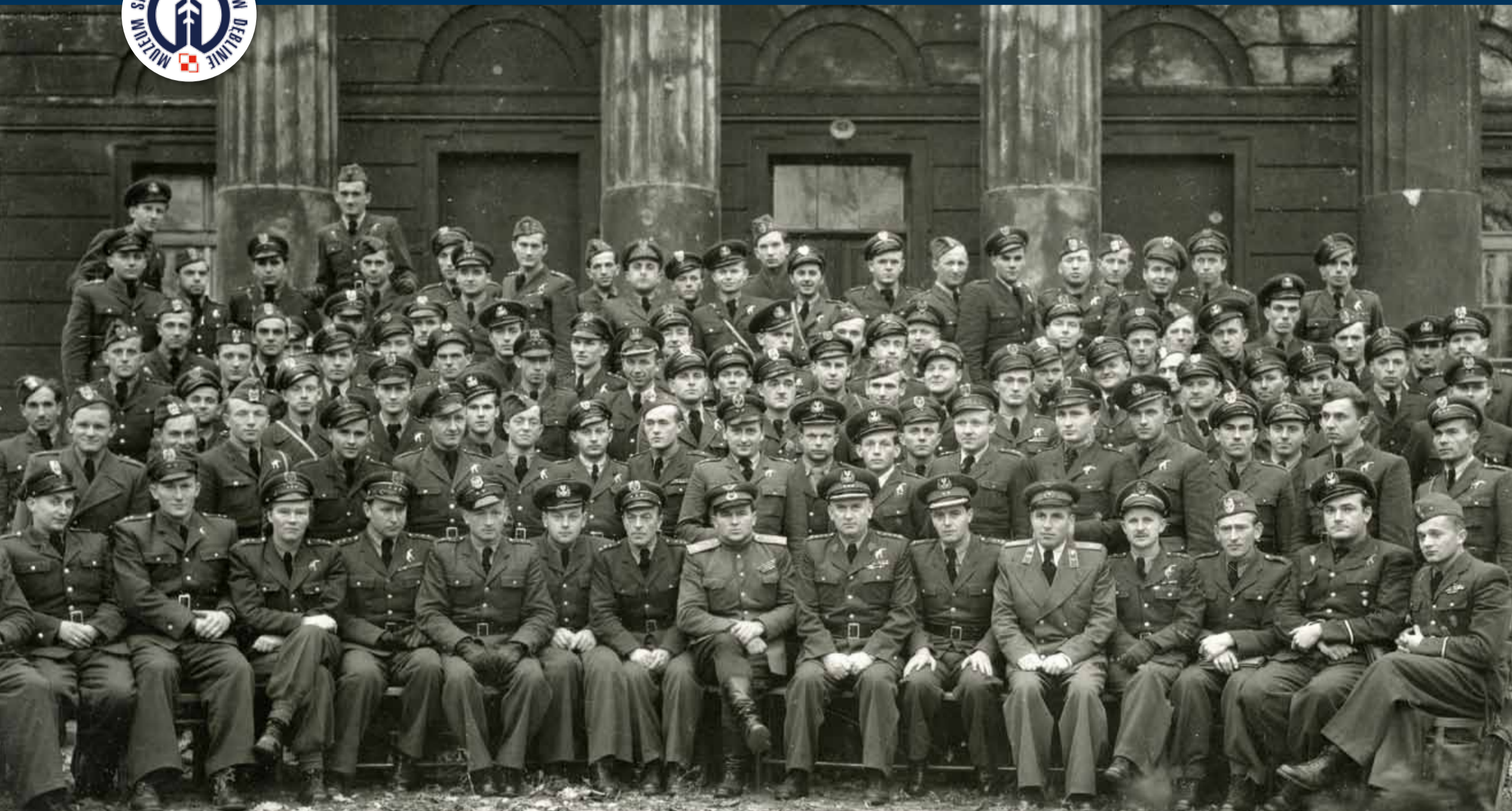


POD DOBRymi SKRZYDŁAMI

BIULETYN INFORMACYJNY MUZEUM SIŁ POWIETRZYNYCH W DĘBLINIE | NR 4/2018 | WYDAWNICTWO BEZPŁATNE | ISSN 2543-8360



■ KOMENDA I KADRA INSTRUKTORSKA
OFICERSKIEJ SZKOŁY LOTNICZEJ W DĘBLINIE
SFOTOGRAFOWANA JESIENIĄ 1950 ROKU PRZED
PALACEM JABŁONOWSKICH. W CENTRUM
ZDJĘCIA WIDOCZNY KOMENDANT SZKOŁY
PLK. PIL. SZCZEPAN ŚCIBIOR.
[SYGN. MSP/A/483/23]

*Trzecie miejsce – przestrzeń,
która nie wywiera
presji i nie kojarzy się
z przemusem i szybkością,
daje obecnie szansę
muzeom na wypełnienie
luki wytworzonej przez
wirtualny świat...*

Muzeum w przestrzeni społecznej

W latach 80-tych xx w dyskursie socjologicznym pojawiło się nowe pojęcie trzecie miejsce, odnoszące się do neutralnej przestrzeni, pomiędzy domem a pracą, w której możemy spędzać czas.

Wykładnią tej teorii, autorstwa Ray'a Oldenbarga, były miejsca komercyjne, jak kawiarnie, puby, w których razem z przyjaciółmi nabieramy oddechu po pracy zawodowej i domowej. Konceptcja ta, po wielu społecznych zawirowaniach, odrodziła się w świecie współczesnej kultury cyfrowej i komunikacji internetowej, w której kwitną relacje wirtualne. Trzecie miejsce – przestrzeń, która nie wywiera presji i nie kojarzy się z przemusem i szybkością, daje obecnie szansę muzeom na wypełnienie luki wytworzonej przez wirtualny świat. Paradygmatem istnienia muzeum nie stają się tylko zbiory lecz przede wszystkim publiczność. Coraz częściej muzealnicy opiekują się zbiorami

i funkcjonującą wokół muzeum społecznością. Muzea stają się azylem dla różnych środowisk, które współtworzą owo trzecie miejsce wspólnie z muzealnikami.

Odpowiedzialność za krajobraz kulturowy miasta i regionu, jak również spełnianie roli trzeciego miejsca dla lokalnych środowisk, to wyzwania dla państwowej placówki muzealnej, której polityka gromadzenia zbiorów, początkowo ukierunkowana stricte na zabytki techniki lotniczej, stopniowo poszerzana jest o historię Dęblina. Muzeum Sił Powietrznych, funkcjonujące od 2011 roku, wciąż buduje więzi z lokalną społecznością, jednocześnie starając się

być ważnym miejscem tworzenia relacji międzypokoleniowych i międzykulturowych dla seniorów i studentów, w tym również dla studentów zagranicznych.

Z punktu widzenia budowania oferty i wdrażania programu funkcjonowania, działalność muzeum wychodzi poza ramy placówki tematycznej-wojskowej, technicznej, skupionej na gromadzeniu, ochronie i badaniu kolekcji. Systematycznie proponujemy naszym widzom wyjście poza mury muzeum, stajemy się miejscem spotkań i tworzenia wspólnoty wokół posiadanej kolekcji- pasjonatów, mieszkańców, studentów, żołnierzy. Istotnym czynnikiem dla naszej placówki jest również lokalizacja- w stolicy polskich skrzydeł, która obciążuje nas do realizacji określonych działań względem otoczenia i życia lokalnej społeczności.

PAWEŁ PAWŁOWSKI
DYREKTOR MUZEUM
SIŁ POWIETRZYNYCH W DĘBLINIE



Budowanie więzi lokalnych, integracja międzypokoleniowa oraz pomoc w tworzeniu pamięci regionalnej to wyzwania dla naszej placówki, które systematycznie podejmujemy. Ferie z Historią, rajdy piesze z okazji Międzynarodowego Dnia Przewodnika, Europejskie Dni Dziedzictwa, wzbogaciły o nowy cykl spotkań: Dęblin na starej fotografii. Pragniemy wspólnie z widzami badać dzieje miasta i regionu, jednocześnie wspierać kolekcjonerstwo, upowszechniać lokalną działalność regionalistyczną i wydawniczą.

Ponadto projekt rewitalizacji wieży wodnej, znajdującej się obecnie na terenie Garnizonu Dęblin, i jej udostępnienie dla ruchu turystycznego, będzie naszym krokiem do budowania potencjału turystycznego miasta, a tym samym pozwoli na uratowanie ważnego elementu krajobrazu kulturowego.



Uroczysty apel z udziałem Wojciecha Skurkiewicza, Sekretarza Stanu w MON, rozpoczął drugą edycję programu szkoleniowego pn. *Paszport do współpracy pododdziałów organizacji proobronnych z jednostkami wojskowymi Sił Zbrojnych RP, tzw. Paszport 2018* (Dęblin, 24.02.2018).



Delegacja z Dęblina wzięła udział w uroczystości 73 rocznicy walk o Kołobrzeg i Zaślubin Polski z morzem. Krótką lekcję historii na temat tych wydarzeń zaprezentował nam gen bryg Jan Dziedzic – zastępca szefa Sztabu Generalnego WP.



Muzeum Sił Powietrznych zaprasza w sobotę 19 maja 2018 na Europejską Noc Muzeów.

RADA MUZEUM w nowym składzie

KATARZYNA RAGUS

Decyzją nr 39/Spół./DEKID z dnia 15 XI 2017 roku, Minister Obrony Narodowej powołał nową Radę Muzeum przy Muzeum Sił Powietrznych na kadencję 2017–21. Pierwsze posiedzenie nowej Rady odbyło się 18 XII 2017 roku w Dęblinie.

PRZEWODNICZĄCY RADY

gen. dyw. pil. Jan Śliwka – I Zastępca Dowódcy Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych.

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO RADY

Stanisław Horoszek – dyrektor Muzeum Techniki i Komunikacji w Szczecinie, prezes Zachodniopomorskiego Oddziału Stowarzyszenia Muzealników Polskich.

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO RADY

Anna Wojdyła-Pawlak – Sekretarz Urzędu Miasta w Dęblinie.

CZŁONKOWIE RADY

- dr Marcin Paluch – wykładowca Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego oraz Zakładu Historii i Wychowania Patriotycznego Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie,
- dr Włodzimierz Kwaśniewicz – doktor nauk humanistycznych, historyk, znawca broni, muzealnik, wykładowca akademicki, twórca i wieloletni dyrektor Lubuskiego Muzeum Wojskowego w Drzonowie k. Zielonej Góry, uhonorowany Odznaką Honorową oraz Medalem Pamiątkowym Kustosa Tradycji, Chwały i Sławy Oręża Polskiego,
- Witold Głębowski – Zastępca dyrektora ds programowych Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie,
- gen. bryg. pil. Cezary Wiśniewski – attaché obrony przy Stałym Przedstawicielstwie Dyplomatycznym RP w Waszyngtonie, także absolwent OLL oraz WSOSP w Dęblinie, Akademii Obrony Narodowej, USAF Air University. Należy do pierwszej

grupy polskich pilotów przeszkolonych na samolot F-16 w Stanach Zjednoczonych. Swoje doświadczenie wojskowe nabywał w 41. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego, 10, 3, i 6 eskadrach lotnictwa Taktycznego; dowodził 31. Bazą Lotnictwa Taktycznego oraz 4. Skrzydłem Lotnictwa Szkolnego, pilot instruktor i pilot doświadczalny, odznaczony m.in. Lotniczym Krzyżem Zasługi oraz Statuetką IKARA,

- Waldemar Rataj – pełnomocnik Dyrektora ds. Programowych w Narodowym Instytucie Muzealnictwa i Ochrony Zbiorów; prawnik, politolog specjalizujący się w zarządzaniu strategicznym i komunikacji społecznej; współpracował przy opracowaniu koncepcji i wdrożeniu reform decentralizacyjnych państwa; był m.in. doradcą Rzecznika Praw Obywatelskich ds. prawa do informacji publicznej; współtwórca programu i instytucji Nagrody Pro Publico Bono; kierował pracami zespołu eksperckiego, który na zlecenie MKiDN opracował koncepcję programu Akademia Zarządzania Muzeum; prezes Fundacji Kolegium Wigierskie,
- plk Waldemar Cyran – Zastępca Dowódcy 41. Bazy Lotnictwa Szkolnego w Dęblinie,
- ppłk rez. mgr inż. Andrzej Jaworski – dyrektor Ogólnokształcącego Liceum Lotniczego w Dęblinie,
- Wojciech Krajewski – kustosz Muzeum Wojska Polskiego, archeolog, historyk i muzealnik,
- Piotr Tarnowski – dyrektor Muzeum Stuthof w Sztutowie, pedagog, muzealnik, w latach 2001–07 Naczelnik Wydziału do Spraw Upamiętniania



i Archiwów w Ministerstwie Kultury i Dziedzictwa Narodowego, odznaczony medalem Pro Memoria oraz Gloria Artis.

Rada Muzeum to organ doradczy, wspierający działania i dążenia muzeum. Jej obowiązki reguluje art. 11 ustawy z dnia 21 XI 1996 r. o muzeach (Dz.U. 2017.0.972).

W historii Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie jest to dopiero druga Rada Muzeum. Kadencja pierwszej przypadła na lata 2013–17.

Pierwsza Rada Muzeum została powołana decyzją nr 77/MON Ministra Obrony Narodowej z dn. 28 III 2013 r. W skład Rady Muzeum weszły osoby powołane spośród kandydatów wskazanych przez Ministra Obrony Narodowej, Dowódcę Sił Powietrznych, organy samorządu terytorialnego, dyrektora MŚP oraz środowisko seniorów lotnictwa.

PRZEWODNICZĄCY RADY

- gen. broni Michał Sikora – obecny I zastępca szefa Sztabu Generalnego

Wojska Polskiego, Inspektor Rodzajów Wojsk Dowództwa Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych, w latach 2009–2013 szef Wojsk oPL i Radiotechnicznych w Dowództwie Sił Powietrznych,

- prof. dr hab. Zbigniew Zaporowski – profesor zwyczajny, Kierownik Zakładu Historii Społecznej Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie, autor ponad 130 opublikowanych tekstów, w tym 6 książek,
- plk pil. w st. spocz. mgr inż. Kazimierz Pogorzelski – Prezes Zarządu Głównego Stowarzyszenia Lotników Polskich,
- dr Andrzej Marciniuk – Szef Katedry Nauk Ogólnokształcących wsosp w Dęblinie,
- plk rez. dr Józef Zieliński – w latach 2009–12 członek Komitetu Honorowego Muzeum Sił Powietrznych, autor wielu opracowań naukowych z dziedziny lotnictwa, sekretarz rady naukowej Kwartalnika Bellona,

- plk rez. pil. dr inż. Janusz Ziółkowski – dyrektor Ogólnokształcącego Liceum Lotniczego w Dęblinie,
- Grzegorz Kapusta – Wicemarszałek Województwa Lubelskiego,
- Robert Gretzyngier – redaktor naczelny Wydawnictwa Gapa, Prezes Fundacji Historycznej Lotnictwa Polskiego,
- Agnieszka Zadura – dyrektor Muzeum Nadwiślańskiego w Kazimierzu Dolnym,
- Wojciech Matusiak – dziennikarz, autor opracowań historycznych zajmujących się problematyką lotniczą
- Czesław Matysek – Naczelnik Wydziału Oświaty, Kultury i Sportu Urzędu Miasta w Dęblinie,
- Krzysztof Kornacki – w latach 1979–2015 dyrektor Muzeum Zamoyskich w Kozłowie.

Rada zakończyła działalność z dniem 28 III 2017 r.

Wisła dalej płynie...

MALWINA MARKIEWICZ



Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie dołączyło do gremium MUZEÓW SZLAKU WISŁY. Projekt zainicjowany w Roku Rzeki Wisły, koordynowany jest przez Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku. Prezentuje w jednym miejscu wydarzenia i *wislane* przedsięwzięcia, realizowane przez placówki muzealne usytuowane wzdłuż Królowej Polskich Rzek.



■ ZAŚLUBINY Z WISŁĄ W DĘBLINIE 16.09.2017 R.



■ ZAŚLUBINY Z MORZEM W KOŁOBZEGU 17.03.2018 R.



■ II. WISŁA GUIDE TOUR 22–25.03.2018 R.

Wisła to więcej niż rzeka. To nasze historyczne i kulturowe dziedzictwo. W 2017 roku liczne instytucje i organizacje uczyły, uchwalony ustawą Sejmu RP, Rok Rzeki Wisły w formie wydarzeń kulturalnych, sportowych, turystycznych, społecznych i ekologicznych, uruchamiając energię społeczną, integrując wokół rzeki potencjały a jednocześnie kierując uwagę na potrzebę ochrony bioróżnorodności i przyrody.

Inicjatywy rozpoczęte w ubiegłym roku, będą kontynuowane z myślą budowania dobrej marki Wisły. Takim też zamierzeniem kierowali się członkowie Społecznego Komitetu Obchodów Roku Rzeki Wisły: nie święto jest istotne, ale powrót Polaków nad Wisłę – ten fizyczny i ten mentalny. Celem Roku Rzeki Wisły było uruchomienie energii i działań na wielu poziomach, ale również tworzenie trwałych efektów: projektów, cyklicznych działań i produktów turystycznych, kulturalnych i społecznych o charakterze lokalnym jak również w skali ogólnokrajowej. Paletę inicjatyw przedstawiono podczas Ogólnopolskiego Podsumowania Roku Rzeki Wisły w Warszawie 22 lutego 2018 roku. W spotkaniu udział wzięli przedstawiciele

samorządów i miejscowości, instytucje, organizacje pozarządowe i społecznicy wspierający ideę, w tym Muzeum Sił Powietrznych.

Również nasze Muzeum w tym roku powraca nad Wisłę. Zainicjowane rok temu wydarzenia, będą miały swoją kolejną odsłonę.

Za nami już II Wisła Guide Tour – spotkanie szkoleniowe przewodników turystycznych (22-25.03.2018), którego program wzbogacił się o prezentację walorów turystycznych miasta Puławy i Kazimierza Dolnego. Celem wydarzenia było także zwrócenie uwagi na bogactwo przyrodnicze, dziedzictwo historyczne i kulturę regionu nadwiślańskiego w ofertach turystycznych Województwa Lubelskiego. Wyzwaniom, jakie czekają również samorządy: miasto Dębline, jak również Powiat Rycki i Urząd Marszałkowski, w udostępnianiu turystom tej części województwa we współpracy z operatorami turystyki i przewodnikami, poświęcona była sesja wykładowa podczas II WISŁA GUIDE TOUR w Kompleksie Wyspa Wisła w Stężycu. Podczas sesji szkoleniowej referaty wygłosili: Wisła: ile natury, ile kultury, ile społeczeństwa-prof. SGH dr hab. Magdalena Kachniewska, Województwo

Lubelskie w ofertach turystycznych – dr Andrzej Wasilewski (Departament Promocji i Turystyki UM Woj. Lubelskiego), Społeczna odpowiedzialność biznesu – kompleks rekreacyjno wypoczynkowy Wyspa Wisła w Stężycu – Jarosław Frąckiewicz (Towarzystwo Przyjaciół Stężycy); Szlaki turystyczne i nowe oferty destynacji w regionie – Krzysztof Karbowski (PTTK Dębline); Muzeum Sił Powietrznych w przestrzeni społecznej – Paweł Pawłowski (dyrektor Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie).

