

Lotnisko w Oborach

Dawid Miskiewicz

Być może pierwszy wojskowy samolot lądujący na terenie dzisiejszego Konstancina-Jeziorny opisał Zdzisław Kaliciński we wspomnieniach O Starówce, Pradze i ciepokach. Niespodziewane wydarzenie miało miejsce latem 1927 roku. „Bawiliśmy się jak zawsze całą gromadą na pastewniku, gdy od strony Jeziorny nadleciał samolot. Taki zwykły dwupłatowiec. Przeleciał nad nami, a pilot pokazał ręką, żebyśmy się usunęli ze ścieżki. Zatoczył za piekarnią łuk i zamknawszy gaz cichutko opuszczał się ku ziemi. (...) leciał coraz niżej, aż dotknął wreszcie kołami ziemi, uderzył ogonem raz i drugi w pastewnik, potoczył się i stanął”. Samolotem przyleciał narzeczony panny Scholastyki Płotkówny¹. Lotnik „zaimponował nie tylko dziewczynie i jej rodzicom, ale całej Jeziornie”².

Niestety, samolot nie sprostął wyobrażeniom miejscowych podrostków. „Obeszliśmy samolot dookoła, oglądając go z nabożeństwem. Potem, nieco onieśmieleni zaczęliśmy go dotykać i stwierdziliśmy ze zdumieniem, że to w zasadzie dykta i malowane płótno! (...) Patrzę i widzę same zegary, żadnej kierownicy! Z podłogi sterczy tylko jakiś drążek. Byłem rozczarowany! Samolot bez kierownicy? Co to za samolot? Lipa, nie samolot! Prawdę mówił Janek Penconek, że to nie bojowy, tylko jakiś... pokazowy! Wylazłem wreszcie z samolotu, ale nie byłem zachwycony. Nie tak wyobrażałem sobie prawdziwy samolot”³.

Zdecydowanie odmiennie reagowali natomiast dorośli, którzy w większości podziwiali lotników i ich maszyny. Witold Rychter (1902-1984), pilot sportowy Aeroklubu Warszawskiego wspomina, że „z zasady, w soboty po południu, leciało się w dowolnym kierunku i szukało większego majątku ziemskiego z ładnymi zabudowaniami. Tam się lądowało na łące lub ściernisku i można było się założyć, że wizyta przeciągnie się aż do poniedziałku rano, a w niedzielę zjadą się wszyscy okoliczni sąsiedzi (...)”⁴.

W większej grupie samoloty pojawiły się na łąkach oborskich w sierpniu 1936 roku. Tym razem na kilka dni (2-6 VIII 1936), przyleciały tutaj samoloty wojskowe. Powodem były zorganizowane z dużym rozmachem ćwiczenia 1 i 3 Grupy Lotniczej. Na warszawskie i okoliczne lotniska przyleciały maszyny z większości pułków lotniczych z całej Polski. W majątku Obory wylądowały samoloty Potez XXV z 61 eskadry liniowej (dowódca kapitan obserwator Wacław Wolski (1899-1942)) z 6 pułku lotniczego ze Lwowa⁵. Na zakończenie ćwiczeń i zarazem Święto Lotnictwa Wojskowego⁶ zorganizowano wielką defiladę powietrzną nad Warszawą. Nad miastem przeleciało około trzystu samolotów różnego typu. Uroczystą paradę obserwowali z Okęcia Generalny Inspektor Sił Zbrojnych, gen. dyw. Edward Śmigły-Rydz, dowódca Lotnictwa gen. Ludomił Rayski oraz inni wyżsi rangą oficerowie.

Według relacji pani Teresy Potulickiej-Łatyńskiej i księgi gości w oborskim pałacu, 20 lipca 1937 roku w majątku Obory przymusowo lądował starszy sierżant pilot Marian Dembiński. Pilotowany przez niego szkolny samolot RWD-8 (nr boczny 34-35) z eskadry treningowej 1 pułku lotniczego wymagał poważniejszej naprawy. Po przybyciu pomocy technicznej (Kazimierz Doliński), następnego dnia przed południem samolot odleciał na lotnisko Okęcie.



