożeni, po ponad 2 godzinnym locie wrócili do bazy. Ze względu na obawę represji lot ten otoczono ścisłą tajemnicą. Były to jedyne dwa loty bojowe lotnictwa morskiego¹.

8 września Junkersy Ju-87 „Stuka” zniszczyły doszczętnie polskie samoloty na kotwiczowiskach i Morski Dywizjon Lotniczy rozformowano².



Model wodnosamolotu „Lublin”R-XIII G/hydro nr 714

1 Najnowszy stan badań nie potwierdza nalotu na teren Wolnego Miasta Gdańsk - przyp. red.

2 Najnowszy stan badań nie potwierdza tego nalotu - wodnosamoloty MDLot. zostały zniszczone ogniem broni maszynowej wodnosamolotów niemieckiego lotnictwa morskiego w dniach 2-3 IX 1919 r. - przyp. red.

Nasza wystawa przypominająca dzieje tej niezwyklej jednostki wojskowej cieszy się corocznie wielkim zainteresowaniem.

1 maja 2006 roku Muzeum otwarto dla zwiedzających i rozpoczął się nieustanny, nieprzerwany potok odwiedzających. Popularność zaskoczyła nawet najbardziej optymistycznych spośród jego twórców. w pierwszym roku odnotowaliśmy 37,5 tys. zwiedzających, w 2009 - 123 tys. zwiedzających - i obecnie, każdego roku liczba zwiedzających na pięciu już obiektach MOW przekracza 120 tys. osób.

Okazało się, że wpływy z biletów i pisanych i wydawanych przez nas Zeszytów Helskich pozwalają nie tylko na prowadzenie muzeum, a także na jego rozwój i na tworzenie wciąż nowych wystaw. Od początku działalności nie otrzymujemy żadnej stałej dotacji budżetowej, korzystamy jedynie z drobnych kilkudziesięciotysięcznych grantów celowych.

Nasze pierwsze wystawy były bardzo prymitywne - były to bądź same plansze, bądź prezentacja gromadzonych bez jakiegokolwiek selekcji pierwszych eksponatów militarnych.

Z czasem nabieraliśmy doświadczenia, a kolejne wystawy zaczęły reprezentować coraz wyższy poziom. Regulamin naszego muzeum zarejestrował minister Kultury i Dziedzictwa Na-

rodowego Bogdan Zdrojewski w dniu 27 lutego 2009 roku.

Naszą główną i najważniejszą wystawą jest do dnia dzisiejszego całkowicie zmodernizowana wystawa w sali Zbigniewa Przybyszewskiego poświęcona zarówno historii życia i walki naszego Patrona w obronie Helu, jak i osławionemu „procesowi komandorów”. W odpowiedzi na nasz wniosek - minister Obrony Narodowej Tomasz Siemoniak awansował pośmiertnie Zbigniewa Przybyszewskiego na stopień komandora.

Jedną z naszych najnowszych wystaw poświęcona jest IV batalionowi Korpusu Ochrony Pogranicza, który w 1939 roku bronił Helu od strony lądu.

W 2019 roku, w stulecie PMW otworzyliśmy nową, bogato udokumentowaną wystawę – „100 lat Polskiej Marynarki Wojennej”.

Zmieniająca się sytuacja spowodowała, że kolejne obiekty baterii Schleswig-Holstein trafiły pod naszą administrację. W jednym z magazynów amunicyjnych i wokół niego powstał w 2013 roku nasz oddział - Muzeum Kolei Helskich. Na stanowisku artyleryjskim B1 Anton, które zostało przekazane nam jako ostatnie, utworzyliśmy kolejny oddział - Muzeum Helu z otaczającym go ogródkiem botanicznym. To muzeum prezentuje szeroko pojmowaną etnografię Kaszubów i życie



Wystawa IV batalionu Korpusu Ochrony Pogranicza.

otaczającego nas Bałtyku. W czasie prac remontowych na B1 odkryliśmy m.in. kolejowy kozioł oporowy z czasów budowy tej największej baterii świata w 1940 r. Podkreślam, że remont tych obiektów i tworzone tam wystawy powstają, bez dotacji budżetowych.