W programie odbyła się również wycieczka do największej w Polsce hodowli storczyków, prowadzonej przez JMP Flowers w Stężycu, oraz zwiedzanie założenia parkowego i Pałacu Mniszchów i kaplicy Lotników w Kościele św. Piusa V w Dęblinie. Warsztaty terenowe były okazją do poznania zabytków związanych z dziejami polskiego lotnictwa w formie oprowadzania kuratorskiego po wystawach Muzeum Sił Powietrznych. Uczestnicy wyruszyli w podróż studyjną, podczas której zwiedzano Muzeum Czartoryskich w Puławach i Zespół Pałacowo-Parkowy Książąt Czartoryskich oraz zabytki Kazimierza Dolnego. Ostatni dzień II

Wisła Guide Tour to spacer z przewodnikiem po obiektach Garnizonu Dębline: lotnisko, wieża kierowania lotów i domek pilota. Wizyta na Jarmarku Wielkanocnym i spotkanie z Burmistrzem Beatą Siedlecką w Ratuszu, zakończyło drugie spotkanie Wisła Guide Tour.

Już teraz zapraszamy 15 września 2018 na drugie historyczne zaślubiny Dębline z Wisłą. Wydarzenie organizowane z udziałem Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzecznej, ma szansę

na stałe wpisać się w kalendarz miejskich wydarzeń. Szczególnie, że swój udział zapowiadają delegacje szkół morskich i klas mundurowych, które wspólnie z uczniami Ogólnokształcącego Liceum Lotniczego z Dębline, będą zanurzać banderki w Wisłę. Będzie to również swoista rewizyta – odpowiedź na aktywny udział dęblińskiej delegacji w uroczystościach 98. rocznicy Zaślubin Polski z Morzem w Pucku i 73. Rocznicy Zaślubin z morzem w Kołobrzegu.

Koncepcja Muzeów Szlaku Wisły wywodzi się z idei *Muzeów na Szlaku Wisły*, którą wysunęło w 2000 r. Muzeum Nadwiślańskie w Kazimierzu Dolnym. Obecnie na platformie internetowej prezentuje się ponad 20 muzeów i wciąż można dołączyć do tego grona. Do projektu przystąpiły m.in. Muzeum Historyczne Miasta Gdańska – Twierdza Wisłoujście, Muzeum Narodowe w Gdańsku, Muzeum Wisły w Tczewie, Muzeum Ziemi Chełmińskiej w Chełmnie, Muzeum Okręgowe im. Leona Wyczółkowskiego w Bydgoszczy, Muzeum Etnograficzne w Toruniu, Muzeum Mazowieckie w Płocku, Muzeum Wisły Środkowej i Ziemi Wyszogrodzkiej w Wyszogrodzie, Zamek Królewski w Warszawie, Muzeum Historii Polski w Warszawie, Muzeum Nadwiślańskie w Kazimierzu Dolnym, Muzeum Okręgowe w Sandomierzu oraz Muzeum Historyczne Miasta Krakowa.

KOORDYNATOR PROJEKTU „MUZEUM RZEKI WISŁY” JADWIGA KIM
NARODOWE MUZEUM MORSKIE W GDAŃSKU | J.KLIM@NMM.PL | WWW.MSW.NMM.PL

PROJEKT – DWIE WIEŻE

PAWEŁ PAWŁOWSKI



ŹRÓDŁA: REZOLUCJA NR 1 – Odpowiedzialność muzeów za pejzaż, Zgromadzenie Generalne ICOM w Mediolanie w dniu 9 VII 2016 r. przekład – Dorota Folga-Januszewska. www.wieczescisnieu.eu

Lotniskowa wieża ciśnień w Dęblinie to jeden z zabytków techniki, który jest ściśle związany z historią Szkoły Orłąt. Położona na uboczu i od dawna nieużytkowana, pozostaje w cieniu dynamicznych zmian, jakie dzieją się dęblińskim garnizonie. Być może już niedługo, dzięki życzliwemu zainteresowaniu, stanie się kolejną atrakcją miasta w widłach Wisły i Wieprza.



WIDOK NA WIEŻĘ CIŚNIEŃ 1929 ROK, FOT. FLEURY SEVRE, ZE ZBIORÓW MUZEUM SIŁ POWIETRZNYCH

Muzeum Sił Powietrznych zainicjowało w ubiegłym roku projekt, którego celem jest zachowanie dla przyszłych pokoleń i rewitalizacja lotniskowej wieży ciśnień. Usytuowana na terenie 41. Bazy Lotnictwa Szkolnego, wieża jest od lat wyłączona z użytkowania. Jeśli szybko nie znajdzie swoich nowych funkcji będzie się nadawała jedynie do wyburzenia.

Obiekt ten pojawia się często we wspomnieniach pilotów jako punkt orientacyjny. Na jej szczycie była zamontowana dużej mocy lampa szlakowa, pomocna podczas nawigacji nocą.

Wieża została zaprojektowana i zbudowana specjalnie na potrzeby powstającej tu od początku lat 20. XX wieku szkoły lotniczej. Najprawdopodobniej powstała w 1922 r. umożliwiając zaopatrzenie całego terenu w wodę. Zakupione przez Muzeum w ubiegłym roku unikatowe zdjęcie wykonane przez francuskiego kapitana Fleury Sevre, pokazuje obiekt w pełnej krasie a w jego otoczeniu skromne chaty chłopskie. Zdjęcie doskonale pokazuje poszczególne detale architektoniczne.

Projekt rewitalizacji obiektu w pierwszej kolejności zakłada wykonanie ekspertyzy technicznej zawierającej orzeczenie o stanie zachowania obiektu, która wskaże niezbędne zabiegi techniczne umożliwiające bezpieczną eksploatację obiektu pod jego przebudowę. Docelowo, pragniemy bowiem przystosować obiekt do nowej funkcji: punktu widokowego i wypoczynkowego z galerią historyczną.

Znane są już podobne realizacje w Polsce. Dziś wyremontowane wieże wodne są licznie

odwiedzane w Giżycku, Gołdapi, Pisz, Pszczynie czy we Wrocławiu.

Warunkiem powodzenia projektu jest interesujący program funkcjonalny, który połączy potrzeby różnych środowisk. Dlatego też proponujemy aby dęblińska wieża ciśnień stała się miejscem prezentacji historii lotniczego garnizonu. Na dolnych czterech kondygnacjach (w tym jedna w podpiwniczeniu) mogłaby powstać galeria historyczna z wystawą tematyczną. Podobne galerie istnieją w Giżycku i Gołdapi, a sam projekt reklamuje się ciekawym hasłem – Zobacz Mazury z Góry!

W miejscu betonowego naczynia zbiorczego zlokalizowanego na szczycie wieży, powstanie dwukondygnacyjna przestrzeń, która może zamienić się w kawiarnię panoramiczną. Tuż obok niej lub nad nią mógłby powstać taras widokowy. Komunikację powinna zapewniać, atrakcyjna sama w sobie, zewnętrzna panoramiczna winda na ok. 12 osób oraz ażurowe schody ewakuacyjne.

Dodatkową, awaryjną komunikację zapewniałaby istniejąca obecnie spiralna klatka schodowa ze stopniami zabiegowymi, położona centralnie w osi wieży. Na szczycie wieży mógłby zostać zamontowany teleskop, wg projektu zgłoszonego przez koło naukowe młodych astronomów wsos.

Ważne jest również otoczenie wieży. W naszym projekcie proponujemy wytyczenie parkingów dla autokarów i samochodów osobowych. Powszechna dostępność obiektu od strony ulicy Spacerowej jest warunkiem

powodzenia projektu. Wzbogaceniem oferty turystycznej i edukacyjnej byłoby posadowienie w bliskim sąsiedztwie wieży wodnej, drugiego obiektu – tj. wyremontowanej wieży spadochronowej, o której przejęcie od Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych zabiega Muzeum. To jedna z nielicznych już w Polsce zachowanych tego typu wież. Jej historia jest zapisana w życiorysach byłych uczniów i żołnierzy, którzy wspominają czas spędzony tu podczas służby i treningów. Muzeum Sił Powietrznych wykonało już inwentaryzację i dokumentację techniczną obiektu- niezbędną do demontażu, przewozu i późniejszej renowacji ogromnych gabarytowo urządzeń. Sama operacja będzie nie lada wyzwaniem logistycznym i finansowym, ale nie możemy pozwolić aby ten charakterystyczny obiekt zniknął z kulturowego-sentymentalnego krajobrazu Szkoły Orłąt.

Istniejąca potrzeba zachowania opisanych wież, stawia przed Muzeum i jednostkami Garnizonu Dębno, oraz przed samorządem lokalnym, zadanie porozumienia się i wypracowania kompromisu, pomiędzy potrzebami współczesności a zachowaniem dziedzictwa przeszłości, które może się stać dla Dębna, kolejnym obok Muzeum Sił Powietrznych, motorem napędowym turystyki kulturowej. Projekt *dwie wieże* jest również naszym wspólnym wyzwaniem – odpowiedzialności za krajobraz kulturowy Dębina.



KAWIARNIA W WIEŻY Z WIDOKIEM NA PANORAMĘ GIŻYCKA, FOT. P. PAWŁOWSKI



WIEŻA OBECNIE, 2017 R., FOT. P. PAWŁOWSKI



WIDOK NA DWIE WIEŻE, 2017 R., FOT. P. PAWŁOWSKI



WIEŻA PO RENOWACJI W PISZU, FOT. M. ŁOŚ



GIŻYCKO – WIEŻA CIŚNIEŃ PO PRZEBUDOWIE MIEŚCI MUZEUM I KAWIARNIĘ, FOT. P. PAWŁOWSKI

CO TO JEST WIEŻA CIŚNIEŃ I JAK DZIAŁA

Wieża ciśnień to obiekt budowlany o charakterze technicznym. W jej górnej części umieszczony jest zbiornik wody. Woda gromadzona w zbiorniku rozprowadzana jest grawitacyjnie rurami do miejsc docelowych jej poboru. Zbiornik w wieży umieszczony jest wysoko aby uzyskać odpowiednie ciśnienie rozprowadzanej wody. Do zbiornika woda doprowadzana jest za pomocą pomp. Ze zbiornika w wieży woda może być rozprowadzana do ostatecznych odbiorców poprzez sieć wodociągów bez dodatkowego zasilania, na zasadzie naczyń połączonych (dlatego zbiornik wody musi być umieszczony na wyższym poziomie niż odbiorcy wody).

WIEŻA CIŚNIEŃ MOŻE BYĆ WYKORZYSTYWANA JAKO:

- › podstawowe urządzenie do rozprowadzania wody pod odpowiednim ciśnieniem, lub
- › urządzenie dodatkowe, zapewniające dostarczenie wymaganej ilości wody w momentach nasilonego zapotrzebowania, gdy same pompy nie wystarczają. Dzięki istnieniu wieży ciśnień w takim systemie pompy mogą być słabsze (a tym samym tańsze) niż w analogicznym systemie nie wspomaganym przez wieżę ciśnień (wydajność zainstalowanych

pomp może być obliczana według średniego, a nie maksymalnego zapotrzebowania na wodę, gdyż w sytuacjach zwiększonego poboru ta „nadwyżka” pochodzi ze zbiornika w wieży ciśnień, który może być uzupełniony po spadku zapotrzebowania, np. w nocy), lub

- › urządzenie rezerwowe, wykorzystywane w sytuacjach awarii pomp lub braku energii, gdyż woda ze zbiornika w wieży płynie pod wymaganym ciśnieniem na zasadzie grawitacji,
- › zbiornik wyrównawczy, zapewniający wyrównanie ciśnienia w sieci wodociągowej

(zapobiegający uderzeniom hydraulicznym w sieci wodociągowej).

Wieże ciśnień są interesujące nie tylko ze względu na ich użytkowy charakter, ale w równym, o ile nie w większym, stopniu ze względu na ich wygląd. Pomimo jednokowej funkcji i zasady działania forma tych budowli jest bardzo zróżnicowana. Starsze wieże są często bardzo efektowne, bogato dekorowane i ciekawie zaprojektowane. Dotyczy to w szczególności wież miejskich, które stały zwykle w centralnym lub najwyższym punkcie miasta i miały być dumą mieszkańców.

Kształt nowych wież ciśnień jest z reguły podporządkowany ich funkcji użytkowej, estetyka nie stanowiła

priorytetu przy ich budowie. Jednak niejednokrotnie stosowanie nowoczesnych technologii dodaje im urody.

Jednak i te stare, zabytkowe, i te współczesne wieże ciśnień stanowią bardzo ciekawy, wyróżniający się element otaczającej nas architektury. Niestety większość starszych wież ciśnień przestała spełniać swą pierwotną funkcję. Z powodu braku środków na remonty, jak również braku pomysłu na ich nowe wykorzystanie, wieże te często niszczeją. Warto zwrócić na nie uwagę i docenić ich wartość przynajmniej im status zabytków techniki. Warto również zastanowić się nad możliwością ich renowacji i wykorzystania na inne cele, np. galerii, restauracji, punktów widokowych, domów mieszkalnych.



9 maja 2018 r. w siedzibie Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie odbędzie się seminarium dedykowane pracownikom muzeów województwa lubelskiego.

Naszym zamierzeniem jest wywołanie dyskusji nt. kondycji muzeów na terenie województwa lubelskiego oraz zainicjowanie utworzenia lubelskiego oddziału Stowarzyszenia Muzealników Polskich, jak również zintegrowanie środowiska muzealniczego. Region Lubelski stanowi obecnie białą plamę na mapie działalności Stowarzyszenia, którą zamierzamy wypełnić. Celem powołania organizacji jest również rozpoczęcie wzajemnej współpracy na rzecz szeroko rozumianego dziedzictwa kulturowego, leżącego między Wisłą a Bugiem.

9 lipca 2016 w Mediolanie 31. Zgromadzenie Generalne ICOM przyjęło cztery rezolucje dotyczące współczesnego muzealnictwa. Wśród nich szczególnie ta rezolucja określająca odpowiedzialność muzeów za krajobraz, wyznacza kierunki działania dla Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie. Wielokulturowa spuścizna miasta i regionu jest przedmiotem badań, ochrony i utrwalania w zbiorowej świadomości widzów, równoległe do budowania kolekcji związanej z dziejami polskiego lotnictwa wojskowego.

Dziedzictwo kulturowe, przenikające życie lokalnej społeczności województwa lubelskiego, integruje i pozwala zrozumieć miejsca, w których żyjemy. Ten najdalej na wschód wysunięty region Unii Europejskiej jest jednym z najciekawszych, biorąc pod uwagę tradycyjną kulturę niematerialną, folklor słowno-muzyczny. Multikulturowość i wieloetniczność prezentują subregiony obecnej Lubelszczyzny: Powiśle Lubelskie i Wyżyna Lubelska, południowe Podlasie, Chełmszczyzna i Zamojszczyzna.

PROGRAM
9 V 2018 r. (środa), godzina 10.00
Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie,
ul. Lotników Polskich 1

› Powitanie – dr hab. Paweł Hut- dyrektor Departamentu Edukacji, Kultury i Dziedzictwa MON

WYSTĄPIENIA PROGRAMOWE

› Refleksja na temat aktualnej sytuacji polskiego muzealnictwa – dr hab. Piotr Majewski, dyrektor NIMIZ

› Tożsamość Muzeum: jak kształtowana jest współcześnie misja muzeum? prof. dr hab. Dorota Folga-Januszewska, Prezydent PKN ICOM

› Przerwa kawowa
› SMP. Dwudziestolecie w stulecie – Michał Niezabitowski, dyrektor Muzeum Historycznego Miasta Krakowa, Prezes Stowarzyszenia Muzealników Polskich

› O potrzebie partnerstwa publiczno-prywatnego w przemyśle kulturowych na rzecz muzeum – Paweł Jaskanis, dyrektor Muzeum Pałacu Króla Jana III w Wilanowie

› Muzeum Sił Powietrznych w muzealnym krajobrazie Lubelszczyzny – Paweł Pawłowski, dyrektor Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie
› Przerwa, poczęstunek
› Zebranie założycielskie Lubelskiego Oddziału Stowarzyszenia Muzealników Polskich

Wydarzenie zorganizowane przy wsparciu Narodowego Instytutu Muzealnictwa i Ochrony Zbiorów.

STOWARZYSZENIE MUZEALNIKÓW POLSKICH

to największa organizacja zrzeszająca pracowników polskich muzeów, liczy niemal 1000 członków, z całej Polski. Jest partnerem Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego oraz wielu samorządów przy konsultowaniu i opiniowaniu regulacji dotyczących muzeów i ochrony zbiorów. SMP jest ważnym głosem przy powoływaniu i odwoływaniu dyrektorów, a jego członkowie często zasiadają w radach programowych. Oddziały Stowarzyszenia organizują rocznie kilka konferencji naukowych, spotkań muzealnych i innych wydarzeń ogólnopolskich.

Idea powołania organizacji reprezentującej muzealników polskich, ogłoszona w Krakowie na Wawelu, doprowadziła w 1998 r. do zarejestrowania Stowarzyszenia Muzealników Polskich. Utworzenie reprezentacji polskiego muzealnictwa wynikało z jednej strony z potrzeby samoorganizacji środowiska, które nie miało dotąd swojego formalnego przedstawiciela. Powstały wcześniej Związek Muzeów Polskich co do zasady był bowiem organizacją zrzeszającą muzea a nie muzealników i był ponadto postrzegany przez środowisko jako organizacja bierna. Drugim ważnym powodem powstania była chęć artykułowania własnego stanowiska i udział w debatach na temat skutków dynamicznych zmian organizacyjno-prawnych w kraju po 1989 r., które objęły również muzea i ich pracowników. W ciągu kilkunastu lat istnienia stowarzyszenie stało się zauważalnym partnerem w obszarze polityki muzealnej państwa, prowadząc działalność interwencyjną, opiniotwórczą i programową w oparciu o zapisy statutowe

PO CO ISTNIEJE STOWARZYSZENIE MUZEALNIKÓW POLSKICH?

Istnieje po to, aby uświadamiać społeczeństwo polskie, że bez dbałości o nasze dziedzictwo czynimy pustą naszą współczesność. Aby przekonać społeczeństwo polskie, że muzealnicy są potrzebni dla ochrony i nowoczesnej interpretacji naszego dziedzictwa, która jest niezbędnym elementem budowy społeczeństwa obywatelskiego. Aby zbudować w środowisku muzealników poczucie dumy z powodu wykonywania naszego zawodu.

NASZĄ MISJĘ CHCEMY REALIZOWAĆ SZCZEGÓLNI PRZEZ

- › reprezentowanie i wspieranie interesów środowiska muzealników w Polsce, w tym dążenie do zapewnienia polskim muzealnikiem godnych warunków bytowych;
- › dążenie do zapewnienia wysokich standardów w zakresie gromadzenia, przechowywania, opracowania naukowego, prezentacji oraz ochrony dóbr kultury i dziedzictwa narodowego zgromadzonych w polskich muzeach; promowanie i wspieranie nowoczesnych rozwiązań podkreślających znaczenie zbiorów muzealnych jako bardzo ważnego składnika kultury, historii i tożsamości państwa polskiego oraz jego obywateli;
- › upowszechnianie idei o doniosłej roli muzealnictwa w pielęgnowaniu i krzewieniu tożsamości historycznej i narodowej oraz jego różnorodności

i bogactwa odnoszącego się do tradycji regionów, miejsc, mniejszości narodowych oraz kulturowych;

› prowadzenie działalności rozumianej jako ważny element dialogu społecznego o aktualnych problemach naszego kraju oraz współczesnego świata z perspektywy zgromadzonych dóbr kultury i historii.