Samolot RWD-8 w majątku Obory, lipiec 1937 r. Na drugim planie stojący do dziś spichlerz.



Spichlerz w Oborach, 2024 r. Zdjęcie autora

Wydawało się, że to koniec pobytu lotników w Oborach. Jednak st. sierż. pil. M. Dembiński na tyle skutecznie zarekomendował miejsce (podobno wybór zatwierdził gen. Rayski), że wiosną następnego roku w majątku pojawiła się eskadra szkolna 1 pułku. Przyszli piloci uczyli się tu latać na samolotach RWD-8, RWD-13 i PWS-26⁷.



Ćwiczebna Eskadra Pilotażu (nazywana też eskadrą treningową), powstała w sierpniu 1936 roku. Pierwszeństwo mieli podoficerowie z 1 pułku lotniczego oraz absolwenci Lotniczego Przesposobienia Wojskowego II stopnia. Szkolono w niej także podoficerów innych broni niż lotnictwo, a także kandydatów na pilotów przystanych tutaj z innych pułków lotniczych z całej Polski. Po pierwszym roku działalności eskadry, okazało się, że szkolący się nad Okęciem lotnicy na tyle skutecznie utrudniają inny ruch lotniczy (było tu także lotnisko cywilne), że postanowiono ich przenieść na lotnisko zapasowe.

Historyk lotnictwa, Jerzy Pawlak nazywa lotnisko pod Jeziorną Ośrodkiem Pilotażu Obory⁸, a sami lotnicy Szkołą Pilotów w Oborach. Lotnisko nie miało żadnego stałego zaplecza, a według wspomnień Teresy Potulickiej-Łatyńskiej, córki właścicielki majątku, była to tak naprawdę duża łąka wynajmowana przez wojsko. Oficerowie szkoły mieszkali w udostępnionych im pokojach w oficynie obok pałacu, a odbywający szkolenie w stodole, gdzie wstawiono piętrowe łóżka. W oficynie mieściła się także kancelaria szkoły. Oficerowie byli oczywiście częstymi gośćmi w pałacu, a w niedzielę przychodzili na kurczaka z mizerią⁹. Kadre szkoły tworzyli kpt. pil. Józef Filipowicz (dowódca), por. pil. M. Sadowski (zastępca dowódcy) i ppor. M. Barciszewski. Por. pil. Stefan Okrzeja¹⁰ był dowódcą II plutonu oraz gospodarzem „kasyna”, a lekarzem dr L. Łuczak. Instruktorami pilotażu byli st. sierż. pil. Marian Dembinski oraz kpr. pil. Józef Pidek.

Zajęcia odbywały się pod gołym niebem na pobliskiej łące, gdzie wzdłuż lasu ustawiono kilka dużych namiotów. Unikalne fotografie z życia szkoły zachowały się w pamiątkowym albumie, ofiarowanym w 1938 roku hrabinie Marii Potulickiej (1890-1965), przez dowódcę kpt. pil. Józefa Filipowicza i oficerów szkoły. Warto przypomnieć, że w latach poprzedzających wybuch wojny wydany został rozkaz zakazujący fotografowania wojskowych

samolotów, a wykonywanie zdjęć bez zgody dowódcy traktowane było jako szpiegostwo i groziło nawet rozstrzelaniem.



Zdjęcia z albumu pozwalają w miarę dokładnie ustalić miejsce lotniska. Charakterystyczne jest zdjęcie z dymiącym kominem fabryki papieru w Jeziornie. Samoloty były widoczne z trytwy, czyli drogi zbudowanej na grobli, którą mieszkańcy Jeziorny Fabrycznej chodzili na cmentarz w Słomczynie.