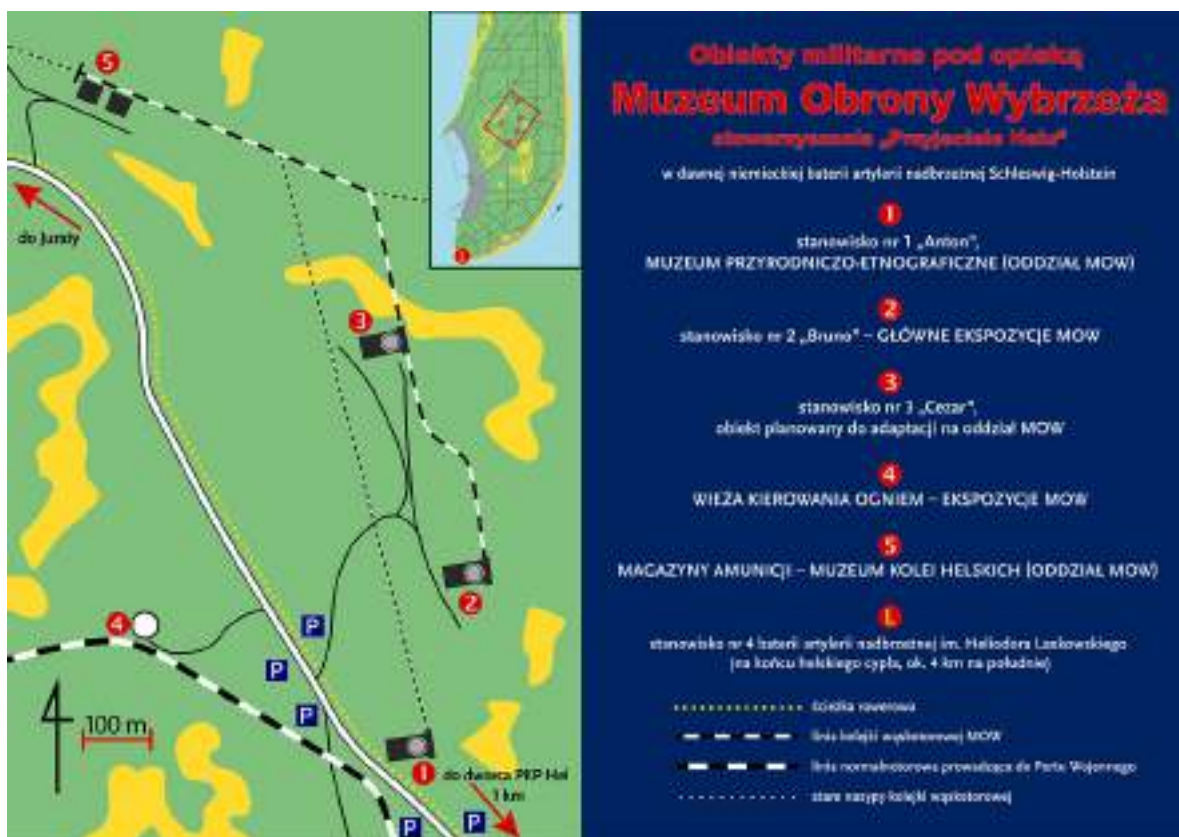
W związku z rozszerzeniem profilu muzeum o kolejne obiekty i różne tematyki 1 stycznia 2017 r. decyzją Zarządu Stowarzyszenia „Przyjaciele Helu” powstał HELSKI KOMPLEKS MUZEALNY, w skład którego wchodzi oddziały:

Muzeum Obrony Wybrzeża wraz z Wieżą Kierowania Ogniem
 Muzeum Helu.
 Muzeum kolei Helskich.
 Stanowisko baterii im. Heliadora Laskowskiego.