CO CHCE OSIĄGNĄĆ SMP?

Chcemy, aby muzea polskie stały się miejscem budowania nowych relacji społecznych opartych na szacunku wobec różnych przekonań i światopoglądów. Chcemy, aby muzealia będące dziełem człowieka lub natury, poprzez swoją autentyczność i piękno czyniły człowieka wolnym i zdolnym do zachwytu nad światem. Chcemy budować pozytywny wizerunek środowiska muzealników, które czerpie wiedzę i siłę z obcowania z dziedzictwem przeszłości oraz ma istotny udział w kreowaniu naszej współczesności i przyszłości.

NASZ CEL CHCEMY OSIĄGNĄĆ POPRZEZ

- › podejmowanie działań, których efektem będzie nadrobienie wieloletnich zaległości w zakresie modernizacji muzealnictwa w Polsce pod względem jego bazy materialnej oraz w zakresie nowoczesnego zarządzania i struktury;
- › wpływ na procesy legislacyjne oraz lobbying wobec podmiotów zarządzających muzeami w celu umożliwienia modernizacji placówek muzealnych oraz poprawy sytuacji muzealników;
- › promowanie i upowszechnianie najciekawszych i skutecznych rozwiązań podwyższających standardy działalności polskich muzealników;
- › przygotowanie koncepcji modelu nowoczesnego muzealnictwa w Polsce odpowiadającego dynamicznie zmieniającej się rzeczywistości, dostosowanego do wysokich standardów w Europie i będącego atrakcyjną odpowiedzią na proces globalizacji;
- › współpracę z różnymi podmiotami na rzecz rozwoju nowoczesnego muzealnictwa w Polsce;
- › aktywny udział w dialogu międzynarodowym oraz w procesach legislacyjnych dotyczących muzealnictwa

i ochrony zabytków na terenie Unii Europejskiej;

› reprezentowanie interesów środowiska muzealnego i indywidualnych muzealników w sytuacjach konfliktowych ze swoimi organizatorami;

› monitorowanie funkcjonowania poszczególnych muzeów w różnych regionach kraju w celu zapobiegania sytuacjom konfliktowym oraz reagowanie na sytuacje, w których łamane są przepisy oraz standardy zachowań dotyczące muzealnictwa.

PREZES MICHAŁ NIEZABITOWSKI PODSUMOWUJE I DOROCZNA KONFERENCJĘ SMP, KATOWICE 7-9 III 2018, NA ZDJĘCIU: DR ERYK KRASUCKI, PROF. DR HAB. ROBERT TRABA, DR HAB. JACEK GĄDECKI



PORTAL: WWW.MUZEALNICY.ORG

ŹRÓDŁO: MUZEA I MUZEALNICZY W NOWYCH CZASACH.

PROGRAM STOWARZYSZENIA MUZEALNIKÓW POLSKICH

ANNA SZUKALSKA-KUŚ, MICHAŁ NIEZABITOWSKI, SŁAWOMIR SZAFRAŃSKI



MUZEUM W POŁĄCZONEJ KOMUNIKACJI

MALWINA MARKIEWICZ



W sobotę 19 maja 2018 r zapraszamy naszych widzów do spotkania z muzealną kolekcją podczas Europejskiej Nocy Muzeów. W tym roku proponujemy wspólne poszukiwanie połączeń Muzeum, jakie wiążą je ze społecznością, krajobrazem kulturowym i środowiskiem naturalnym: z miastem Dęblin i Garnizonem Dęblin, tradycjami Szkoły Orłąt i historią twierdzy, przeszłością i przyszłością lotnictwa, w oprawie muzycznej łączącej pokolenia.



HIPER SKOMUNIKOWANIE – to pojęcie wymyślone w 2001 roku w celu zaprojektowania wielu środków komunikacji, jakie mamy dzisiaj, takich jak kontakt twarzą w twarz, poczta elektroniczna, komunikator internetowy, telefon czy Internet. Ta globalna sieć połączeń staje się każdego dnia bardziej złożona, różnorodna i zintegrowana. W dzisiejszym hiperłączonym świecie muzea dołączają do tego trendu.

Z tego powodu Międzynarodowa Rada Muzeów (ICOM) wybrała temat *Hyperconnected museums: new approaches, new publics* – Muzea hiper skomunikowane (hiper- złączone): nowe podejścia, nowa publiczność na Międzynarodowy Dzień Muzeów 2018.

Nie sposób zrozumieć roli muzeów, nie biorąc pod uwagę wszystkich powiązań, jakie tworzą. Są nieodłączną częścią ich lokalnych społeczności, krajobrazu kulturowego i środowiska naturalnego. Dzięki technologii muzea mogą teraz wyjść poza swoją rdzenną widownię i znaleźć nowych odbiorców. Ważne jest podejście do zbiorów w inny sposób: może to być digitalizacja kolekcji, dodanie elementów multimedialnych do wystawy lub coś tak prostego, jak hashtag, który pozwala odwiedzającym dzielić się swoim doświadczeniem w mediach społecznościowych.

Jednak nie wszystkie te nowe połączenia są spowodowane technologią. Ponieważ muzea starają się zachować znaczenie w społeczeństwie, kierują swoją uwagę na lokalną

społeczność i różnorodne grupy, które ją tworzą. W rezultacie w ciągu ostatnich lat byliśmy świadkami narodzin niezliczonych wspólnych projektów organizowanych przez muzea z udziałem mniejszości, ludów tubylczych i lokalnych instytucji. Aby zaangażować tę nową publiczność i wzmocnić ich wzajemne relacje, muzea muszą znaleźć nowe sposoby interpretacji i prezentacji swoich zbiorów.

ŹRÓDŁO: WWW.ICOM.MUSEUM

Również nasz koszaliński oddział zaprasza w sobotę 19 maja w godzinach 18.00–24.00, na specjalny program w ramach *BaRackowej Nocy Muzeów*, organizowanej w tę jedną noc przez kilka koszalińskich instytucji: m.in. Muzeum

w Koszalinie, Archiwum Państwowe. Temat przewodni będzie okazją do łączenia wybranych motywów historycznych i współczesnych oraz prezentacji zbiorów w innym świetle.

Zapraszamy do Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie w godzinach 18.00–24.00.

W programie m.in. lotnicze inspiracje artystyczne, pokaz sokolniczy, koncert zespołu *Nalepa Band*, występy uczniów OLL pod kierownictwem Andrzeja Królikowskiego.

Szczegółowy program dostępny na naszej stronie WWW.MUZEUMS.PL



OGÓLNY WIDOK STALAGU LUFT IV – LATO 1944 R.



PRZYBYCIE KOLUMNY NOWYCH JEŃCÓW DO OBOZU – LATO 1944 R.



POGRZEB JEŃCA ZMARŁEGO W OBOZIE. ZWRACA UWAGĘ NIEMIECKA WOJSKOWA ASYSTA HONOROWA – JESIEŃ 1944 R.

LOSY ALIANKICKICH JEŃCÓW WOJENNYCH STALAGU LUFT IV – GROSS TYCHOW

WOJCIECH GROBELSKI

ZDJĘCIA ZE ZBIORÓW PAWŁA URBANIAKA



STALAG LUFT IV – GROSS TYCHOW, to jeden z najmniej znanych obozów dla lotników alianckich, utworzony przez Niemców w okresie II wojny światowej. Zwykle wymienia się Stalag Luft III w dzisiejszym Żaganiu, rozświetlony w amerykańskim filmie wojennym z 1963 r. pt. *Wielka ucieczka* w reżyserii Johna Sturgesa, zrealizowanym według powieści *The Great Escape* Paula Brickhilla. Jego kanwą była autentyczna, zbiorowa ucieczka podkopem Harry, 76 jeńców różnych narodowości z ówczesnego Kriegsgefangenenlager der Luftwaffe Nr 3 Sagan-Carlsvalde. Polski widz z pewnością pamięta znakomite role Steve McQueen'a, Jamesa Garnera, Charlesa Bronsona i wielu innych.

TROCHĘ HISTORII

Oboz powstał w końcowym okresie II wojny światowej w Żaganiu (niem. *Sagan*), w kwietniu 1944 r. jako *Stalag Luft IV Sagan-Belaria*, stanowiąc początkowo podobóz tamtejszego Stalagu Luft III. Po kilku tygodniach przeniesiono go na Pomorze, w pobliże miejscowości Tychowa. Na nowym miejscu, obóz zlokalizowano w kompleksie leśnym, ok. 2,5 km na północny-wschód od Podborska (niem. *Kiefheide*) i 5,5 km na północny-zachód od Tychowa. Właśnie tej miejscowości obóz zawdzięcza nazwę *Gross Tychow*. Niespełna kilometr od obozowych drutów znajdowała się niewielka osada Modrolas (niem. *Mandelatz*).

Teren stalagu podzielono na cztery, odgródzone od siebie pasami granicznymi, sektory A, B, C, D, na których sukcesywnie wznoszono baraki. Zaopatrzenie w wodę miała zapewnić przepływająca nieopodal rzeczki Liśnica i Leszczynka. 14 maja 1944 do przygotowanego sektora A przybył pierwszy transport 64 lotników alianckich. W lipcu tegoż roku, kolejnym transportem przywieziono jeńców z obozów przejściowych *Dulag Luft Wetzlar* spod Frankfurtu n. Menem oraz z Budapesztu. W miarę oddawanych do użytku baraków, do Modrolasu przybywały kolejne transporty lotników. Te największe liczebnie, dotarły tu latem i jesienią 1944 r. Byli to – ewakuowani drogą morską do Świnoujścia – jeńcy z położonego na Litwie, stalagu *Luft VI Heydekrug*. Na tereny te, szybkim marszem, zbliżała się bowiem Armia Czerwona.

Według dokumentacji obozowej, na dzień 1 stycznia 1945 r. w obozie przebywało 8708 Amerykanów, 902 lotników brytyjskiego RAF-u i 132 Rosjan¹. Co ciekawe, skład grupy RAF był wielonarodowościowy. Doliczono się w niej 147 Kanadyjczyków, 58 Polaków, 37 Australijczyków, 22 Nowozelandczyków, 8 Południowoafrykańczyków, 5 Czechów, 2 Francuzów i 1 Norwega².

Stalag Luft IV na terenie Modrolasu funkcjonował niespełna 9 miesięcy. Prawdopodobnie do końca był zależny od obozu w Żaganiu, gdyż przez cały czas korespondencja z Tychowa stemplowana była pieczętkami obozu *Stalag Luft III*. Z początkiem 1945 r., wraz z nadchodzącym frontem, niemieckie władze administracyjne i wojskowe rozpoczęły ewakuację za Odrę ludności cywilnej oraz jeńców z obozów zlokalizowanych na terenie Pomorza. W pierwszej kolejności wywieziono chorych.

Już 28 stycznia ze stacji kolejowej w Podborsku odjechał transport lotników z obozowego lazaretu. Jego celem był *Stalag Luft I Barth* (Północne Niemcy). Następnie, w ciągu dwóch dni, 6–8 lutego 1945 r. ewakuowano cały obóz. Piloci podzieleni zostali na kilka kolumn marszowych i pod eskortą ruszyli na zachód. Ich trasa wiodła przez: Białogard, Świnoujście aż pod Hamburg. Stamtąd skierowani zostali do *Fallingb. (Dolna Saksonia)*, gdzie mieścił się *Stalag XI B*. Niewiarygodne, ale w ciągu od 51 do 87 dni jeńcy pokonali trasę o długości około 950 km. Z zebranych relacji świadków i zachowanych dokumentów wynika, że z obozu *Gross Tychow* ewakuowano ok. 6 tysięcy jeńców. Prawie 1300 nie przeżyło trudów morderczej wędrówki. Nic więc dziwnego, że nazwano ją *Marszem Śmierci*. Ocaleni doczekali wolności dopiero 2 maja 1945 r. gdy *Stalag XI B* został wyzwolony przez wojska amerykańskie³.

1 Zob. *Stalag Luft IV. 70. rocznica Marszu Śmierci* 7.02.2015, Tychowo 2015, s. 1.

2 Ibidem.

3 Ibidem.

PRO MEMORIA

Po zakończeniu wojny baraki i inne urządzenia obozowe dość szybko zostały rozebrane. Okoliczna ludność po prostu potrzebowała drewna na budulec. Teren dawnego stalagu z wolna zaczęła zawłaszczać przyroda. Wydawało się, że o tym miejscu, teraz zarosniętym gęstym lasem nikt już nie będzie pamiętał. Co najwyższej najstarsi mieszkańcy Tychowa lub Podborska, którzy przybyli w te strony krótko po 1945 roku.

Stało się jednak inaczej. Najpierw w Zespole Szkół Rolniczych w Tychowie powstała niewielka Izba Pamięci. Później dwaj pasjonaci pochodzący z Koszalina, Zygmunt Wujek i Jupi Podlaszewski zaczęli na nowo odkrywać *zarośniętą drzewami historię*. Pierwszy, to znany artysta rzeźbiarz, natomiast drugi to animator kulturalny i anglista. Udało im się nawiązać kontakty z żyjącymi jeszcze, dawnymi amerykańskimi jeńcami z tu-tejszego stalagu. Zaczęły odzywać się również rodziny nieżyjących lotników. Po prawie pół wieku, do Tychowa zaczęli zjeżdżać dawni jeńcy. Któregoś razu przybyło ich prawie dwudziestu, nie licząc rodzin⁴. 2 września 1992 r. na terenie nieistniejącego już Stalagu odsłonięto pomniki upamiętniające wszystkich lotników więzionych od maja 1944 do lutego 1945 roku. Pomnik składa się z trzech głazów narzutowych, przy czym środkowy – najwyższy – przedstawia postać lotnika w pilotce, opierającego się o śmigło samolotu i wykutymi napisami w języku angielskim oraz polskim. Drugi pomnik stoi w pobliżu stacji kolejowej w Podborsku, upamiętniając dojeżdżające tam transporty jeńców⁵. Obydwa wykonane zostały przez wspomnianego artystę – rzeźbiarza Zygmunta Wujka.

Od 2010 r. miejscem po *Stalagu* zainteresowali się członkowie Grupy Rekonstrukcji Historycznej *Jack of Diamond* z Koszalina, odtwarzający jednostkę z amerykańskiej 82 Dywizji Powietrznodesantowej lądującą w 1944 r. w Normandii.

4 Relacja J. Podlaszewskiego – w posiadaniu autora.

5 Relacja Z. Wujka – w posiadaniu autora.

Duszą tej ekipy okazał się pochodzący z Tychowa, Paweł Urbaniak. Gdy w styczniu 2012 roku w Koszalinie narodziło się Bałtyckie Stowarzyszenie Miłośników Historii PERUN, pod jego szyldem rozpoczęły się prace porządkowo-eksploracyjne na terenie dawnego obozu⁶. Pierwsze uroczystości w 2011 r. upamiętniające *Marsz Śmierci* były bardzo skromne, ale z biegiem lat nabierały coraz bardziej oficjalnego charakteru. Dziś odbywają się one z udziałem wojskowej asysty honorowej z orkiestrą, gromadząc coraz więcej uczestników, w tym liczne grono młodzieży. Od lat, honorowym gościem wydarzeń jest p. Krzysztof Mikszo, syn sierż. pil. Jana Mikszo, służącego m.in. w 305 dywizjonie bombowym *Ziemi Wielkopolskiej*. W 1941 r. został zestrzelony nad terytorium Niemiec i trafił do niewoli. Od 1944 r. przebywał w Stalagu Luft IV⁷.

Tegoroczne obchody 73 rocznicy *Marszu Śmierci* mają wyjątkowy, dwudniowy charakter i odbywają się pod patronatem burmistrza Tychowa, p. Roberta Falany oraz dyrektora Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie, p. Pawła Pawłowskiego.

Od 20 kwietnia 2018 roku w Muzeum Obrony Przeciwlotniczej w Koszalinie czynna będzie wystawa czasowa pt. *Losy alianckich jeńców wojennych Stalagu Luft IV – Gross Tychow*, na której – w specjalnie przygotowanej aranżacji – zaprezentowano autentyczne pamiątki po lotnikach, odnalezione na terenie dawnego obozu. Dopelnieniem wystawy jest również sesja popularno-naukowa, podczas której wygłoszono następujące referaty:

- › *Historii powstania oraz funkcjonowanie Stalagu Luft IV – Gross Tychow* – dr Wojciech Grobelski;
- › *Most pamięci z żyjącymi świadkami wydarzeń. Kontakty Polska–USA* – mgr Jupi Podlaszewski;
- › *Czytanie listów jenieckich – młodzież ze szkoły The English School of Koszalin*;
- › *Geneza powstania pomnika w Modrolesie* – dr hab. Zygmunt Wujek;
- › *Ślady pamięci wydarte z ziemi* – Paweł Urbaniak – Tychowo.

Następnego dnia, tj. 21 kwietnia, uczestnicy uroczystości odbędą pieszy, symboliczny marsz od stacji kolejowej w Podborsku pod pomnik lotników w Modrolesie. Po oficjalnej ceremonii, której gospodarzem będzie burmistrz Tychowa, p. Robert Falana, w cieniu schronów po dawnej sowieckiej bazie atomowej w Dobrowie, będzie czas na spotkanie pokoleń, prezentację placówek muzealnych oraz Bałtyckiego Stowarzyszenia Miłośników Historii PERUN, którzy – jak co roku – swoim zaangażowaniem pięknie wpisali się w tradycję upamiętnienia gehenny lotników alianckich. Wszak, jak mawiał Ciceron: *Historia jest świadkiem czasów, światłem prawdy, życiem pamięci, nauczycielką życia*.