Lotnisko polowe w Oborach. W tle doskonale widoczny komin fabryki papieru. 1938



Obory, sierpień 2014 r. Komin od dawna już nie dymi... Zdjęcie autora

W albumie nie zamieszczono informacji o tragicznym wypadku jednego z kursantów. Na jednym ze zdjęć jest tylko sanitarka z oznaczeniem 11 eskadry liniowej, chociaż nie wiadomo czy jej przyjazd miał związek z katastrofą. 19 maja 1938 roku rozbił się PWS-26 (nr podskrzydłowy 17) pilotowany przez kaprała ucznia pilota Stanisława Szustaka¹¹. Zdjęcie z tego wypadku zostało opublikowane w opracowaniu Adama Popiela¹². Podczas startu lub lądowania samolot skapotował. Na zdjęciu widoczny jest niewielki rów, w który wpadł samolot. Brak jest informacji co się stało z instruktorem. Być może był to jeden z pierwszych samodzielnych lotów Stanisława Szustaka. Pogrzeb odbył się 23 maja na Cmentarzu Wojskowym na Powązkach. Pochowany jest w kwaterze C 16, rząd 1, grób 3.



Płyta nagrobna Stanisława Szustaka na Cmentarzu Wojskowym na Powązkach, 2014 r.



Stanisław Szustak (1915-1938) (zdjęcie z nagrobka)

Na uroczyste zakończenie szkolenia do Obór przyjechali wyżsi rangą oficerowie. Dyplomy wręczał ppłk pil. Stefan Pawlikowski (od lipca 1938 r. dowódca 1 pułku lotniczego, wcześniej zastępca dowódcy). Na zdjęciu wyróżnia się oficer w mundurze Marynarki Wojennej. Jest to prawdopodobnie kmdr por. pil. Karol Trzasko-Durski z Komendy Marynarki Wojennej w Warszawie. Zapewne wśród lotników był podoficer z Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku.



Uroczyste wręczenie dyplomów ukończenia Szkoły Pilotażu, 1938 r.

Wśród osób cywilnych obecny jest administrator majątku pan Tadeusz Bielicki oraz dr ppor. rez. Eugeniusz Przysiecki (1910-1943), pilot sportowy od 1930 roku i członek zarządu (od kwietnia 1938 r.) Aeroklubu Warszawskiego. Od jesieni 1937 roku pracował jako pilot oblatywacz w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych (DWL). Prywatnie był zięciem gen. bryg. Wiktora Thommée (1881-1962). W albumie został opisany jako „dobry duch Szkoły doktor med. i pilot w jednej osobie, zawsze uśmiechnięty”.

Prawdopodobnie latem 1939 roku, kolejna kilkudziesięcioosobowa grupa ukończyła w Oborach kurs pilotażu. Część lotników, już po ewakuacji z Warszawy, wzięła później udział w walkach SGO „Polesie” gen. Franciszka Kleeberga.

4 czerwca 1939 roku na lotnisku w Oborach pojawił się na krótko wspomniany już dr ppor. E. Przysiecki. Tym razem, lecąc prototypem samolotu RWD-23 (SP-BPO) na uroczyste otwarcie Szkoły Pilotów LOPP w Świdniku, musiał awaryjnie lądować na pobliskich łąkach. Po trwającej blisko cztery godziny naprawie udało mu się wystartować i wrócić na Okęcie.



Lotnisko polowe w Oborach. Po prawej stronie dr ppor. Eugeniusz Przysiecki. Na drugim planie samoloty PWS-26, 1938 r.