Muzeum nieustannie się rozwija. Publikujemy kolejne Zeszyty Helskie, wydaliśmy własnym nakładem pierwszy w Historii przewodnik po Helu w języku angielskim, od 2020 wprowadzamy w całym Helskim Kompleksie Muzealnym nowatorski audio-przewodnik w czterech językach.

Muzeum stworzyli i prowadzą do dziś amatorzy-samoucy. Wypracowane środki pozwoliły nam już jednak na zatrudnienie dwójga osób z wyższym wykształceniem konserwatorskim.

Pracujemy z nadzieją, że po nas poprowadzą to muzeum inni, że niezwykle ciekawa historia Helu będzie zawsze przez stworzone przez nas muzeum upowszechniana i popularyzowana, przyciągając do Helu nowych zwiedzających.



Spis treści

Hanna Pruchniewska - <i>Słowo wstępne</i>	7
Stanisław Januszewski, Andrzej Olejko - <i>Wstęp</i>	9

Z dziejów Lotnictwa Morskiego Polski

Maciej Franz - <i>Narodziny lotnictwa morskiego</i>	15
Andrzej Olejko - <i>Lotnictwo morskie II Rzeczypospolitej na tle lotnictwa morskiego Republiki Litwy, Łotwy i Estonii</i>	27
Tomasz Matuszak - <i>O dominację w powietrzu. Uwagi o użyciu Wojsk Balonowych II RP nad morzem</i>	55
Roman Kozłowski - <i>Dziedzictwo wciąż żywe</i>	69
Piotr Semków - <i>Polskie lotnictwo morskie w latach 1945-1995</i>	81
Ireneusz Bienecki - <i>Lotnictwo Wojsk Ochrony Pogranicza w zabezpieczeniu granicy morskiej PRL (1958-1991)</i>	89
Ireneusz Bienecki - <i>Lotnictwo Straży Granicznej RP w ochronie granicy morskiej w latach 1991-2004</i>	103
Jakub Marszałkiewicz - <i>Podwozie kołowe w pływaku lotniczym</i>	115
Andrzej Truskowski - <i>Czy Polsce potrzebne jest lotnictwo Marynarki Wojennej?</i>	131

Lotnictwo Morskie Europy

Michał Plavec - <i>Narodziny i chrzest bojowy lotnictwa morskiego Austro-Węgier na Adriatyku (1912-1915) oraz jego dowódca Vaclav Voseček (Wenzel Wosecek 1882-1969)</i>	163
Piotr Rapiński - <i>Lotnictwo morskie Finlandii w czasie wojny zimowej 1939 r</i>	177
Andrij Kharuk - <i>Lotnictwo morskie Ukrainy 1992-2019</i>	187

Bohaterowie Lotnictwa Morskiego Polski

Stanisław Januszewski - <i>Polacy w lotnictwie morskim Wielkiej Wojny</i>	199
Dmitrij Mitiurin - <i>Wkład Stanisława Stolarskiego w rozwój radzieckiego lotnictwa morskiego lat 1918-1945</i>	217
Tadeusz Kondracki - <i>Od lotnictwa morskiego do ścigaczy. Niezwykła biografia kpt. mar. obs. Janusza Justyna Sokołowskiego (1910-1940)</i>	225
Agnieszka Jędrzejewska - <i>Kmdr por. pil. Kazimierz Szalewicz (1903-1986). Ostatni dowódca Morskiego Dywizjonu Lotniczego</i>	243
Waldemar Parus - <i>Porucznik obserwator Zdzisław Juszcakiewicz</i>	251

Muzealnictwo Lotnicze

Mariusz Niestrawski - <i>Lotnictwo morskie na ekspozycjach muzealnych świata</i>	265
Władysław Szarski - <i>Rys dziejów Muzeum Obrony Wybrzeża Stowarzyszenia „Przyjaciele Helu”</i>	293