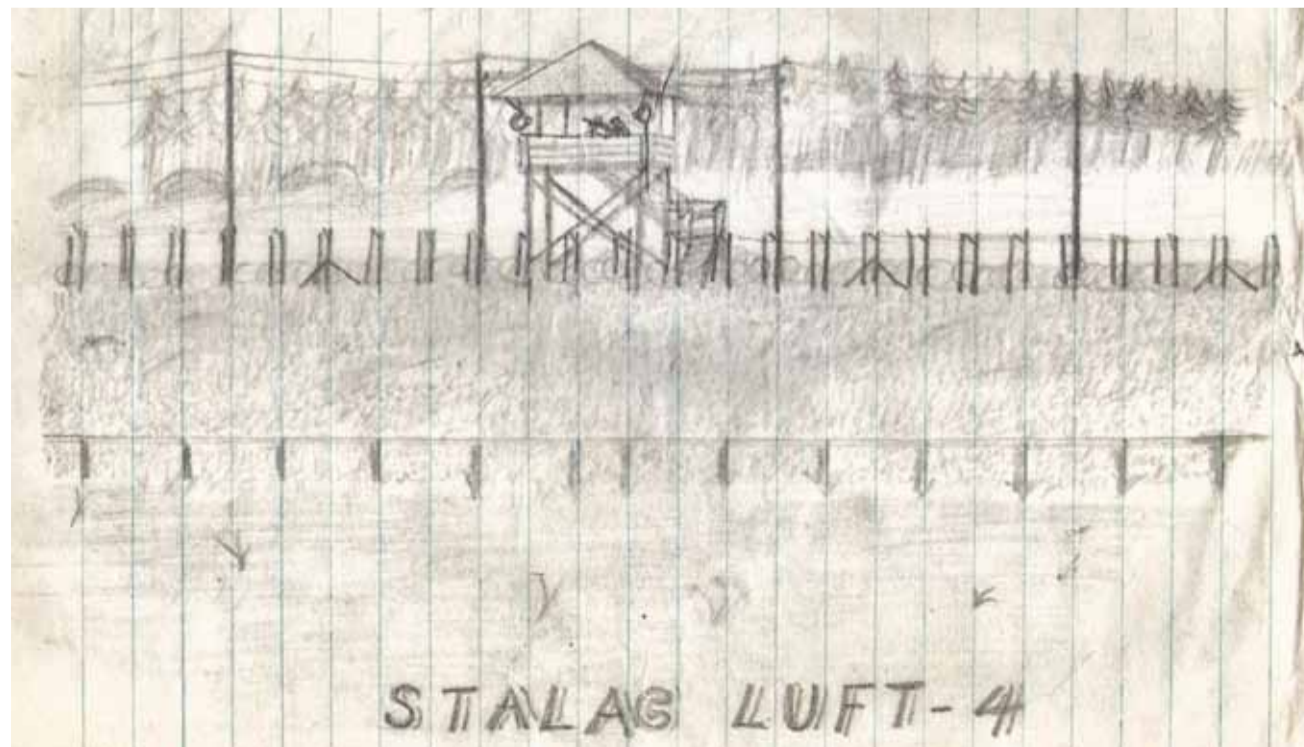
6 Relacja P. Urbaniaka – w posiadaniu autora.

7 Wg ustaleń M. Wawrzynkowskiego z BSMH Perun.

Wydawało się, że Stalag Luft IV, położony wśród lasów dawnej rejencji koszalińskiej zostanie skazany na zapomnienie...



EWAKUACJA OBOZU – LUTY 1945 R. PRAWDOPODOBNIE JEDYNE ZACHOWANE ZDJĘCIE Z „MARSZU ŚMIERCI”



GRAFIKA OBOZOWA – WIDOK STALAGU



■ PŁK SZCZEPAN ŚCIBIOR, PODCZAS II WOJNY ŚWIATOWEJ PILOT 305 DYWIZJONU BOMBOWEGO. PO WOJNIE DOWÓDCA 7. PLBN W ŁĘCZYCU ORAZ KOMENDANT OFICERSKIEJ SZKOŁY LOTNICZEJ W DĘBLINIE W LATACH 1947–1951. ZAMORDOWANY W 1952 ROKU W WYNIKU PROCESU POLITYCZNEGO. FOTO VIA ROBERT GRETZYNGIER

Od momentu weryfikacji co następowało zazwyczaj tuż po przybyciu i zejściu na ląd, stawali się oni obiektem stałej obserwacji tajnych służb. W rozumieniu komunistów każdy „Rafowiec” był potencjalnym szpiegiem i wrogiem nowej władzy...

Po zakończeniu II wojny światowej lotnicy polscy w Wielkiej Brytanii stanęli przed poważnym dylematem. Zakończenie działań wojennych spowodowało, że „bez pracy” pozostawały całe rzesze żołnierzy. Była to sytuacja szczególnie trudna dla obcokrajowców. Polscy piloci hołubieni w 1940 roku, pięć lat później stali się elementem niepożądanym i to przede wszystkim z obiektywnych powodów. Pilotów było po prostu zbyt wielu. O ile zasłużeni, znani i wysocy stopniem lotnicy byli w stanie pozostać w służbie, to zdecydowana większość musiała albo szukać innego zawodu albo zastanowić się nad powrotem do kraju. To drugie rozwiązanie w normalnych warunkach byłoby oczywiste jednak w ówczesnych realiach była to skrajnie trudna decyzja. Polska po II wojnie światowej dostała się pod wpływ Związku Sowieckiego. W kraju władzę objął nadany przez Sowietów rząd komunistyczny który prezentował bardzo jasny stosunek wobec państw zachodnich i nie uznawał rządu emigracyjnego. O ile oficjalnie „Rząd Demokratyczny” zachęcał pozostających na Zachodzie żołnierzy do powrotu do kraju, to w rzeczywistości prezentował wobec nich swoisty, nieufny stosunek. Pogłoski o tym jak nowe władze odnoszą się do żołnierzy walczących na zachodzie, docierały za granicę i generowały obawy przed powrotem z wojennej emigracji. W konsekwencji z ponad 14 tys. polskich lotników do Polski wróciło tylko ok. 3 tysięcy. Lotnicy przybywający do Polski z Zachodu, od samego początku swojej bytności w kraju byli poddani ścisłej inwigilacji. Od momentu weryfikacji co następowało zazwyczaj tuż po przybyciu i zejściu na ląd, stawali się oni obiektem stałej obserwacji tajnych służb. W rozumieniu komunistów każdy „Rafowiec” był potencjalnym szpiegiem i wrogiem nowej władzy. Z drugiej strony dla odradzających się po wojnie w Polsce Wojsk Lotniczych byli ludzie szczególnie przydatni.

W 1945 roku przytłaczającą większość personelu latającego stanowili Sowieci. Jedynie 10% kadry oficerskiej było złożone z Polaków. Władze komunistyczne zakładały iż do 1947 roku uda się zmienić ten stan rzeczy, a personel lotniczy będzie składał się w całości z obywateli polskich. Naturalnym było iż do osiągnięcia tego celu bardzo przydatni byli oficerowie walczący podczas II wojny światowej na Zachodzie Europy. Dobrze wyszkoleni, i przede wszystkim posiadający ogromne doświadczenie bojowe lotnicy stali się doskonałą kadrą dowódczą i instruktorską dla młodych pokoleń pilotów. Ci, którzy wracali wybierali jednak różne drogi dalszego życia. Większość zdecydowała się na przejście do cywila, lub też z racji negatywnej weryfikacji nie dane im było powrócić do służby w wojsku. Mniejszej części tzw. „Rafowców” umożliwiono służbę w Wojskach Lotniczych. Między innymi dzięki temu już w 1946 roku

obywatele sowieccy stanowili jedną trzecią kadry, zaś rok później ich liczba spadała do 10%.

Jednym z najbardziej znanych pilotów którzy wrócili do kraju po wojnie był Stanisław Skalski, wybitny człowiek, as myśliwski i świetny doceniany przez sojuszników dowódca. Do Polski przybył 8 czerwca 1947 roku na pokładzie statku ss Clan Lamont razem z setkami innych żołnierzy, oraz z kilkoma przyjaciółmi takimi jak Witold Łokuciewski, Tadeusz Nowierski czy Zygmunt Sokołowski. Po pozytywnym przejściu weryfikacji Stanisław Skalski 24 czerwca 1947 roku został mianowany inspektorem techniki pilotażu w Wydziale Wyszkożenia Bojowego Dowództwa Wojsk Lotniczych. Pełnił tę funkcję przez rok w zasadzie bez większych komplikacji choć należy zaznaczyć iż według przekazów źródłowych był przez cały ten okres inwigilowany przez tajne służby komunistyczne. Losy Skalskiego jednak przybrały tragiczny obrót z innych powodów. Mianowicie utrzymywał on znajomość z Władysławem Śliwińskim, pilotem myśliwskim w czasie wojny autorem dwusetnego zestrzelenia dla 303 Dywizjonu Myśliwskiego, który to przed powrotem do kraju podjął pracę dla polskiego wywiadu, współpracującego z brytyjskim. Prowadził w Polsce działalność szpiegowską polegającą na pozyskiwaniu informacji przede wszystkim związanych z lotnictwem. Pracował w ten sposób około roku. W końcu jednak funkcjonariusze Ministerstwa Bezpieczeństwa Publicznego trafili na trop siatki szpiegowskiej i aresztowali Śliwińskiego. W związku z aresztowaniem zorganizowali w jego mieszkaniu „kocioł” wylapując wszystkich którzy troszcąc się o niego odwiedzali to lokum. Tak do aresztu śledczego trafił Stanisław Skalski który również zaniepokojony telefonem od żony kolegi odwiedził jego mieszkanie.

Podczas śledztwa stosowano wobec Skalskiego najstraszniejsze tortury. Wielogodzinne przesłuchania, bicie, tzw. stójki, przetrzymywanie w zaciemnionej izolatce i wiele innych znanych tylko „specjalistom” z MBP. Mimo tego iż lotnik, nie miał żadnego związku z działalnością Śliwińskiego, nie znaleziono też przeciwko niemu żadnych dowodów, ostatecznie 7 kwietnia 1950 roku został wyrokiem sądu skazany na karę śmierci. Kara nie została jednak wykonana. Dopiero 29 stycznia 1951 roku, Bolesław Bierut, skorzystał z prawa łaski, i zadecydował o zmianie wyroku z kary śmierci na dożywocie z pozostawieniem w mocy kar dodatkowych czyli utraty praw na zawsze i przepadku mienia. Skalskiego poinformowano o tej decyzji 22 lutego 1951 roku czyli prawie miesiąc później. Pierwotnie więziony w Rawiczu, zaś w grudniu 1953 roku przeniesiony do aresztu we Wronkach był więziony w koszmarnych warunkach. Jedynie dzięki silnemu charakterowi i hartowi ducha udało mu się przetrwać ten tragiczny okres. Ostatecznie

Stanisław Skalski wyszedł z więzienia w wyniku amnestii 20 kwietnia 1956 roku. W związku ze sprawą Śliwińskiego, na kary więzienia skazano również innych lotników takich jak Tadeusz Nowierski, Władysław Kamiński czy Bolesław Jedliczko. Zdzisław Radomski mimo iż ostatecznie uniknął więzienia był straszliwie torturowany podczas śledztwa. Na karę 5 lat pozbawienia wolności została również skazana żona Władysława Śliwińskiego, Myra. Sam Władysław Śliwiński został zamordowany strzałem w tył głowy 15 lutego 1951 roku.

Do najbardziej tragicznych, należy jednak historia Szczepana Ścibiora, w trakcie II wojny światowej pilota 305 Dywizjonu Bombowego. Po zakończeniu działań wojennych Ścibior w drogę do kraju wyruszył 20 marca 1946 roku. Wypływając ze Szkocji do portu w Gdańsku dotarł 22 marca. Po przejściu odpowiednich kontroli personalnych oraz badań lekarskich, Ścibior otrzymał tymczasowe zaświadczenie o przebiegu służby wojskowej oraz o demobilizacji. Następnie został skierowany do Departamentu Personalnego Wojska Polskiego w Warszawie. Pierwotnie skierowany do rezerwy ostatecznie trafił do 7. Samodzielnego Pułku Bombowców Nurkujących w Łęczycy, gdzie początkowo dublował stanowisko sowieckiego dowódcy, a 21 sierpnia 1946 roku został mianowany do samodzielnego kierowania jednostką. Doskonale wywiązywał się ze swoich obowiązków i w tym bardzo trudnym okresie sprawnie kierował szkoleniem młodych pilotów. Jego działania zostały docenione, pierwotnie odznaczono go Orderem Odrodzenia Polski IV klasy zaś 17 grudnia 1946 roku otrzymał awans na pułkownika. Ścibior podczas służby w pułku nie raz jeszcze dawał dowód swojego doświadczenia i profesjonalizmu. W konsekwencji 27 sierpnia 1947 roku został mianowany komendantem Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Był to czas w którym kadra stanowiła bardzo ciekawy pejzaż. Znajdowali się tam oficerowie sowieccy, Polacy wyszkoleni na wschodzie, oraz pierwsi którzy otrzymali szkolenie w kraju. Dużą grupę stanowili lotnicy walczący podczas wojny na zachodzie. Ścibior objął komendę w szkole w trudnym z wielu powodów okresie. Problemy, kadrowe, sprzętowe czy logistyczne powodowały iż funkcjonowanie szkoły było mocno utrudnione. Mimo to jednak nowy komendant kładąc ogromny nacisk na dyscyplinę i sumienne realizowanie punktów szkolenia uzyskiwał zadowalające rezultaty.

W 1948 roku w krajach bloku komunistycznego nastąpiło zaostrzenie kursu politycznego. Władze postawiły sobie za cel pozbycie się z wojska ludzi ideologicznie obcych, tzn. przedwojennych oficerów oraz tych, którzy w czasie II wojny światowej walczyli na zachodzie. We wszystkich rodzajach sił zbrojnych, a więc w Wojskach

Łądowych, Marynarce Wojennej oraz Wojskach Lotniczych, tajne służby przeprowadziły operację której celem miało być oskarżenie i skazanie oficerów odpowiedzialnych za tzw. „Spisek w Wojsku”. W wyniku operacji wykreowano między innymi „Kierownictwo Konspiracji Wojsk Lotniczych”, które miało rzekomo działać na szkodę państwa organizując spisek mający na celu obalenie władzy komunistycznej poprzez struktury armii.

W związku z przeprowadzaną operacją aresztowano Szczepana Ścibiora. Nastąpiło to 9 sierpnia 1951 roku. Rodzina oficera, a więc żona Janina oraz dwie córki Barbara i Magdalena zostały eksmitowane na bruk ze służbowej kwatery. Dano im na to trzy dni! Ścibiora pierwotnie przewieziono do aresztu Informacji Wojsk Lotniczych, a następnie do aresztu cz. w. gdzie został pozbawiony dystynkcji i osadzony. W zasadzie od razu przystąpiono do tzw. „konwejera” czyli wielogodzinnych przesłuchań przeprowadzanych w dzień i w nocy przez zmieniających się śledczych. Miało to na celu zmuszenie lotnika aby przyznał się do absolutnie fikcyjnych oskarżeń. Przez dwadzieścia dni tortur, bezsenności i gróźb pod adresem najbliższej rodziny i własnym Ścibior „przyznał się” do fałszywych zarzutów.

Nie był to jednak koniec, były komendant osł., był w późniejszym czasie przesłuchiwany w podobny sposób oraz konfrontowany z innymi oskarżonymi w celu wykreowania nowych fałszywych zeznań i oskarżeń. Pod czujną kontrolą płk. Antoniego Skulbaszewskiego, płk. Władysława Kochana i ppłk. Nauma Lewandowskiego, preparowano odpowiednie zeznania które miały posłużyć do wydania wyroku w procesie.

Finałem śledztwa był rozpoczęty 8, a zakończony 13 maja 1952 roku tajny proces Najwyższego Sądu Wojskowego na którego czele stał płk Piotr Parzeniecki. W procesie tym oprócz płk. Szczepana Ścibiora oskarżono płk. Bernarda Adameckiego, płk. Augusta Menczaka, płk. Józefa Jungrowa, ppłk. Stanisława Ziacha, ppłk. Aleksandra Majewskiego, ppłk. Władysława Minakowskiego, ppłk. Stanisława Michowskiego. Sąd oskarżył lotników o działalność dywersyjno-szpiegowską w szeregach Wojska Polskiego. Oprócz ppłk. Majewskiego i ppłk. Ziacha skazanych na dożywocie, reszta oficerów została skazana na karę śmierci. Wniosowane przez oficerów wnioski o rewizję procesu zostały odrzucone. Ówczesny prezydent Bolesław Bierut nie skorzystał z prawa łaski, mimo wielu prób np. ze strony córek Szczepana Ścibiora. Wyrok został wykonany 7 sierpnia 1952 r. na terenie więzienia mokotowskiego. Płk. Szczepan Ścibior oraz płk. Bernard Adamecki, płk. August Menczak, ppłk. Józef Jungrow, ppłk. Władysław Minakowski, ppłk. Stanisław Michowski zostali zamordowani strzałem w tył głowy.

W związku ze śledztwem 15 października 1952 roku odbył się drugi proces w którym oskarżono ppłk. Zygmunta Sokołowskiego, ppłk. Romana Rypsona, mjr. Konstantego Sabiło oraz mjr. Romana Kurkiewicza. Wszyscy oskarżeni zostali skazani na karę śmierci, jednak ostatecznie wykonano ją wobec ppłk. Romana Rypsona i ppłk. Zygmunta Sokołowskiego. Kara pozostałych została zmieniona na dożywocie lub długoletnie więzienie.

W 1956 roku w wyniku tzw. odwilży, wyroki z procesów roku 1952 uchylono wskazując na niegodne z prawem metody ich przeprowadzania oraz masę skrajnych nadużyć. Nie mogło to jednak wrócić życia zamordowanym lotnikom.

Okres od 1945 do 1956 roku jest zdecydowanie najbardziej tragicznym w powojennej historii Polski. Prześladowania polityczne prowadzone wówczas na gigantyczną skalę pozbawiły życia wielu ludzi. Lotnicy, nie byli tutaj wyjątkiem i zamiast tworzyć odradzające się lotnictwo często kończyli w więziennych celach lub bezimiennych grobach.



■ PODCHORAŻOWIE SFOTOGRAFOWANI PRZY SAMOLOCIE UT-2. MASZYNY TEGO TYPU BYŁY WYKORZYSTYWANE DO SZKOLENIA PODSTAWOWEGO. ZDJĘCIE WYKONANO W DĘBLINIE W DRUGIEJ POŁOWIE LAT 40-STYCH FOT. ZE ZBIORÓW M. LITEWSKIEJ



■ MJR. PIL. B. ORLIŃSKI, KPT. OBS. J. LEMIESZONEK PRZY SAMOLOCIE DE HAVILLAND „MOSQUITO” (FOT. VIA BOGUSŁAW JĘDRYCH)



■ LOTNICY 305 DYWIZJONU BOMBOWEGO NA LOTNISKU W LASHAM, LISTOPAD 1944. OD LEWEJ: KPT. OBS. J. MAYER, MJR. PIL. K. KONOPASEK (DOWÓDCA) • MJR. PIL. T. CZOŁOWSKI, MJR. PIL. B. ORLIŃSKI • KPT. OBS. J. LEMIESZONEK • KPT. OBS. M. ADUCKIEWICZ • KPT. PIL. Z. POPLAWSKI • MJR. OBS. J. ŁAGOWSKI • MJR. PIL. R. KAŁUŻA (FOT. VIA BOGUSŁAW JĘDRYCH)

SPEKTAKULARNE AKCJE 305 DYWIZJONU BOMBOWEGO

JACEK ZAGOŹDŻON

Wiele uwagi przykuwa działalność polskich dywizjonów myśliwskich w czasie pierwszej wielkiej bitwy powietrznej II wojny światowej – bitwy o Wielką Brytanię, która zmusiła Hitlera do zmiany swych planów. Słusznie mówi się o heroicznych wyczynach, umiejętnościach i brawurowych akcjach polskich myśliwców nad Afryką, Europą czy na Dalekim Wschodzie. Znacznie mniej uwagi przykłada się żmudnej pracy dywizjonów bombowych, które brały udział w tej wojnie – bombardując niemieckie barki inwazyjne, eskortując konwoje morskie, atakując miasta niemieckie i w końcu zrzucając kontenery z zaopatrzeniem dla walczącej Warszawy.