Według planu mobilizacyjnego lotnisko w Oborach miało być podstawowym lotniskiem polowym dwóch eskadr myśliwskich. Potrzebne materiały pędne (m.in. 52 000 litrów paliwa) oraz amunicja (ok. 127 000 naboju) miały oczekiwać na stacji kolejowej w Piasecznie, chociaż już w 1935 roku została wybudowana szerokotorowa bocznicą kolejowa do znacznie bliższego Mirkowa. Plany te zostały w ostatniej chwili zmienione, a główne lotnisko przeniesiono do Zielonki, na północny-wschód od Warszawy. Główną przyczyną była możliwość zapewnienia lepszej łączności radiowej z własnymi samolotami oraz możliwość obserwacji nadlatujących z północy samolotów nieprzyjaciela. Sztab Brygady Pościgowej umieszczono w Zielonce w budynku Centrali Badań Balistycznych. Pomimo tych zmian, rzut kołowy 123 eskadry myśliwskiej przyjechał w ostatnich dniach sierpnia koleją do Piaseczna. Komendant transportu, ppor. pil. Stanisław Chałupa w pamiętniku zapisał: „Z Piaseczna próbuję otrzymać łączność z GISZem, co mi się jednak nie udaje i następny rozkaz otrzymuję dopiero przez specjalnie w tym celu wysłanego chorążego Piszczka, koło godz. 11:50. W wykonaniu tegoż „przesuwam” eskadrę do pobliskiego lasu, gdzie czekam na dalsze zarządzenia, które przywozi d-ca IV dyonu pościgowego kpt. [Adam] Kowalczyk. Ładowanie sprzętu na wozy i odjazd na lotnisko polowe „Żyto” [w Poniatowie] odbywa się już późną nocą”¹³.

We wrześniu 1939 roku lotnisko w Oborach nie zostało wykorzystane w walkach, chociaż wyznaczono je jako lotnisko zapasowe (kryptonim „Siano”) dla III dywizjonu (111 i 112 eskadra) Brygady Obory-płachty otrzymała kryptonim „Żłób”. W obawie przed rozpoznaniem dotychczasowych lotnisk, dowódca brygady już 2 września rano (godz. 10:00) wydał rozkaz przygotowania się do przeniesienia na lotnisko zapasowe: „Przesunąć się na lotniska Siano – III dyon i na Radzików (krypt. Olszyna) – IV dyon. Czas przesunięcia zostanie podany dodatkowo. (...) Rzut kołowy przesunąć według uznania następującymi drogami: dyon III przez most na Wiśle koło Otwocka, dyon IV przez Warszawę. Polecam rozpoznać drogi. Jeżeli drogi przez Otwock okażą się niedogodne, jechać przez Warszawę. (...) Łączność telefoniczna Trawy [kryptonim d-twa brygady w Zielonce] do Siana przez centralę Pole”¹⁴. Drogi zostały zapewne rozpoznane, a wysłany na miejsce ppor. pil. Janusz Łabicki¹⁵ posadził sztuczny las¹⁶. Zapewne wycięto drzewka w pobliskim lesie i ustawiono je na polu wzlotów. Również pałac w Oborach, w obawie przed bombardowaniem został pomalowany w maskujące, brązowo-zielone kolory i dodatkowo osłonięty wyciętymi drzewkami. Zabieg ten został doskonale udokumentowany przez Teresę Potulicką. Trzy

zdjęcia zamaskowanego pałacu zachowały się w jej rodzinnym albumie.



Pałac w Ohorach przed maskowaniem (wrzesień 1939 r.). Zdjęcie wykonane przez Teresę Potulicką-Łatyńska



Pałac w Ohorach po maskowaniu (wrzesień 1939 r.) Zdjęcie wykonane przez Teresę Potulicką-Łatyńska

Raczej nie wysłano tam żadnego sprzętu. Pomimo próby ukrycia lotnisko miało być zbombardowane 3 września,

a wydany tego dnia wieczorem rozkaz skierował III dywizjon na inne lotnisko (Zaborów, kryptonim „Owies”, niedaleko Błonia)¹⁷. O zbombardowaniu lotniska w Oborach wspomina także Tadeusz Zalewski (ur. 1928 r.), który w sierpniu i wrześniu przebywał akurat w Konstancinie. Jest wielce prawdopodobne, iż zostało ono już wcześniej zlokalizowane przez Niemców. Zestrzelony już 1 września na północ od Warszawy lotnik niemiecki zeznał między innymi, że Niemcy wiedzą o lotnisku w Jeziornie, chociaż nie wiedział czy zostało obsadzone przez polskie jednostki¹⁸. Brakuje jednak potwierdzenia, że bomby spadły bezpośrednio na połowe lotnisko, a nie na pobliską cegielnię.