Loty tych formacji często wykonywane były w ukryciu nocy, a akcje trwające po kilka godzin, mimo że wymagające ogromnego przygotowania i precyzji, często podsumowywane były jedynie stwierdzeniem „osiągnięto cel wyprawy bombowej, bomby zrzucano na cel”

Cztery polskie dywizjony bombowe 300, 301, 304, 305 i 1586. Eskadra Specjalnego Przeznaczenia wniosły ogromny wkład w zwycięstwo aliantów, w II wojnie światowej ponosząc przy tym równie wielkie straty. Loty tych formacji często wykonywane były w ukryciu nocy, a akcje trwające po kilka godzin, mimo że wymagające ogromnego przygotowania i precyzji, często podsumowywane były jedynie stwierdzeniem „osiągnięto cel wyprawy bombowej, bomby zrzucano na cel. Zniszczony cel bombowy z reguły nie był tak spektakularny dla przeciętnego odbiorcy i znacznie trudniejszy do wyobrażenia, niż zestrzelone myśliwce. Ciężko policzyć i przypisać pojedynczym pilotom straty III Rzeszy po zniszczeniu, np. Szkoły Sabotażu ss, czy zbombardowaniu i zniszczeniu, niespełna miesiąc później, cystern z milionami litrów benzyny w Nomeny pod Nancy 31 VIII 1944 r. dokonane przez polski 305 dywizjon bombowy.

305 Dywizjon Bombowy Ziemi Wielkopolskiej i Lidzkiej został utworzony rozkazem z dnia 1 września 1940 r. Część oficerów domagała się nadania imienia Marszałka Józefa Piłsudskiego, które często spotyka się w literaturze – według Dziennika Bojowego jednostki imię Marszałka zostało nadane jedynie Eskadrze „A” tegoż dywizjonu, a imię 305 Dywizjonu Bombowy Ziemi Wielkopolskiej nadał Naczelny Wódz tajnym rozkazem L.dz. 464/G.M./42, 25 sierpnia 1942 roku. Święto dywizjonu ustalono w rocznicę pierwszego lotu bojowego na skład paliw pod Rotterdamem 22 kwietnia 1941 roku.

W pierwszym etapie działalności operacyjnej do głównych zadań 305. należały ataki bombowe na vitalne, niemieckie ośrodki przemysłowe, składy paliw oraz miasta niemieckie. Dywizjon początkowo wyposażony był w brytyjskie samoloty Fairey Battle, które jednak jako nieefektywne i będące zbyt łatwym celem, szybko zostały zastąpione samolotami Vickers Wellington kolejnych wersji. O ogromnym wysiłku załóg bombowych może świadczyć fakt, że do końca 1941 roku, po niespełna dziewięciu miesiącach straty dywizjonu wynosiły 66 osób personelu latającego – zabitych, rannych lub

wziętych do niewoli – 11 pełnych załóg, przy stanie etatowym 16 załóg. Wśród wziętych do niewoli był dowódca Eskadry „B” kpt. pil. Szczepan Ścibior – późniejszy, powojenny komendant Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Wśród pilotów dywizjonu zginął ppłk pil. Stanisław Skarżyński, który w 1933 roku, jako pierwszy pokonał Ocean Atlantycki samolotem turystycznym – polskiej konstrukcji rwd 5 Bis. Straty rosły – po dwupółletnim okresie działań dywizjon stracił 179 lotników, w tym 146 zabitych, 33 wziętych do niewoli. Aby zmniejszyć straty osobowe dywizjon 305 został wyposażony w amerykańskie samoloty Mitchell a następnie w brytyjskie, dwumiejscowe De Havilland Mosquito. Dywizjon wszedł w skład 2. Taktycznych Sił Powietrznych przygotowujących inwazję na Europę.

Do głównych zadań dywizjonu weszły dyżury bojowe mające za zadanie niszczenie wszelkich przejawów ruchów nieprzyjaciela oraz precyzyjne ataki na cele naziemne znajdujące się za linią frontu.

Przygotowanie takich akcji nie było łatwe, zwłaszcza dla załóg prowadzących – poprzedzały je studia map, terenu i precyzyjne wyliczenia, od których zależało powodzenie akcji i bezpieczeństwo załóg biorących udział w wyprawie.

O operacji przeprowadzonej 2 sierpnia 1944 roku opowiada we swych wspomnieniach kpt. nawig. Tomasz Kasprzyk, który wraz z kpt. pil. Adamem Rayskim miał przygotować plan ataku na Centrum Szkoleniowe sabotażu i szpiegostwa ss Château-Maulny nad Loarą, koło Le Mans we Francji.

To jest wasz cel – mówi [Komendant] – niemiecka szkoła sabotażystów koło miasta Le Mans w połowie drogi Paryż – Nantes. Wy, jako załoga prowadząca, studiujcie teren, wybierając kierunek nalotu, biorąc pod uwagę, że bombardowanie odbędzie się w dzień i z lotu koszącego. Dokładny dzień i czas podany wam będzie w odpowiednim terminie. Możecie przychodzić tutaj, kiedy czas wam pozwoli, aby zapoznać się ze szczegółami celu. Jeszcze raz przypominam wam: rozmowa nasza nie istniała [...]

2 sierpnia, gdzie przed godziną piętnastą, wzywa nas oficer operacyjny i dowiadujemy się, że dziś o godzinie 21-szej bombardujemy nasz cel. Dodatkowo podaje nam informację, że 5 mil na południe znajduje się niemieckie lotnisko Focke-Wulfów [...]

Eskadra wystartowała o wyznaczonej godzinie i przyjęła uszykowanie bojowe – schody w lewo. Leciliśmy tuż nad wierzchołkami drzew i dachów kierując się na miejscowość Littlehampton, gdzie przekroczyliśmy brzeg Kanalu La Manche, przyjmując kurs prawie na zachód i przylatując się do wody, aby nie być wykrytym przez niemiecki radar [...]

Załoga zbliżając się do wybrzeży Francji, naprowadziła eskadrę na z góry obliczony punkt przekroczenia brzegu w okolicy Saint-Malo, by stamtąd trzymając się kursu rzeczywistego dolecieć do punktu kontrolnego, gdzie w uszykowaniu dwójkowym wzniesi się na 1000 stóp i przesiadają do ataku nurkowego na cel. Efekt ataku był drugogoczący dla nieprzyjaciela. Dwie załogi uzyskały bezpośrednie trafienia w główny budynek, Mosquito pilotowany przez F/Lt Kratkę trafił pobliski budynek, kolejna para zrzuciła zapas bomb obok, nie trafiając bezpośrednio w cel, ostatnia załoga trafiła prawdopodobnie. Obiekt został dodatkowo ostrzelany. Zaskoczenie było kompletne, akcja zakończyła się powodzeniem, bez strat własnych.

Wśród utytułowanych oficerów dywizjonu 305 znalazł się również mjr. Bolesław Orliński, znany ze swego rajdu Warszawa – Tokio – Warszawa,

który nie mając możliwości wykonywania lotów myśliwskich, ze względu na wiek przeszkolił się na samoloty bombowe. Jako pilot doświadczalny pzl szkolił swych kolegów z dywizjonu w lotach w sytuacjach krytycznych.

31 VIII 1944 r. Bolesław Orliński wraz ze swym nawigatorem kpt. Janem Lemieszonkiem poprowadził wyprawę mającą unieruchomić część zmechanizowanych sił niemieckich w czasie alianckiej ofensywy w Normandii, poprzez zniszczenie cystern paliwa, w okolicy miejscowości Nomeny. Tak Orliński wspomina tę wyprawę:

Polecieliśmy w dzień z Anglii. Jasio Lemieszonkiem nawigował, gdyż myśmy prowadzili wyprawę, razem sześć maszyn. Szwaby były jeszcze w Breście i Paryżu. Musieliśmy się przekraść bardzo nisko nad ziemią i morzem, by okrążyć Brest od zachodu, a Paryż od południa, i dostać się do wschodniej Francji, gdzie był nasz cel (mała stacyjka). Dolecieliśmy tam dzięki genialnej nawigacji Jasia i wysadziliśmy ogromne cylindry paliwa (...). Powróciliśmy cało do Anglii. Trzeba było cały prawie czas lecieć niziutko nad ziemią, żeby Szwaby na radarze nas nie złapali i myśliwce ich nas nie opadły. I tu właśnie „Lemiesz” pokazał swój kunszt w nawigacji, gdyż orientacja z pomocą mapy trudniejsza jest na niskiej wysokości.

Zniszczono wówczas ok. 13 mln litrów paliwa. Wielość tego typu akcji pozwalała opóźnić ruchy niemieckich wojsk i zmniejszyć możliwości powstrzymania inwazji.

Organizacja wspólnych przedsięwzięć o charakterze patriotycznym i wojskowym, w tym uroczystości związanych z kultywowaniem tradycji 305. Dywizjonu Bombowego Ziemi Wielkopolskiej, są przedmiotem podpisanego porozumienia pomiędzy Muzeum Sił Powietrznych a Mobilną Jednostką Dowodzenia Operacjami Powietrznymi. 21 lutego 2018 r. w imieniu stron porozumienie sygnowali – dyrektor Paweł Pawłowski oraz dowódca – płk. dypl. pil. Mirosław Nawrocki. Jednym z pierwszych zadań będzie wspólne przygotowanie wystawy oraz udział Muzeum w święcie MJDOP 25.04.2018 r., podczas którego zostanie nadany patron płk. pil. Szczepan Ścibior i nastąpi przejęcie dziedzictwa tradycji 305 Dywizjonu Bombowego Ziemi Wielkopolskiej im. Marszałka Piłsudskiego.



POD DOBRymi SKRZYDŁAMI
Biuletyn Informacyjny Muzeum
Sił Powietrznych w Dęblinie
NR 4/2018 r. | ISSN 2543-8360



WYDAWNICTWO BEZPŁATNE
NAKŁAD 10.000 egz.

WYDAWCA
Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie
ul. Lotników Polskich 1, 08-530 Dęblin
www.muzeumsp.pl
sekretariat@muzeumsp.pl

REDAKTOR NACZELNY
Paweł Pawłowski

REDAKTOR PROWADZĄCY
Malwina Markiewicz

REDAKCJA
Marcin Arbus, Wojciech Grobelski,
Roman Kozłowski, Dagmara Krukowska,
Malwina Markiewicz,
Karolina Pardo-Dybcio, Paweł Pawłowski,
Maciej Peikert, Katarzyna Ragus,
Ryszard Wróbel, Jacek Zagożdżon

FOTOGRAFIE
Archiwum Muzeum Sił Powietrznych,
Paweł Pawłowski, Jacek Zagożdżon,
Marcin Arbus, Malwina Markiewicz,
Wojciech Grobelski

PROJEKT, REDAKCJA TECHNICZNA
Darek Jakubowski · KAMERA

DRUK
Wydawnictwo KAMERA
www.kamerapress.pl

Wszelkie prawa w tym prawa autorów
i wydawcy zastrzeżone. Jakikolwiek
dalsze rozpowszechnianie artykułów
i innych części czasopisma bez zgody
autorów i wydawcy zabronione.

Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie.
Instytucja Kultury Ministerstwa
Obrocy Narodowej





■ SAMOLOT RUMPLER C.I W BARWACH NIEMIECKIEGO LOTNICTWA WOJSKOWEGO. W TLE SAMOLOT ALBATROS D.III. ZEBRANA LUDNOŚĆ PODZIWIWA OBA SAMOLOTY



■ SAMOLOT JUNKERS F.13 W CHARAKTERYSTYCZNYM MALOWANIU. NA TRAWIE LEŻĄ LICZNI OBSERWATORZY



■ AUTOMOBIL – ZA KIEROWNICĄ SIEDZI JERZY BIERNACKI, ZA NIM – KAZIMIERA BIERNACKA (ŻONA JERZEGO BIERNACKIEGO)

HISTORIA ZAPISANA NA SZKLANEJ FOTOGRAFII

Fotografia ma wielką moc – utrwała obrazy historii. Dzięki temu, nawet blisko 100 lat później jesteśmy w stanie poznawać dawną rzeczywistość. Fotografia jednak to nie tylko papier. Fotografia to także szkło.

Muzeum Sił Powietrznych od niedawna jest w posiadaniu wyjątkowych i zarazem bardzo kruchych fotografii – szklanych negatywów, wykonanych techniką kolodionową. Jest to kolekcja 111 szkiełek, które przedstawiają głównie samoloty z okresu międzywojennego i I wojny światowej, służące w tworzącym się dopiero polskim lotnictwie wojskowym. Sfotografowano samoloty w locie, jak i te stojące na lotniskach.

Wiele negatywów ukazuje również liczne wypadki i katastrofy lotnicze, które w tamtych czasach wcale nie były czymś rzadkim. Kilka z utrwalonych na negatywach samolotów, należało do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa, której siedziba mieściła się najpierw w Grudziądzu, a dwa lata później, w 1927 r. została przeniesiona do Dębłina. Świadczy o tym znakowanie na stateczniku samolotu – O.S. Samoloty

KAROLINA PARDO-DYBCIO

przedstawione są najczęściej w barwach polskiego lotnictwa wojskowego – białoczerwone szachownice malowane są na kadłubie, stateczniku i skrzydłach. Znajdują się tu również takie w malowaniu niemieckim (z czarno-białymi krzyżami) czy francuskim (z trójkolorowymi kokardami), które są najprawdopodobniej najstarszymi negatywami, z omawianego zbioru. Początkowo bowiem na polskim niebie latały samoloty w różnych barwach, w zależności z którego państwa dany samolot otrzymaliśmy bądź zdobyliśmy – dopiero z czasem unormowały się polskie symbole lotnicze.



Na jednym z negatywów można zobaczyć samolot Junkers F.13 w niezwykle barwnym i oryginalnym malowaniu, składającym się nie tylko z białoczerwonej szachownicy, ale także krzyży i liter.

Inną ciekawostką, jaką znajdziemy na tych negatywach jest pierwszy samochód, który produkowany był seryjnie od 1908 r. – Forda T, zaadoptowanego jako ambulans wojskowy. Taka wersja Forda T była prezentowana w Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie na wystawie czasowej w latach 2013–14 oraz podczas Europejskiej Nocy Muzeów w 2017 roku.

Oprócz tego znajdują się tu ujęcia kilku miast z tzw. lotu ptaka: Grudziądz, Krakowa, Wilna, Ireny, czy Dębłina. Negatywy te służyły

najprawdopodobniej jako pomoc naukowa w Oficerskiej Szkole Lotnictwa w Dęblinie. Autorem części z nich był najprawdopodobniej Jerzy Biernacki – żołnierz-legionista (Legii Akademickiej), technik-konstruktor tudzież foto-operator lotniczy w drugiej połowie lat 20-tych, mieszkający w Dęblinie na lotnisku wraz ze swoją żoną Krystyną. Można ich zobaczyć na paru negatywach – siedzących w samochodzie, czy stojących na tle zabudowań lotniska. Na szkiełkach ujęte zostały również inne charakterystyczne dla naszego miasta budynki takie jak: Pałac Mniszchów – zaadoptowany ówczesnie, podobnie jak dziś, jako siedziba ośl, Świątynia Wspomnień należąca do kompleksu pałacowo-parkowego Mniszchów, budynek Działu Nauk ośl oraz oczywiście port lotniczy.



■ PORT LOTNICZY W DĘBLINIE. NA PLACU STOJĄ NAJPRAWDOPODOBNIEJ SAMOLOTY POTEZ XXV I POTEZ XV



■ SAMOLOT BRISTOL F.2B W BARWACH POLSKIEGO LOTNICTWA WOJSKOWEGO Z NAPISEM BOCZNYM „BR.20.10”. NA STATECZNIKU WIDOCZNY NAPIS „O.S.”



■ WYPADEK SAMOLOTU CAUDRON G-III, W MALOWANIU FRANCUSKIM (KOKARDY NA SKRZYDŁACH)



■ FORD T ZAADAPTOWANY JAKO AMBULANS WOJSKOWY W TOWARZYSTWIE SAMOLOTU MORANE-SAULNIER MS.35

NOWE NABYTKI

KATARZYNA RAGUS



W ostatnim czasie zbiory Muzeum Sił Powietrznych wzbogacone zostały o nowe muzealia. Cieszymy się, że darczyńcy tak chętnie przekazują do nas pamiątki rodzinne, dokumenty i artefakty militarne. Staramy się także na bieżąco powiększać zbiory poprzez zakup nowych obiektów.

Na szczególną uwagę zasługuje dar od prywatnego darczyńcy – Czerwony Szkaplerz Męki Pańskiej oraz modlitewnik należący do por. pil. (p-2060) Stanisława Stefana Bęły, który latał bojowo w 303 Dywizjonie Myśliwskim Tadeusza Kościuszki oraz 316 Dywizjonie Myśliwskim. Kolor oraz symbole na Czerwonym Szkaplerzu nawiązują do Biblii i Tradycji. Jak podaje tradycja, Chrystus nosił tunikę koloru czerwonego. Symbolizuje to Jego królewską godność

oraz odkupieńczą Mękę i Krew. Na pierwszym płatku przedstawiono wizerunek Chrystusa Ukrzyżowanego otoczonego Narzędziami Męki Pańskiej, na drugim płatku, po dwóch stronach niewielkiego krzyża, znajdują się: symbol Serca Pana Jezusa otoczonego cierniową koroną i symbol Serca Maryi przebitego mieczem. Poniżej stoją dwaj aniołowie w postawie adoracji. Celem przyjmujących Czerwony Szkaplerz jest szczególna cześć i ciągła pamięć o męce Pana

Jezusa, jako najdoskonalszy zapał w służbie Jemu oraz wewnętrzny udział w Jego boleściach.

Kolejny nabytek to wolant z szybowca transportowo-desantowego GÖTTA GO-242., maszyny zaprojektowanej przez Alberta Kalkerta jako następcę szybowca DFS 230, oblatanej w 1941 r. Szybowiec służył głównie do zadań transportowych. Najbardziej intensywnie wykorzystywany był na śródziemnomorskim teatrze działań

wojennych, jednak swoją rolę odegrał również na froncie wschodnim.

Niemale zainteresowanie wzbudziła również Czapka Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet psz na Zachodzie. Jest to unikatowy nabytek, który z pewnością po poddaniu konserwacji znajdzie swoje godne miejsce na ekspozycji stałej naszego Muzeum.

Zachęcamy wszystkich do przekazywania artefaktów do zbiorów Muzeum Sił Powietrznych. Każdy obiekt zostanie otoczony należną czcią i szacunkiem. Planujemy również stworzyć specjalne miejsce na wystawie głównej, w którym będziemy prezentować wszystkie nowo pozyskane obiekty i jednocześnie uhonorować w ten sposób naszych darczyńców.