Według niepotwierdzonych informacji przez chwilę przebywało tam kilka cywilnych samolotów ewakuowanych z Okęcia, a na lotnisku miały znajdować się bliżej nieokreślone zapasy paliwa w beczkach¹⁹. Wedle relacji mieszkającego wówczas w Słomczynie Stefana Rulskiego, na polu niedaleko Łyczyna wylądował na początku września jeden z polskich samolotów PZL-37 „Łoś”, a okoliczni mieszkańcy mieli pomóc lotnikom w ukryciu samolotu pomiędzy drzewami o w przetransportowaniu paliwa z lotniska do samolotu. Nie wiadomo, w jaki sposób paliwo zostało wlane do baku, a jest to istotny szczegół, bowiem PZL-37 był już na tyle nowoczesnym samolotem, iż paliwo wlewano do niego podciśnieniowo od dołu przy użyciu specjalnych pomp będących na wyposażeniu większych lotnisk. Nie było to jednak niemożliwe do wykonania w warunkach polowych, bowiem zaradni lotnicy szybko ominęli to ograniczenie, szukając najbliższej jednostki straży pożarnej i wykorzystując posiadane przez nią pompy strażackie. Relacja ta nie ma jednak potwierdzenia w opracowaniach dotyczących samolotu PZL-37. Według zapewnień pana Stefana Rulskiego nie był to trzysilnikowy samolot Fokker F.VIIB/3m²⁰. Autor relacji doskonale zapamiętał charakterystyczną oszkloną kabinę samolotu PZL-37 Łoś. Gwoli przypomnienia PZL-37 Łoś z 213 Eskadry Szkolnej Bombowców, rozbił się 15 maja 1939 roku w okolicach Brześć pod Górą Kalwarią²¹.

Zdjęcia lotniska w Oborach pochodzą z albumu ofiarowanego hrabinie Marii Potulickiej przez dowódcę Szkoły Pilotażu w Oborach. Zdjęcie samolotu RWD-8 wykonała Teresa Potulicka-Łatyńska. Zdjęcia współczesne wykonane są przez autora.

Autor serdecznie dziękuje pani Teresie Potulickiej-Łatyńskiej za udostępnienie zdjęć oraz za szczegółowe informacje dotyczące lotniska i historii majątku w Oborach.

Przypisy:

¹ Córka Franciszka Płotki (1864-1919) i Wiktorii z Plewińskich (1874-1927), ciotka dr. Zbigniewa Cechnickiego.

² Zdzisław Kaliciński, O starówce, Pradze i ciepokach, Warszawa 1983, s. 145-147.

³ Ibidem.

⁴ Witold Rychter, Skrzydlate wspomnienia, Warszawa 1980, s. 141.

⁵ Jerzy Pawlak, Polskie eskadry w latach 1918-1939, Warszawa 1989, s. 351.

⁶ Wg W. Rychtera, op. cit., s. 279. 6 sierpnia obchodzono rocznicę wymarszu Pierwszej Kompanii Kadrowej z Krakowa. Obecnie święto Lotnictwa Polskiego (także wojskowego) obchodzone jest 28 sierpnia w rocznicę zwycięstwa Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury podczas Międzynarodowych Zawodów Samolotów Turystycznych Challenge 1932 w Berlinie.

⁷ Życiorys Adama Barszcza (1918-2012) na stronie <http://www.polishairforce.pl/barszcz.html>. Na zachowanych zdjęciach z lotniska są tylko samoloty PWS-26.

⁸ Jerzy Pawlak, Płonące bazy - wrzesień 1939, Warszawa 2004, s. 15. Dwa kolejne Ośrodki Pilotażu znajdowały się w Płocku i na Okęciu.

⁹ Wywiad z Teresą Potulicką-Łatyńską z lipca 2006 r. (w:) Archiwum Historii Mówionej (www.1944.pl). Rody i Rodziny Mazowsza: Potuliccy. Audycja Piotra Łosia w RDC (sierpień 2014 r.) (<http://www.rdc.pl/publikacja/rody-i-rodziny-mazowsza-potuliccy/>).