■ CZERWONY SZKAPLERZ MĘKI PAŃSKIEJ POR. PIL. STANISŁAWA BĘŁY

■ MODLITEWNIK POR. PIL. STANISŁAWA BĘŁY

■ WOLANT SZYBOWCA GÖTTA GO 242

■ CZAPKA POMOCNICZEJ LOTNICZEJ SŁUŻBY KOBIEC PSZ NA ZACHODZIE



■ WNĘTRZE SZYBOWCA GÖTTA GO 242



■ UMUNDUROWANIE POMOCNICZEJ LOTNICZEJ SŁUŻBY KOBIEC PSZ NA ZACHODZIE ZDJĘCIE ZE ZBIORÓW MSP



Kaplica ku czci polskich lotników

ROMAN KOZŁOWSKI

LITERATURA

- › J. Pawlak, *Absolwenci Szkoły Orłąt 1925–1939*, Warszawa–Londyn 2002.
- › *Czyż mogli dać więcej. Dzieje XIII Promocji*, Londyn 1989.
- › Relacja ustna śp. ks. Z. Bińkowskiego i wspomnienia autora, i in.

Planując wizytę w lotniczym Dęblinie warto odwiedzić kaplicę poświęconą pamięci lotników w Kościele Piusa V.

W 1980 r. parafianie z Dębina zwrócili się do Koła Trzynastej Promocji w Szkole Orłąt z prośbą o ufundowanie skromnego epitafium dla upamiętnienia poległych wychowanków Dębina w nowo wybudowanym kościele. Koło działające przede wszystkim w Londynie skupiało w tym czasie 38 absolwentów – przedostatniej promocji przed II wojną światową, wcielonej do służby w 1938 r.

11 IX 1939 r. piloci 13 Promocji zostali mianowani na pierwszy stopień oficerski. Ze 147 pilotów i obserwatorów, aż 72 poległo na polu chwały albo śmiercią lotnika. Nie ominęły ich niemieckie obozy jenieckie i koncentracyjne oraz łagry sowieckie, a 25 pozostałych w kraju brało udział w działaniach podziemnej Armii Krajowej. W czasie wojny latali operacyjnie na prawie wszystkich typach samolotów w Polsce, Francji, Afryce, Anglii i Włoszech, w polskich i alianckich jednostkach. Latali na zadania specjalne nad okupowaną Polskę i powstającą Warszawę. Zestrzelili 66 samolotów, 15 uszkodzili.

Członkowie Koła 13 promocji zaproponowali, aby uczcić nie tylko wychowanków, ale wszystkich poległych lotników i całe przedwojenne polskie lotnictwo wojskowe od chwili jego powstania do zakończenia drugiej wojny światowej. Ksiądz proboszcz Zbigniew Bienkowski ofiarował na ten cel jedną z kaplic w Kościele Piusa V w Dęblinie. Ogłoszono apel w skupiskach polonii na świecie o pomoc finansową uważając, że projekt ten wart jest wysiłku i poparcia.

Przewodniczący Koła płk pil. Waław Rekszczyk podjął główny wysiłek realizowania tej myśli. Wielokrotnie podróżował po Polsce, organizował i poszukiwał odpowiednich ludzi i potrzebnego materiału do budowy kaplicy. Potrzebny był architekt, który zrobiłby projekt

wystroju kaplicy, jak również rzemieślnicy i wykonawcy prac budowlanych.

W oknach po prawej stronie kaplicy wstawiono witraże odznak przedwojennych pułków, szkół i specjalności lotniczych. Na lewej ścianie umieszczono witraże godła eskadr zgrupowanych według lotniczego *ordre de bataille* na 11 IX 1939 r., odznaki pilota i obserwatora Marynarki Wojennej, monogramy szkół i instytucji lotniczych nie mających swoich odznak. Pod oknami na obu ścianach rury centralnego ogrzewania przykryto marmurową boazerią. Podniesiono i wyłożono białym marmurem posadzkę i niewielkie podium, na którym stoi mały biały ołtarz. Nad nim na marmurowej białej ścianie jest zawieszona ozdobna szklana gabłota z ręcznie pisaną Księgą zawierającą blisko 4000 nazwisk poległych lotników. W zakrystii złożono 5 tomów tej Księgi, zawierającej wszystkie dostępne szczegóły śmierci każdego lotnika. Tom I obejmuje okres 1912–39 r. Tom II – kampanię w 1939 r. Tom III – kampanię francuską i Kastyń. Tom IV – kampanię na Zachodzie. Tom V to lotnicy polegli na wschodnim froncie i w innych okolicznościach. Nad gabłotą na ścianie umieszczono hasło ze sztandaru Polskich Sił Powietrznych *Miłość żąda ofiary*. Powyżej zawieszono obraz Matki Boskiej Kozielskiej tłoczony w miedzi, otoczony półmetrowymi emaliowanymi odznakami wszystkich dywizjonów powstałych w Anglii.

Po obu stronach ołtarza, na marmurowych ścianach są zawieszone dwie pamiątkowe tablice. Po prawej – tablica Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich, a po lewej – tablica dedykacyjna Absolwentów Trzynastej Promocji.

W środku kaplicy widoczny jest żyrandol, zaprojektowany przez absolwenta Trzynastej Promocji. Składa się on z dwóch kondygnacji

w kształcie kół. Niższa ma na obwodzie 8 podwójnych świateł, a między nimi znajdują się lotnicze orły w skrzydłach husarskich. Każda grupa świateł jest oddzielona od reszty 30-centymetrowymi odznakami pilota i obserwatora. W tym kole wpisany jest witraż lotniczej szachownicy, oświetlonej reflektorem ukrytym w małym kole wyższej kondygnacji. Na nim również jest 8 świateł pojedynczych, oddzielonych od siebie odznakami s.p.L. i Trzynastej Promocji. Światło reflektora rzuca białoczerwony obraz szachownicy na posadzkę, a błękitne światło okiennych witraży padające na biały marmur ołtarza i ścian podkreśla prostotę ujęcia i godność przeznaczenia kaplicy. Najważniejszymi jednak eksponatami, poza Księgą Poległych, są repliki dwóch sztandarów lotniczych. Jedna jest repliką sztandaru p.s.P. wyhaftowanego w Wilnie podczas okupacji i ofiarowanego Polskim Siłom Powietrznych na Zachodzie 16 lipca 1941 r., oryginalnego którego znajduje się obecnie w Muzeum Sił Powietrznych. Drugi jest repliką sztandaru s.p.L. wręconego Szkole w 1937 r. przez marszałka Edwarda Rydza-Śmigłego. Poświęcenie Kaplicy miało miejsce 15 VII 1988 r.

Jest to swego rodzaju pomnik dedykowany przedwojnemu lotnictwu właśnie tu, w kołebce jego powstania, gdzie szkoliły się kadry młodej, ofiarnej i głęboko patriotycznej młodzieży. Oni bowiem rozslawili bohaterstwo polskiego lotnika w II wojnie światowej, chociaż przyszło im walczyć na cudzej ziemi i pod obcym niebem. Ze względów politycznych mogło to mieć miejsce na neutralnym gruncie Kościoła.

Kaplica jest też hołdem dla tych, którzy słowem wyhaftowanym na sztandarze p.s.P. *Miłość żąda ofiary* byli wierni i złożyli dar swego młodego życia Polsce.



KOŚCIÓŁ ŚW. PIUSA V W DĘBLINIE, FOT. M. MARKIEWICZ



KAPLICA LOTNIKÓW, FOT. J. ZAGOŹDŹON



KOŚCIÓŁ ŚW. PIUSA V W DĘBLINIE, OLTARZ BOCZNY, FOT. J. ZAGOŹDŹON

PROJEKT: LOTNICZA BUŁGARIA

14 IX pragniemy zaprosić pasjonatów lotnictwa na uroczyste otwarcie wystawy *Polsko-Bułgarska współpraca w dziedzinie lotnictwa wojskowego i działalność P.L. LOT w Bułgarii, w latach 1937–1939 w 80-tą rocznicę nawiązania stosunków dyplomatycznych 1938–2018*.

Ekspozycja będzie jednym z efektów projektu badawczego realizowanego od 2 lat przez Muzeum Sił Powietrznych, przygotowana we współpracy z płk pil. prof. Dmitem Nedalkovem – szefem Katedry Sił Powietrznych i Obrony Przeciwlotniczej przy Akademii Wojskowej G.S. Rakowski oraz Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie. Patronat nad tym międzynarodowym przedsięwzięciem sprawuje Ambasada Rzeczypospolitej Polskiej w Sofii.

Wystawa będzie miała również bułgarską odsłonę: wernisażowi w Dęblinie towarzyszyć będzie uroczysta prezentacja w Ambasadzie RP w Sofii. Planowane są również jej prezentacje w Archiwum w Smolian w Płowdiwie i Warnie.

Celem ekspozycji będzie zaprezentowanie polsko-bułgarskich relacji na niwie lotnictwa wojskowego oraz lotnictwa cywilnego i komunikacyjnego. Motywem przewodnim będą dwie kluczowe postaci tamtego okresu oraz główni decydenci nawiązania współpracy: gen. Ludomił Rayski i gen. Konstantin Uzunski. Projekt muzealny realizowany był w formie

podróży badawczych, wywiadów, kwerend oraz pozyskiwania materiałów ikonograficznych i muzealiów. Dzięki nawiązaniu bliskich kontaktów z prof. Nedalkovem, będziemy mieli możliwość prezentacji, także w formie publikacji, unikatowych zbiorów fotografii z okresu międzywojennego, prezentujących min. polskie samoloty w lotnictwie bułgarskim: PZL P.24B *Jastreb*, PZL P.43 *Czajka* oraz PWS-26.

Część tych zbiorów została zaprezentowana podczas tegorocznej wizyty prof. Nedalkova w Dęblinie. Podczas spotkania z pilotami dęblińskiej Szkoły Orłąt, kadrami dydaktyczną i słuchaczami wosop oraz miłośnikami lotnictwa, wygłosił wykład pt. *Polskie akcenty w Siłach Powietrznych Bułgarii w okresie międzywojennym i po II wojnie światowej*. W trakcie wykładu nie zabrakło odniesień do współczesności. Z racji tego, iż płk Nedalkov jest wciąż czynnym pilotem wojskowym (mig-29), podczas wykładu można było usłyszeć wiele ciekawostek dotyczących służby na samolotach odrzutowych, na temat obecnego stanu oraz

planów rozwoju Bułgarskich Sił Powietrznych. Spotkanie było okazją do prezentacji wspólnych doświadczeń w lotnictwie wojskowym obu naszych krajów, zarówno przed 1939 rokiem, jak i po zakończeniu wojny. Doposażanie bułgarskiej armii, wspólne szkolenia, oblot tej samej klasy samolotów (w tym ulubionego przez prof. Nedalkova – samolotu su-22), jak również zbliżone doświadczenia powojennej sytuacji lotnictwa wojskowego, pokazały nam jak wiele mamy do zaprezentowania na wystawie o współpracy pomiędzy Polską a Bułgarią.

Wizyta w dęblińskim muzeum, była jednym z punktów bogatego programu jaki przygotowano dla naszego gościa. Płk Nedalkov podczas kilkudniowego pobytu w Polsce zwiedził m.in. Muzeum Wojska Polskiego z filią na Sadybie, Muzeum Powstania Warszawskiego oraz Muzeum Lotnictwa Polskiego i starówkę w Krakowie. Podsumowanie nastąpiło w Bułgarskim Instytucie Kultury.

Owoce nawiązanej współpracy, oprócz wspomnianej wystawy, będą jeszcze inne prace badawcze poświęcone lotnictwu krajów Europy Środkowo-Wschodniej

Praca z prof. Nedalkovem nad scenariuszem wystawy dała nam możliwość ponownej analizy wybranych wątków z dziejów bułgarskiego

DAGMARA KRUKOWSKA
NADZÓR MERYTORYCZNY
RYSZARD JĘDRUSIK

lotnictwa, jak przelot samolotu szkolno-bojowego PWS-26 z Rumunii do Bułgarii we wrześniu 1939 r. i relacji podchorążego Dęblińskiej Szkoły Podchorążych Lotnictwa – Bronisława Białeckiego, wg której w zdarzeniu brały udział dwa samoloty i pięciu pilotów.

Opracowywane przez nas fotografie przedstawiały min. nasz PWS 26 w Bułgarii w okresie międzywojennym na lotnisku Marino pole pod Karłowem, dały nam pierwsze wyjaśnienia wynikające z systemu numeracji samolotów w bułgarskim lotnictwie. Mianowicie, w bułgarskim oznaczeniu samolotu, w górnej części ogona, w trójkącie, górną cyfrą oznaczała liczbę porządkową samolotu w serii. W przypadku fotografii archiwalnej PWS-26, dostarczonej przez pana Nedalkova widoczna jest cyfra „2”, co oznaczałoby, że jest to drugi samolot w serii (i potwierdzenie hipotezy o dwóch samolotach). Dodatkowo, podczas oglądania fotografii, przedstawiającej z rozbitego PWS-a w książce dr inż. A. Glassa *Polskie konstrukcje lotnicze*, na którym widnieje samolot po kapotowaniu w otoczeniu grupy osób, zostało stwierdzone (porównując z innymi fotografiami z tego okresu, dotyczącymi umundurowania polskich podchorążych), że na zdjęciu, ponad wszelką wątpliwość, można doliczyć się pięciu podchorążych. W takim

układzie informacja, nieoficjalnie pozyskana z teczek personalnej porucznika Białeckiego, może znaleźć potwierdzenie: leciały i wylądowały dwa samoloty PWS-26, z których jeden, uszkodzony, co widać na zdjęciu, był zapasem części zamiennych dla drugiego. Potwierdził to płk. Nedalkov, posiadający wspomnienia bułgarskiego weterana, mechanika, który twierdził, że: *wprowadzenie PWS-a do służby było proste, bowiem miał uszkodzone tylko podwozie*. Natomiast na zdjęciu samolot leżał na plecach mocno pokiereszowany ale podwozie było nienuszkodzone. Fotografie dostarczone przez bułgarskiego profesora są w pewnym sensie uzasadnieniem założonej tezy.

Potwierdzeniem z pewnością będą materiały kwerendalne i archiwalia pozyskane z Archiwum Ministerstwa Obrony Wielkiej Brytanii w Northolt, w tym m.in. te czka naszego weterana, Bronisława Jana Białeckiego – pilota Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii, pilota 303 DM oraz ewentualny raport z drogi z Polski do Anglii, przez Rumunię i Bułgarię. Wątek ten zawarty będzie w planowej ekspozycji.

Muzeum Sił Powietrznych pragnie podziękować panu Ryszardowi Jędrusikowi z Warszawy, za pomoc w przygotowaniu wizyty oraz tłumaczenie podczas całego pobytu w Polsce prof. Nedalkova.

Szczególne podziękowania kierujemy do naszego narodowego przewoźnika firmy Polskie Linie Lotnicze LOT za dofinansowanie przelotu naszego gościa na trasie Sofia–Warszawa.



DĘBLIN, 1939 R. SALA BALOWA PALACU JĄBLONOWSKICH. OSTATNIA GRUPA LOTNIKÓW BUŁGARSKICH W MUNDURACH GALOWYCH, NA KURSIE DLA INSTRUKTORÓW, FOT. Z ARCHIWUM D. NEDALKOV



WARSZAWA-OKĘCIE 1936 R. POLSKO-BUŁGARSKA KOMISJA ODBIORU SAMOLOTU PZL P-24. III, W TLE WIDOCZNY SAMOLOT P-43, FOT. Z ARCHIWUM D. NEDALKOV



SAMOLOT PWS-26 W BARWACH BUŁGARSKICH, LOTNISTKO MARNO POLE KARŁOWO, 1940 R. (PRZEJĘTY PO WYLĄDOWANIU W BUŁGARII 21 IX 1939 R. SAMOLOT WYLECIAŁ Z RUMUNII, PILOTOWANY PRZEZ POLSKICH PODCHORĄŻYCH), FOT. Z ARCHIWUM D. NEDALKOV

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej w służbie Ojczyźnie

WOJCIECH GROBELSKI



Od 15 grudnia 2017 r. w Muzeum Obrony Przeciwlotniczej w Koszalinie można obejrzyć wystawę *Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej w służbie Ojczyźnie*, na której przedstawiono historię tej zasłużonej dla obronności II Rzeczypospolitej organizacji. Data wernisażu nie była przypadkowa. 15 grudnia 1924 r. istniejący od 1922 r. Obywatelski Komitet Obrony Przeciwgazowej przekształcony został w Towarzystwo Obrony Przeciwgazowej. Cztery lata później stowarzyszenie to wraz z Ligą Obrony Powietrznej Państwa weszło w skład nowo utworzonej Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Scenariusz wystawy opracował: dr Wojciech Grobelski, natomiast wyboru materiału ikonograficznego dokonali: Paweł Pawłowski, Kamilla Heller, Zbigniew Izraelski i Piotr Palmowski. Na ekspozycję złożyły się zbiory z zasobów Muzeum Obrony Przeciwlotniczej w Koszalinie, Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie, Narodowego Archiwum Cyfrowego, Centralnego Archiwum Wojskowego, Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie, Muzeum Okręgowego w Pile, Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie oraz osób prywatnych: Jacka Adamskiego, Roberta Gretzyngiera, Wojciecha Grobelskiego, Zbigniewa Izraelskiego, Zbigniewa Legierskiego, Piotra Palmowskiego, Wojciecha Sankowskiego, Pawła Tulińskiego i Andrzeja Wojciechowskiego. Partnerami przedsięwzięcia byli: 8. Koszaliński Pułk Przeciwlotniczy i Komisja Historyczna Lotnictwa Polskiego. Opracowanie graficzne przygotowała pracownia GRETZA Roberta Gretzyngiera. Przy okazji wernisażu, wielkie i zasłużone brawa zebrał także żołnierz z plutonu remontowego 8. Koszalińskiego Pułku Przeciwlotniczego pod dowództwem sierż. Przemysława Smętka, który przywrócił blask zabytkowemu przeciwlotniczemu karabinowi maszynowemu z PU-4. Uzupełnieniem wystawy jest również ekspozycja masek przeciwgazowych używanych od I wojny światowej po czas współczesny, w różnych państwach i armiach świata.



FRAGMENTY WYSTAWY W KOSZALIŃSKIM MUZEUM

POCZĄTKI Powszechnej obronności w Polsce przed zagrożeniami z powietrza

Pierwsza wojna światowa (1914–1918) pokazała nowe oblicze konfliktu zbrojnego. Dla osiągnięcia sukcesów militarnych, walczące strony z powodzeniem wykorzystywały najnowocześniejsze zdobycze myśli naukowo-technicznej. Nastąpił niebawem rozwój lotnictwa, którego przeznaczenie ograniczało się nie tylko do celów obserwacyjnych, ale również niszczenia przeciwnika w powietrzu i na ziemi. Konsekwencją rozwoju lotnictwa, było pojawienie się na polu walki nowego rodzaju artylerii, zwanej ówczesnie *przeciwawolnową*. Pod koniec konfliktu, walczące strony posiadały łącznie prawie 6 tys. armat służących do zwalczania środków napadu powietrznego. Niemalże od początku wojny, na polach bitew pojawił się także nowy środek walki, zwany w późniejszych latach bronią masowego rażenia – gazy bojowe, które zbierały obfite żniwo po obydwu stronach frontu.