¹⁰ Stefan Okrzeja, ur. 24 IV 1907 r. w Warszawie. We wrześniu 1939 roku zastępca d-cy 112 eskadry myśliwskiej z Brygady Pościgowej. Zginął 5 września 1939 roku niedaleko Wyszkowa.

¹¹ Stanisław Szustak, ur. 15 V 1915 r. we wsi Ośnica niedaleko Makowa Mazowieckiego, syn Ignacego i Anastazji. Pracował w PZL (Wytwórnia Silników) na Okęciu. Po powołaniu do wojska przechodził szkolenie w 113 eskadrze myśliwskiej 1 pułku lotniczego.

¹² Adam Popiel, Pamięci poległych lotników 1933-1939, Warszawa 1987, s. 138-139.

¹³ Stanisław Chałupa, Pamiętnik (rękopis), cyt. za: Krzysztof Klimaszewski, Eskadry nad Poniatowem wrzesień 1939 r., Sandomierz 2012, s. 52.

¹⁴ Rozkaz szczególny d-cy Brygady Pościgowej płk Pawlikowskiego z 2 IX 1939 r. (w:) Jerzy B. Cynk, Polskie lotnictwo myśliwskie w boju wrześniowym, Gdańsk 2000, s. 175.

¹⁵ Janusz Łabicki, ur. 13 II 1916 r. w Warszawie, w 1938 r. ukończył Szkołę Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie (XI promocja, lokata 76). We wrześniu 1939 r. w 112 eskadrze w Brygadzie Pościgowej. 8 września został ostrzelany przez polską OPL i musiał awaryjnie lądować. Ranny, odesłany do szpitala w Lublinie. Podczas okupacji w AK w Warszawie, ps. „Wacław”. W Powstaniu Warszawskim szef referatu lotnictwa w Grupie „Północ”. Po upadku powstania w niewoli niemieckiej w Oflagu II D Gross Born.

¹⁶ J. B. Cynk, op. cit., s. 212.

¹⁷ J. Pawlak, Polskie eskadry w wojnie obronnej. Wrzesień 1939, Warszawa 1991, s. 34.

¹⁸ Meldunek d-cy Lotnictwa Armii „Modlin” płk Tadeusza Praussa do Naczelnego Dowódcy Lotnictwa z 1 IX 1939 r. (w:) Polska obrona przeciwlotnicza 1939, cz. 1, Opracowania i dokumenty, Warszawa 2012, s. 286-287.

¹⁹ Podobno beczki te można było spotkać u okolicznych rolników jeszcze kilka lat po wojnie.

²⁰ Te trzysilnikowe samoloty do 1938 r. były używane w wojsku w wersji bombowej. Od 1938 r. były wykorzystywane jako transportowe. PLL LOT posiadały kilka takich samolotów w wersji pasażerskiej. Samolot Fokker F.VIIB/3m miał, podobnie jak PZL-37, zaokrąglone skrzydła.

²¹ W wypadku zginął wówczas kpr. pil. Jan Korzeniowski (ur. 09 V 1914 r., pochowany na Powązkach Wojskowych, kwatera C14, rząd 8, grób 7), a sierżant pil. Józef Nawrót (ur. 04 III 1917 r., zm. 07 III 1990 r. w Kanadzie) szczęśliwie przeżył, chociaż według niektórych opracowań był drugą ofiarą tej katastrofy

Dawid Miskiewicz jest absolwentem Instytutu Historii Uniwersytetu Warszawskiego. Artykuł jest rozszerzonym fragmentem książki „Ślady działań wojennych z września 1939 roku w Piasecznie, Konstancinie i okolicy”, w której będzie można przeczytać m.in. o walkach w Piasecznie, zakończonych spaleniem części miasta i rozstrzelaniem Polaków, generale niemieckim rzekomo zabitym na rynku w Piasecznie, o bombardowaniu Konstancina, obronie mostu na Wiśle w Ciszycy oraz o lotnikach poległych w Opaczy i Czarnowie. Książka ukaże się jesienią tego roku. Wszelkie uwagi, sprostowania i uzupełnienia dotyczące opublikowanego artykułu można wysłać na adres: ddmiskiewicz@gmail.com