Analiza minionych wydarzeń spowodowała powstanie rozmaitych teorii na temat charakteru i oblicza przyszłej wojny. Większość znawców problematyki powietrznej, w tym m.in. włoski gen. Giulio Douhet przedstawiał koncepcję masowego użycia lotnictwa. W Polsce sprawami tymi zajmowali się m.in. płk Stanisław Jasiński i płk Sergiusz Abżółtowski. Z ich studiów jasno wynikało, iż przyszła wojna – z dużym prawdopodobieństwem – będzie miała charakter lotniczo-gazowy. Stało się jasne, że aparaty latające mogące pokonywać znaczne odległości, zostaną wykorzystane do niszczenia ważnych obiektów o znaczeniu strategicznym także w głębi kraju. Nie wykluczano również

ewentualnych bombardowań ośrodków nie posiadających militarnego charakteru. W tym przypadku mówiło się jasno o wywołaniu strat i paniki wśród ludności cywilnej.

Zdawano sobie sprawę, że najtańszym i najłatwiejszym sposobem przygotowania społeczeństwa do nowoczesnego konfliktu zbrojnego, będzie powszechna edukacja. Pierwszym przesłaniem zarówno osób wojskowych, jak i cywilnych był Obywatelski Komitet Obrony Przeciwgazowej. Już w lipcu 1922 r. powstał w Warszawie jego komitet założycielski, w którym m.in. znaleźli się: prof. Ignacy Mościcki, dr Zenon Martynowicz, inż. Władysław Szajnok, inż. Jan Zagłębny, Bogusław Herse, dr Władysław Rabski, inż. Władysław Kiślarski, płk Adolf Małyżko, inż. Eugeniusz Berger i dr Bogdan Deryng. Funkcję prezesa powierzono inż. J. Zagłębnyemu. Komitet rozpoczął ożywioną działalność na obszarze całego kraju, zbierając m.in. fundusze i tworząc ognia w terenie.

15 grudnia 1924 r. podjęto decyzję o reorganizacji istniejących struktur i zmianie dotychczasowej nazwy na Towarzystwo Obrony Przeciwgazowej. Do podstawowych zadań Towarzystwa należało m.in. wszechstronne badanie środków walki, oraz rozwijanie wśród społeczeństwa zainteresowania obroną przeciwgazową. Wspierano rodzime piśmiennictwo naukowe traktujące o środkach walki chemicznej, wydawanie broszur i podręczników z danej tematyki, organizowanie prelekcji, zakładanie bibliotek, organizację wystaw tematycznych, prowadzenie specjalnych kursów poświęconych popularyzowaniu wiedzy o środkach walki chemicznej a także zakładanie oddziałów TOP. W 1927 r. Towarzystwo posiadało 10 oddziałów wojewódzkich, 59 miejskich i łącznie liczyło kilka tysięcy członków.

Drugą organizacją społeczną w Polsce, która w swym statucie miała ochronę ludności przed zagrożeniem z powietrza, była Liga Obrony Powietrznej Państwa. Komitet organizacyjny LOPP powstał w marcu 1923 r. z inicjatywy płk. inż. Januarego Grzędzińskiego, Tadeusza Jasionowskiego oraz inż. Mieczysława Mazurkiewicza. 23 maja 1923 r. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych zatwierdziło statut LOPP, określający cele organizacji, charakter członkostwa oraz podstawę prawną jej finansowania.

Głównym założeniem Ligi, zgodnie z artykułem 3. statutu było: (...) *popieranie rozwoju polskiego lotnictwa we wszelkich jego dziedzinach (...); popieranie polskiego piśmiennictwa naukowego oraz wynalazków z dziedziny lotnictwa; wydawanie pisma periodycznego, dzieł naukowych, teoretycznych i podręczników praktycznych; zakładanie bibliotek, muzeów, pracowni naukowych; organizowanie zjazdów, odczytów, wystaw, konkursów, pokazów i pogadek; budowanie lotnisk i wszelkich urządzeń lotniskowych; współdziałanie w tworzeniu środków obrony powietrznej państwa; popieranie wyszkolenia personelu fachowego; opracowanie projektów odpowiednich ustaw, rozporządzeń i przepisów oraz przedstawianie stosownych wniosków do władz prawodawczych i wykonawczych; organizowanie kół sportowych w zakresie lotnictwa (...)*¹.

Podstawę finansowania ligi stanowiły fundusze pochodzące głównie z wpisowego i ze składek członkowskich. Budżet organizacji mogły zasilać również darowizny, zapisy, subwencje, dochody z imprez, ponadto dochody z wydawnictw oraz odsetek od posiadanych kapitałów. Począwszy od 1923 r., stopniowo zaczęto tworzyć sieć lokalnych ogniw organizacji w postaci komitetów wojewódzkich, powiatowych oraz kół LOPP.

Pod wpływem wydarzeń w Rosji Sowieckiej, gdzie nastąpiło połączenie kilku organizacji paramilitarnych w jednolite stowarzyszenie pod nazwą *Osoawiachim*² Towarzystwo Obrony Przeciwgazowej, zainicjowało popierany przez władze projekt połączenia z Ligą Obrony Powietrznej Państwa. Podczas Walnego Zgromadzenia 3 lipca 1927 r. została podjęta uchwała w sprawie połączenia TOP i LOPP. (formalnie

dopiero 10.02.1928 r.). Prace powołanej specjalnej komisji (m.in. dr Zenon Martynowicz, gen. Eugeniusz Henning de Michaelis i Karol Schmid) formalnie połączyły te dwie organizacje 10 lutego 1928 r.

POWSTANIE I DZIAŁALNOŚĆ LOPP W LATACH 1928–1939 ORAZ JEJ DZIAŁALNOŚĆ PATRIOTYCZNO-WYCHOWAWCZA

Połączenie obu organizacji paramilitarnych było bardzo korzystne z punktu widzenia interesu tak społecznego jak i obronności kraju. Uważano, że ludność cywilna winna być przygotowana do obrony powietrznej i przeciwgazowej. Obawiano się, że w przyszłej wojnie samoloty nieprzyjacielskie będą mogły stosować bomby lotnicze i gazowe. Zapis uwzględniony w nowym statucie określał podstawowe cele i zadania nowo powstałego stowarzyszenia: (...) *Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej ma na celu popieranie polskiego lotnictwa we wszystkich jego dziedzinach, wszechstronne badanie środków obrony chemicznej oraz przygotowanie ludności do obrony przeciwgazowej (...)*³



ODZNAKA X-LECIA LOPP UWZGLĘDNIJĄCĘ RÓWNIEŻ POWSTANIE ANTENATÓW, T.J. TOWARZYSTWA OBRONY PRZECIWGAZOWEJ I LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA (ZE ZBIORÓW AUTORA)

Liga stała się jednym z kilku stowarzyszeń, których działalność w ramach przygotowania powszechnej obrony koordynowana była przez Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego i Przeprosobienia Wojskowego. Łączył on ze sobą oprócz LOPP, m.in. Polski Czerwony Krzyż (PCK) oraz Związek Straży Pożarnych. W ramach tej współpracy, do zadań Zarządu Głównego LOPP należało nadzorowanie i kierowanie przygotowaniem kraju do obrony przeciwlotniczej biernej i przeciwgazowej, szkolenie fachowego personelu wyższych szczebli kierownictwa oraz scentralizowanie akcji zaopatrywania jednostek terenowych Ligi w sprzęt niezbędny do ćwiczeń. Cały ciężar pracy wykonawczej w ramach wyszkolenia ludności cywilnej z zakresu obrony przeciwlotniczo-gazowej spadał na władze okręgów wojewódzkich, obwodów powiatowych i kół LOPP⁴.

Ligę postrzegano także jako organizację mogącą wykonywać czynności pomocnicze na rzecz wojska z zakresu obrony przeciwlotniczej. W tym celu, w 1929 r. władze odpowiedzialne za obronę kraju zaproponowały stowarzyszeniu przyjęcie przygotowania w czasie pokoju, cywilnej służby obserwacyjno-meldunkowej w celu odciążenia wojska od tych czynności na wypadek wojny. Do wykonania tego zadania Liga przystąpiła od 1931 roku.

LOPP stała się organizacją o zasięgu ogólnokrajowym. Spowodowała m.in. wspólnie z Departamentem Aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych powołanie do życia Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej. W 1928 r. zainicjowała budowę cywilnej szkoły pilotów w Radomiu⁵. Jednocześnie powstały ośrodki Przeprosobienia Wojskowo-Lotniczego ufundowane przez LOPP w Łodzi i Łucku. Od czerwca

3 *XV-lecie LOPP*, praca zbiorowa Zarządu Głównego LOPP, Warszawa 1938, s. 28.

4 K. Pindel, *Obrona terytorialna II RP*, Warszawa 1995, s. 72.

5 Budowę szkoły ukończono w 1932 r. kosztem 700 tys. złotych – przyp. W.G.

1933 r. stanowisko prezesa Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej objął inspektor armii, gen. dyw. inż. Leon Berbecki. Za jego kadencji wyraźnie wzrósł udział wojska w działalności Ligi, nastąpiła reorganizacja stowarzyszenia, któremu nadano nowy statut i opracowano nowy regulamin działania. Głównym celem Ligi stało się zespolenie społeczeństwa do obronności kraju.



GEN. DYW. INŻ. LEON BERBECKI – PREZES ZARZĄDU GŁÓWNEGO LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

20 stycznia 1934 r., rozporządzeniem Rady Ministrów, Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej została uznana za stowarzyszenie wyższej użyteczności publicznej. 15 marca Rada Ministrów uchwaliła drugi akt prawny, tj. *Ustawę o obronie przeciwlotniczej i przeciwgazowej*⁶, dając tym samym stowarzyszeniu podstawy prawne dla dalszej jej działalności w dziedzinie obrony przeciwlotniczo-gazowej:

- » organizowanie, wyszkolenie personelu powołanego do obrony;
- » zorganizowanie sieci obserwacyjnej i alarmowej;
- » maskowanie miejscowości, obiektów komunalnych;
- » dostosowanie istniejących obiektów budowlanych i innych nieruchomości do potrzeb obrony.

W tym czasie Liga liczyła ok. 1 500 000 członków i składała się z 21 okręgów, 311 obwodów i 17 761 kół⁷. W latach 30-tych istniało w Polsce ponad 500 modelami działających pod auspicjami LOPP. Zarząd Główny LOPP wydawał szereg wydawnictw z dziedziny obrony przeciwgazowej, lotnictwa i szybownictwa. Organami LOPP były: „Lot Polski”, „Przegląd Obrony Przeciwlotniczej i Przeciwgazowej” oraz „Nowiny LOPP”.



IM BLIŻE WOJNY, TYM CZĘŚCIEJ LOPP WYDAWAŁ BROSZURY UŚWIADAMIAJĄCE LUDNOŚĆ CYWILNĄ, CZYM JEST ZAGROŻENIE Z POWIETRZA. OBOK ZAŚWIADCZENIE POTWIERDZAJĄCE UKOŃCZENIE KURSU Z ZAKRESU OBRONY PRZECIWLICZNO-GAZOWEJ WYSTAWIONE PRZEZ LOPP W KRAKOWIE (ZE ZBIORÓW AUTORA)

W kręgu zainteresowań Ligi był sport balonowy i spadochroniarstwo. W tym celu wybudowano m.in. 17 wież spadochronowych. W 1936 r.

6 Dz. U. RP, 1934, nr 80, poz. 742.

7 *Polska lotnicza*, praca zbiorowa, Warszawa 1937, s. 132.

wykonano pierwsze skoki z balonów, zanim nie zaczęto wykorzystywać samolotów do treningów. Początkowo wypożyczano je z PLL LOT, ale od 1938 r. Liga dysponowała już własnymi samolotami transportowymi przystosowanymi do zrzutu skoczków.



LEGITYMACJA CZŁONKA RZECZYWISTEGO LOPP (ZE ZBIORÓW AUTORA)

CZAS WIELKIEJ PRÓBY

29 stycznia 1937 r. wydane zostało rozporządzenie Rady Ministrów o przygotowaniu w czasie pokoju obrony przeciwgazowej, a w październiku tego samego roku – *Ogólna instrukcja o organizacji samoobrony ludności pod względem opl (msw)*.

15 maja 1938 r. weszło w życie rozporządzenie o przygotowaniu w czasie pokoju obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej w miastach i osiedlach. 29 września 1938 r. minister spraw wewnętrznych, gen. dyw. Felicjan Sławoj – Składkowski zatwierdził instrukcję pt. *Wskazówki dla ogółu ludności o obronie przeciwlotniczej i przeciwgazowej*⁸. Wyszczególniono w niej podstawowe zasady zachowania osób w różnych miejscach i przewidywanych sytuacjach podczas napadu powietrznego, zwracając szczególną uwagę na rolę komendanta opl domu (bloku). Tę społeczną, ale odpowiedzialną funkcję miał pełnić członek LOPP.

Wiosną 1939 r. liga liczyła już około 2.000.000 członków.

Z końcem kwietnia 1939 roku władze państwowe zdążyły jeszcze rozpisac Pożyczkę Obrony Przeciwlotniczej. Zarząd Główny LOPP i jego struktury obarczono propagandą, organizacją i zbieraniem deklaracji. Reakcja społeczeństwa była bardzo żywiołowa. Na dzień 28 czerwca 1939 r. zebrano 300 mln zł. Wpływy te – niestety – nie mogły już skutecznie podnieść potencjału obronnego Polski. Fundusze te nigdy nie weszły do budżetu opl i lotnictwa wojskowego.



BON POŻYCZKI OBRONY PRZECIWLICZNEJ O WARTOŚCI 20 ZŁOTYCH (ZE ZBIORÓW AUTORA)

Wybuch II wojny światowej spowodował przerwanie mozolnie budowanej struktury obrony biernej. Nastąpił praktyczny sprawdzian jej funkcjonowania. W podsumowaniu należy uznać, że działalność Ligi podczas wrześniowej próby okazała się wartościowym wkładem w obronę państwa. Członkowie LOPP pełnili służbę we wszystkich agendach obrony biernej, komitetach obrony miast, organizowali budowę obiektów polowych dając przykład poświęcenia, odwagi i kompetencji organizacyjnych. Społeczeństwo polskie świadome konieczności obrony kraju masowo uczestniczyło w pracach fortyfikacyjnych, obronie polskich miast i doraznie organizowanych oddziałach samoobrony. Na tym m.in. polegał fenomen i ponad 15-letnia patriotyczno-wychowawcza działalność Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

8 *Wskazówki dla ogółu ludności o obronie przeciwlotniczej i przeciwgazowej*, Warszawa 1938.

ŚMIGŁO. ŚWIADEK HISTORII LOTNICTWA

MACIEJ PEIKERT
RYSZARD WRÓBEL



CZYTELNIKÓW PROSIMY O KONTAKT
SEKRETARIAT@MUZEUMSP.PL
INFO@POLISHPROPELLERS.COM
ORAZ DO ODWIEDZENIA
PORTALU
POLSKIESMIGLA.PL

Najlepszym miejscem na eksponowanie samego śmigła jest niewątpliwie piasta silnika wraz z silnikiem zamocowanym do swej oryginalnej konstrukcji. Losy śmigieł, które dotwały do naszych czasów są przeróżne. Ich niemal magiczny kształt pozwolił im niejednokrotnie przetrwać lata, czasami jako jedynej zachowanej części samolotu.

■ ŚMIGŁO WYPRODUKOWANE W POLSKICH ZAKŁADACH INTEGRALE W WARSZAWIE. NA DŁUGOŚCI OKOŁO 670 MM KRAWĘDZI NATARCIA ORAZ KOŃCÓWCE OKUTE BLACHĄ ALUMINIOWĄ. STOSOWANE DO 80 KONNYCH SILNIKÓW ROTACYJNYCH LE RHONE. WYKORZYSTYWANE W SAMOLOTACH PRODUKOWANYCH W POLSCE TAKICH, JAK HANRIOT HD-14 I H-28.

■ KALKOMANIA „INTEGRALE” UMIESZCZANA NA ŁOPATACH ŚMIGIEŁ PRODUKOWANYCH PRZEZ WAPIENNICKE ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE



■ KALKOMANIA „IKAR” UMIESZCZANA NA ŚMIGŁACH INTEGRALE PRODUKOWANYCH PRZEZ FABRYKĘ SZOMAŃSKIEGO



■ ŚMIGŁO WYPRODUKOWANE NA FRANCUSKIEJ LICENCJI W FABRYCE SZOMAŃSKIEGO W DRUGIEJ POŁOWIE LAT 20-STYCH. ŚMIGŁO O STAŁYM SKOKU, WYKONANE Z DREWNA I PRZEZNACZONE DO SILNIKA LORRAINE-DIETRICH O MOCY 400 KM Z SAMOLOTU POTEZ XXVII, POKRYTE WARSTWĄ LAKU TONKILAUQUE.



ŚMIGŁA TEGO TYPU BYŁY WYKORZYSTYWANE RÓWNIEŻ W SAMOLOTACH POTEZ XV, BREGUET XIX, FARMAN F.62 GOLIATH CZY LIORE ET OLIVIER LEO 12

Pamiętajmy,
że śmigła
często
niosą
ze sobą
historyczną
wiedzę
o czasach
minionych.
Zachowajmy
ją.

Śmigła, te pieczołowicie przechowywane przez rodziny jako pamiątki, będące domowymi pomnikami strzegącymi pamięci przodków – awiatorów, lub zdobiące ściany małych lotniczych świątyń, oraz te prezentowane w muzealnych kolekcjach. Wszystkie są świadkami historii lotnictwa polskiego.

Historia śmigła sięga początku XIX stulecia, kiedy to pojawiła się śruba okrętowa, a już w połowie tego wieku, dzięki zapożyczeniu z techniki okrętowej proste śmigło użyto do napędu aerostatu (sterowca).

Rozwój śmigła postępował szybko – już wkrótce zyskało ono profil, dobrano skok, obliczono wytrzymałość, dodano zwichrzenia. Prekursorem polskich, a zarazem światowych prac nad śmigłem był Stefan Drzewiecki – który wniósł do rozwoju lotnictwa swoje doświadczenia z konstruowania okrętów oraz śrub napędowych okrętów podwodnych. W 1909 roku opublikował on w języku francuskim pozycję Śmigła powietrzne. Teoria ogólna napędów śmigłowych, uważaną za pionierską w swej dziedzinie.

Okres I Wojny Światowej to okres burzliwego rozwoju lotnictwa. To z tego okresu i ze zdobytych samolotów pochodzą pierwsze śmigła, które służyły odbudowującemu się Lotnictwu Polskiemu. W Muzeum Sił Powietrznych można znaleźć niemieckie śmigło AXIAL przeznaczone do silnika o mocy 120 KM, z kolei w gablocie wystawy Skrzydłaci Kosmierzcy w Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie znajduje się śmigło Heine z roku 1917, które współpracując z silnikiem Gnome 100 KM napędzało pierwszowojenny samolot, prawdopodobnie Fokker E. II lub E. III. Śmigła właśnie tych producentów były używane w samolotach 7EM, w tym najprawdopodobniej w Fokkerze E. V Stefana Steca z 7EM.

Początki „fabrykacji” śmigieł po I Wojnie światowej. W Ostrowie Wielkopolskim w 1919 roku produkcję śmigieł podejmują zakłady Włodzimierza Wentzla, w tym samym roku na warszawskich Polach Mokotowskich rozpoczynają produkcję Centralne Warsztaty Lotnicze (w 1921 przekształcone w Centralne Zakłady Lotnicze). W przedwojennej Polsce śmigła powstawały również w Wielkopolskiej Wytwórni Samolot na Płatowcu, w Wapienickich Zakładach Przemysłowych oraz w lubelskich Zakładach Mechanicznych Plage i Laśkiewicz.

W 1921 Ministerstwo Spraw Wojskowych publikuje Warunki Techniczne wytworu i odbioru Śmigieł Płatowców. Pozycja ta zawiera wszystkie szczegóły, dotyczące materiału – suszenia

i magazynowania desek, klejenia, obróbki, lakierowania, kontroli, pomiaru, oznaczenia, odbioru i gwarancji. Jako ciekawostkę możemy tam znaleźć wymagania dotyczące Rozkładu Warsztatów:

Ponieważ wyrób śmigieł należy do jednej z najodpowiedzialniejszych robót stolarskich więc możliwość otrzymania zamówionych wyrobów będzie w dużym stopniu zależna od stosowanego rozkładu oddziały śmigłarskiego w danej wytwórni. I dalej: O ile warsztaty znajdują się na parterze, wówczas powinny one posiadać podłogę drewnianą lub betonową w celu ochrony od wilgoci ziemnej. Dachy warsztatu nie powinny przeciekać w razie deszczu lub śniegu. O ile dach jest szklany nie powinien przepuszczać zbyt wielu promieni słonecznych; w tym celu należy używać szkła matowego, lub też specjalnych zasłon płóciennych.

Od roku 1925 do wybuchu wojny polskie śmigła drewniane w zdecydowanej większości są kojarzone z Fabryką Śmigieł, Wytrobów Drzewnych i Metalowych Włodzimierza Szomańskiego. Śmigła z wytwórni na Bielanych początkowo oznaczane były licencyjną nazwą Intégrale Warszawa. Z tego okresu Muzeum Sił Powietrznych prezentuje śmigło HT z samolotu Hanriot (silnik Le Rhone 80 KM), a także z roku 1928 dobrze zachowane śmigło od Poteza 27 (silnik Lorraine Dietrich 400 KM).

Współpraca Włodzimierza Szomańskiego z inż. Jerzym Bukowskim, naukowcem z Politechniki Warszawskiej spowodowała, że po okresie kopiowania śmigieł zagranicznych (głównie francuskich) zakłady zaczęły opracowywać własne śmigła, do większości nowopowstających polskich konstrukcji lat 30-tych (między innymi: PZL P.7, P.11, P.23, RWD-8), a następnie wdrożyły je do produkcji, już z własnym logo przedstawiającym Ikarą.

Jerzy Bukowski w swych Zapiskach pamiętnikarskich, opublikowanych w 2013 roku, wspomina:

Moją pozycję jako „śmiglarza” ustala „casus” naszego eksportu pościgówek i sprzedaży ich licencji do Rumunii. Ponieważ warunki licencji silników Bristol ograniczały ich produkcję tylko na teren Polski (...), musieliśmy eksportować nasze samoloty (Turcja, Rumunia, Grecja) pościgowe z francuskimi silnikami Gnome-Rhone, zakupywanymi zresztą bezpośrednio przez naszych odbiorców (tak chyba było). Silniki przysyłali do nas do zamontowania na płatowce Francuzi z... metalowymi śmigłami (stałymi). Wydawało się więc, że odpadnie cały nasz „eksport” związany z transakcjami PZL. Tymczasem sensacja. Próbnymi startami zle wychodzą. Oblatywana maszyna wlece się przez całe lotnisko. Telefony do mnie. Proszę o przysłanie śmigła do pomiarów. Równocześnie,

na wszelki wypadek, zamawiają u Szomańskiego dwa prototypy w ekspresowym terminie. Polecam sklejenie bloków z dostatecznymi rezerwami, biorę się za dokładne pomiary i „wstępne” obliczenie śmigła dostarczonego przez Francuzów. Moja konsternacja: śmigło jest w zasadzie dobrze dobrane dla normalnych warunków lotu. Niewiele dałoby się z aerodynamicznego punktu widzenia poprawić. Robię nowe obliczenie, uwzględniające maksymalne warunki startu i odsyłam dwa rysunki do fabryki. Jedno śmigło polecam jak najprędzej wykończyć (...) i przekazać do PZL. Tam jest jeszcze misja rumuńska mająca dokonać odbioru. Zamontowanie śmigła. Start i rumuńska Pxi startuje lekko, niemal świecą, z połowy lotniska. Silniki Gnome-Rhone były większej mocy od Merkurów wbudowywanych do naszych P.11, stąd ten efekt dla lotniska niecodzienny – start nieporównywalny, nie tylko z próbą na metalowym śmigle francuskim, ale i z naszymi pościgówkami. Wielkie „hallo” dla „drewniaków” Szomańskiego i wiara w moją cudotwórczość.

Był to złoty czas śmigieł drewnianych. Zakłady SZOMAŃSKI dostarczały wtedy bez mała 100% śmigieł na polski rynek. W Muzeum Sił Powietrznych mogliśmy podziwiać, udostępnione przez Muzeum Marynarki Wojennej, świetnie zachowane śmigło z roku 1931 przeznaczone dla łodzi latającej Leo H 135. Widoczne są pozostałości kalkomanii ze wspomnianym Ikarą.

Jeśli dodamy wszystkie śmigła okaże się, że przez samoloty międzywojennego lotnictwa polskiego przewinęło się ich kilkanaście tysięcy, z czego sama produkcja zakładów Włodzimierza Szomańskiego z okresu 1925–1939 to ponad 11 000 sztuk!

Dopiero pod koniec roku 1937 podpisana została umowa licencyjna pomiędzy PZL, a United Aircraft Corporation na wytwarzanie metalowych śmigieł przestawnych do PZL P.37 Łoś, co jednak, biorąc pod uwagę skalę tej produkcji, stanowiło znikomy udział w całości produkcji śmigieł w Polsce.

Okazjonalnie śmigła napływały też z zagranicy. I tak, samoloty kupione przez Polskę we Francji dostarczano np. ze śmigłami Ratier czy Merville. Często również polskie wytwórnie zamawiały śmigła za granicą, RWD korzystało z wyrobów niemieckiego Schwarza oraz VDM, angielskiego Airscrew Co. Ltd, czeskiego Letova, a zakłady w Lublinie niejednokrotnie zamawiały śmigła w wytwórni Pierre Levasseur we Francji.

W trakcie II wojny światowej Polacy latali także na spręcie aliantów. W Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie możemy podziwiać słynnego Spitfire'a. Równie sławny

Hawker Hurricane pojawił się w Polsce tylko przy okazji kręcenia filmu o Dywizjonie 303. Makietą samolotu stoi w Muzeum Arkadego Fiedlera w podpoznańskim Puszczykowie, a MSP prezentuje łopatkę śmigła tego samolotu.

Po II wojnie światowej produkcja śmigieł drewnianych była już ilościowo znacznie skromniejsza. Temat śmigieł powrócił wraz z powstaniem Łódzkiej Lotniczej Warsztaty Doświadczalnej. Początkowo sięgnięto do gotowych śmigieł poniemieckich, próbując przywrócić do życia nawet takie, które w międzyczasie przerobiono na żyrandole. Pod okiem Stanisława Kuczewskiego powstało około 30 typów śmigieł dla konstrukcji silnikami Bramo Sh-14, następnie dla wszystkich odmian silnika M-11, choć nie tylko. Pod koniec lat 40. w LWD właśnie powstawały zamienniki śmigieł Sensenich do pozyskanych z demobilu Piper Cubów.

Śmigła do Junaków, CSS-ów powstawały – jak duża część produkcji wojskowej z owego okresu – w zakładach ukrytych pod nazwą WSK (z czasem i to zniknęło z ich oznaczenia). Licencyjne śmigła do PZL-101 Gawron i Jaka-12 ujednolicone po wprowadzeniu PZL-104 Wilgi do jednego. Zakłady w Jeżowie do dnia dzisiejszego posiadają zdolność produkcyjną i remontową śmigieł w technologii niemieckiej od lat.

Wypada też wspomnieć, iż od początku lat osiemdziesiątych XX w. wiele spośród polskich konstrukcji amatorskich, głównie motolotni, posiadało drewniane śmigła zaprojektowane i wyprodukowane przez Zbigniewa Piotrowskiego. Spod jego ręki wyszło również śmigło do repliki samolotu RWD-5.

Pamiętajmy, że śmigła często niosą ze sobą historyczną wiedzę o czasach minionych. Zachowajmy ją.

Te zapomniane – wciąż pod grubą warstwą kurzu w piwnicach lub na strychach starych domów niejednokrotnie stają się łupem tych, dla których stanowią jedynie potencjalną wartość materialną.

Jeśli chcemy zatem któreś z nich odrestaurować, zasięgnijmy opinii fachowca! Błyszczący lakier doda blasku, oszlifowane odsłonięte drewno jesionowe jest, być może, ładniejsze niż zniszczona warstwa oryginalnej laki, ale nic nie jest tak piękne jak patyna oryginalnej kalkomanii czy historyczne oznaczenie.

Identyfikacja śmigła jest czasem prosta – śmigła bywają dość dobrze opisane, a niekiedy jest to informacja, do której dochodzi się latami. Tym większa satysfakcja, jeśli się to uda!



■ METALOWE ŚMIGŁO AW-2 NA SAMOLOCIE AN-2 O NR. BOCZNYM 7810, PREZENTOWANYM W MUZEUM SIŁ POWIETRZNYCH W DĘBLINIE.



■ ŚMIGŁO SAMOLOTU TS-9 JUNAK 3 PRODUKOWANE W JEDNEJ Z WYTWÓRNI SPRZĘTU KOMUNIKACYJNEGO



■ REPLIKA SAMOLOTU FOKKER E.V. Z REPLIKĄ ŚMIGŁA WYKONANĄ NA WZÓR ŚMIGŁA ORYGINALNEGO PREZENTOWANEGO W MUZEUM SIŁ POWIETRZNYCH W DĘBLINIE.

MUZEUM SIŁ POWIETRZNYCH

w Dęblinie
POLISH AIR FORCE MUSEUM

wystawa stała
HISTORIA POLSKIEGO LOTNICTWA WOJSKOWEGO
THE HISTORY OF POLISH AIR FORCE

GODZINY OTWARCIA WYSTAW | OPENING HOURS | GEÖFFNET UHR
sezon letni 01 V-31 X

wtorek-piątek | tuesday-friday | Dienstag-Freitag 09.00-17.00
sobota-niedziela | saturday-sunday | Samstag-Sonntag 10.00-18.00

sezon zimowy 01 XI-31 III
wtorek-niedziela | tuesday-sunday | Dienstag-Sonntag 09.00-16.00

Bilet normalny | adults | Normal – 10 zł
Bilet ulgowy | concessions | Ermaßigt – 5 zł
Bilet rodzinny | family | Familien – 25 zł (2 rodziców +2 dzieci do lat 18)
Grupowy | groups | Gruppen (min. 15 osób) – dorośli: 8 zł | osoba | person
Przewodnik muzealny | Guide | Führer – 50 zł | h (j. polski), 100 zł | h (english)
Lekcja muzealna | Museum Workshop (min. 15 osób) – 50 zł | 45-60 min.

Muzeum oferuje audio-przewodniki w jęz. polskim i angielskim.
The Museum offers audio guides in polish and english.

Audio-przewodnik | audio guide – 5 zł

wejście do samolotu Jak-40 – 3 zł od osoby
wejście do śmigłowca Mi-6 – 3 zł od osoby
wejście do samolotu Jak-40 + śmigłowca Mi-6 – 5 zł od osoby

Honorujemy Kartę Dużej Rodziny

bilet normalny KDR – 6 zł

bilet ulgowy KDR – 3 zł

bilet rodzinny KDR – 15 zł

Kasa Muzeum jest zamykana na 30 min. przed zamknięciem wystawy.
Last admission 30 min. before closing time.

WSTĘP BEZPŁATNY NA WYSTAWĘ STAŁĄ

ADMISSION FREE – PERMANENT EXHIBITION

EINTRITT FREI – STANDIGE AUSSTELUNG

wtorek | Tuesday | Dienstag

INFORMACJA DLA GRUP ZORGANIZOWANYCH

rezerwacje dla grup | reservation for groups | für Gruppen

Rezerwacje przyjmowane są co najmniej z dni przed planowaną wizytą
tel. +48 261 519 462 | rezerwacja@muzeumsp.pl | wt-pt 9.00-16.00

Przewodnik dostępny po uprzednim ustaleniu telefonicznym bądź osobistym

Biuro muzeum czynne od poniedziałku do piątku 7.30-15.30



MUZEUM SIŁ POWIETRZNYCH w Dęblinie
08-530 Dęblin, ul. Lotników polskich 1
tel./fax: +48 261 519 450
sekretariat@muzeumsp.pl | www.muzeumsp.pl



MUZEUM OBRONY PRZECIWLOTNICZEJ w Koszalinie
75-903 Koszalin, ul. Wojska Polskiego 70
tel. +48 535 645 012
opl@muzeumsp.pl | www.muzeumsp.pl

MUZEUM OBRONY PRZECIWLOTNICZEJ

w Koszalinie

ANTI-AIRCRAFT DEFENSE MUSEUM

wystawa stała

HISTORIA POLSKIEJ BRONI PRZECIWLOTNICZEJ

GODZINY OTWARCIA WYSTAW | OPENING HOURS | GEÖFFNET UHR

sezon letni 01 V-31 X

wtorek-piątek | tuesday-friday | Dienstag-Freitag 09.00-17.00
sobota-niedziela | saturday-sunday | Samstag-Sonntag 10.00-18.00

sezon zimowy 01 XI-31 III
wtorek-niedziela | tuesday-sunday | Dienstag-Sonntag 09.00-15.00

Bilet normalny | adults | Normal – 8 zł

Bilet ulgowy | concessions | Ermaßigt – 4 zł

Bilet rodzinny | family | Familien – 16 zł (2 rodziców +2 dzieci do lat 15)

Grupowy | groups | Gruppen (min. 15 osób) – dorośli: 6 zł | osoba | person

Lekcja muzealna | Museum Workshop (min. 15 osób) – 50 zł | 45 min.

Przewodnik | Guide | Führer – 45 zł | h (j. polski), 100 zł | h (english)

wejście do samolotu Jak-40 – 2 zł od osoby
(tylko w sezonie letnim | only in the summer season)

Honorujemy Kartę Dużej Rodziny

bilet normalny KDR – 4,80 zł

bilet ulgowy KDR – 2,40 zł

bilet rodzinny KDR – 9,60 zł

Kasa Muzeum jest zamykana na 30 min. przed zamknięciem wystawy.
Last admission 30 min. before closing time.

WSTĘP BEZPŁATNY NA WYSTAWĘ STAŁĄ

ADMISSION FREE – PERMANENT EXHIBITION

EINTRITT FREI – STANDIGE AUSSTELUNG

wtorek | Tuesday | Dienstag

INFORMACJA DLA GRUP ZORGANIZOWANYCH

Przewodnik dostępny po uprzednim ustaleniu telefonicznym bądź osobistym.

Rezerwacja wycieczek

co najmniej 2 dni przed planowaną wizytą

tel. +48 732 885 102 | wt-pt 9.00-16.00

muzeumopl@muzeumsp.pl

Biuro muzeum czynne od wtorku do piątku 8.00-16.00

ZBIÓRKA PAMIĄTEK!

MUZEUM MARYNARKI WOJENNEJ W GDYNI



Celowniczy 20 mm działka plot. Oerlikon Mk II w boju - zdjęcie propagandowe z okresu II wojny światowej

W Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni trwają prace nad wystawą stałą

pt. „Mamy rozkaz Cię utrzymać. Historia Polskiej Marynarki Wojennej 1918-2018”.

Gorąco apelujemy do Polaków w kraju i za granicą o przekazywanie do Muzeum Marynarki Wojennej pamiątek, odznaczeń, elementów umundurowania, dokumentów, zdjęć czy elementów wyposażenia okrętowego. Szczególnie tych, które związane są z początkami polskiej Marynarki Wojennej.

Pamiątki te mogą być uzupełnieniem ekspozycji stałej dokumentującej historię i tradycje Polskiej Marynarki Wojennej oraz kolekcji stanowiących ważne źródło dla tematycznych wystaw czasowych.

Dyrektor Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni
Tomasz Miegoin

Tomasz Miegoin

Muzeum Marynarki Wojennej
ul. Zawiszy Czarnego 18, 81-374 Gdynia
tel. 58 620-13-81, www.muzeummw.pl

POMNIK CHWAŁY LOTNIKOM POLSKIM

Chcemy stworzyć miejsce pamięci – ponadczasowy pomnik dla ludzi związanych z lotnictwem.

Pomnik będzie odsłonięty 28 VII 2018 r. Cmentarzu Wojskowym na Powązkach w Warszawie podczas VII Światowego Zlotu Lotników Polskich oraz przypadającej setnej rocznicy utworzenia lotnictwa polskiego. Budowa pomnika jest inicjatywą Stowarzyszenia Seniorów Lotnictwa Wojskowego RP, którzy w ten sposób pragną uhonorować osiągnięcia polskich pilotów na przestrzeni ostatniego stulecia: lotnikom czasów pionierskich, czasów wojny i czasów pokoju.

Monument w kształcie samolotu zaprojektował Piotr Kudelski. Cała konstrukcja będzie miała 9 m wysokości i 12 m długości. Główny element pomnika, czyli samolot zostanie zbudowany na wzór samolotu – zabawki złożonego z kartki

papieru. Będzie zrobiony z metalowej stalowej blachy pomalowanej na srebrny kolor. Na lewym skrzydle umieszczona zostanie białoczerwona szachownica. Na pomniku znajdują się symbole: polski lotniczy wojskowy orzełek, odznaka pilota wojskowego – gapa lotnicza, symbol Aeroklubu Polskiego, Żuraw Polskich Linii Lotniczych LOT, oraz symbol Polskich Zakładów Lotniczych.

Nad budową czuwa powołany Komitet, któremu przewodniczy gen dyw. pil Franciszek Maciela – przedstawiciel Zarządu Głównego SSLWRP. Muzeum Sił Powietrznych również wspiera tę inicjatywę. W pracach komitetu uczestniczy były dyrektor – gen bryg pil dr Ryszard Hać i obecny – Paweł Pawłowski. W siedzibie

muzeum, przy wejściu na wystawę główną, wystawiona jest skarbona, do której każdy może wrzucić swój datek na cel budowy pomnika.

Komitet Budowy Pomnika prosi by do zbiórki włączyli się wszyscy, dla których ważne są polskie tradycje lotnicze.

Pieniądże można wpłacać na konta:
40 2030 0045 1110 0000 0429 0180
(dla wpłat PLN) oraz

45 2030 0045 3110 0000 0037 3140
(dla wpłat EUR)

w tytule należy wpisać
budowa pomnika.



Więcej informacji znajdą Państwo na stronie Stowarzyszenia Seniorów Lotnictwa Wojskowego RP:

WWW.SSLWRP.PL