

# Maciej K. Cichoń

---

## Lot propagandowy ppłk. Mariana Ocetkiewicza dookoła Polski w 1928 r.

---

Studia Muzealno-Historyczne 10, 191-200

---

2018

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Maciej K. Cichoń (Kielce)

## Lot propagandowy ppłk. Mariana Ocetkiewicza dookoła Polski w 1928 r.

Historia polskiego lotnictwa cywilnego nie jest może tak spopularyzowana, jak dzieje lotnictwa wojskowego, ale także pełna jest wyczynów, które zasługują na uwagę. Niewątpliwie wyczyn ppłk. Ocetkiewicza wart jest przypomnienia, jako istotne wydarzenie związane z Kielcami. Był on częścią aktywności kieleckiego środowiska pasjonatów lotnictwa skupionych wokół nowo powstałej w 1928 r. Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej (LOPP)<sup>1</sup>. Jednak nawet w jedynej, popularnej monografii regionalnego lotnictwa *Ikar i skrzydła Gór Świętokrzyskich*<sup>2</sup> nie poświęcono mu ani słowa<sup>3</sup>.

Stabilizacja gospodarcza 2 poł. lat 20. XX w. zaowocowała większą dostępnością lotnictwa dla mas, co dotychczas wiązało się ze służbą wojskową. Powstające cywilne instytucje, jak LOPP, aerokluby akademickie i miejskie, umożliwiły cywilom udział w sportach lotniczych i konstrukcji maszyn, nawet jeśli początkowo pod okiem wojskowych.

Także w województwie kieleckim trend ten stał się widoczny. Szereg projektów zapoczątkowało erygowanie w 1927 r. cywilnej szkoły pilotów, która miała powstać na także planowanym lotnisku w Sadkach pod Radomiem<sup>4</sup>. Obiekt ten, podobnie jak podobny pod Częstochową oraz planowany pod Kielcami, był częścią trzyletniego programu (1927–1930) budowy sieci lotnisk mogących spełniać wymogi komunikacyjne i serwisowe dla nowoczesnych samolotów<sup>5</sup>. Dysponując ograniczonymi funduszami, LOPP poprosiła o współpracę władze wojewódzkie, a przez nie powiatowe.

1 Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej (LOPP) powstała z połączenia Ligi Obrony Powietrznej Państwa oraz Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej w 1928 r. Kieleckie struktury tych organizacji zorganizowano już w 1923 r. *Komitet kielecki*, „Lot Polski”, 1933, nr 5, s. 40.

2 R. Gajos, *Ikar i skrzydła Gór Świętokrzyskich*, Kielce 1997.

3 Za podstawę źródłową tego artykułu posłużyła prasa codzienna i branżowa. Prasa codzienna: „Dziennik Białostocki”, „Dzień Polski” (Warszawa), „Dziennik Wileński”, „Gazeta Kielecka”, „Gazeta Poranna i Wieczorna” (Lwów), „Goniec Częstochowski”, „Hasło Łódzkie”, „Ilustrowana Republika” (Łódź), „Kurjer Polski” (Warszawa), „Kurjer Poranny” (Warszawa), „Kurjer Warszawski”, „Kurier Stanisławowski”, „Lech. Gazeta Gnieźnieńska”, „Łódzkie Echo Wieczorne”, „Słowo” (Radom), „Słowo” (Wilno), „Słowo Pomorskie” (Toruń), „Ziemia Lubelska”, „ABC”, „Dziennik Bydgoski”, „Dziennik Poznański”, „Express Wieczorny (Niedzielnny) Ilustrowany”, „Gazeta Lwowska”, „Głos Narodu” (Kraków), „Głos Wileński”, „Ilustrowany Kurjer Codzienny” (Kraków), „Kurier Poznański”, „Kurjer Wileński”, „Opinja” (Kielce), „Polonia” (Katowice), „Polska Zachodnia” (Katowice). Prasa branżowa: „Flight”, „Lot Polski”, „Polska Zbrojna”, „Skrzydłata Polska”.

4 Podkreślano duże znaczenie tej szkoły jako doskonałego zaplecza rezerw lotniczych, porównując ją do 20 podobnych istniejących w Niemczech. *Sprawozdanie Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej z Ogólnego Zgromadzenia Programowo-Budżetowego w dn. 27 października 1928 r.*, Warszawa 1929, s. 3, 5, 7; B. Dobrzycki, *Kilka słów o dalszych zadaniach L.O.P.P.*, „Lot Polski”, 1928, nr 6, s. 560.

5 *Do Pana wojewody*, pismo z 29 października 1926 r., Archiwum Państwowe w Kielcach, Urząd Wojewódzki Kielecki I, sygn. 6278; B.J. Popławski, *Awjonetki – cegielkami gmachu lotnictwa w państwach, które liczyć się muszą ze środkami*, „Lot Polski” 1928, nr 10, s. 706.; *Sprawozdanie Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej za 1927 r.* Warszawa 1928, s. 15; *Sprawozdanie z Ogólnego Zgromadzenia Programowo-Budżetowego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej w dn. 31 października 1930 r.*, dodatek do nr 10 (1930) czasopisma „Lot Polski”.

W tym czasie pod Kielcami funkcjonowało lądowisko na polach czarnowskich, między Czarnowem Podklasztornym a Kielcami, na terenie dziś zamkniętym ulicami Karczówkowską od południa, Piekoszowską od północy, od zachodu Podklasztorną oraz Mielczarskiego, biegnącą wzdłuż linii kolejowej Warszawa – Kraków. Dość płaskie pola, leżące po słabo zurbanizowanej zachodniej części torów, kilkakrotnie pełniły funkcję lądowiska<sup>6</sup>. W 1930 r. wraz z innymi terenami zostały włączone w obręb miasta. Zachowało się tylko jedno kartograficzne potwierdzenie tego lądowiska, na niemieckiej mapie z 1939 r., która pokazuje ww. obszar jako „flugplatz”, czyli pole lotów<sup>7</sup>.

Do zbierania datków na szkołę w Sadkach LOPP postanowiła wykorzystać odbywający się co roku Tydzień Lotniczy, którego piątą edycję w 1928 r. planowano między 2 a 9 września<sup>8</sup>. Pod patronatem wojewody kieleckiego Władysława Korsaka ustanowiono loterię z licznymi nagrodami. Główną był w pełni wyposażony majątek ziemski w Bolminie wartości 150 000 zł. Wśród wielu cennych nagród znalazły się jeszcze m.in. samochód, narzędzia rolnicze i aparaty fotograficzne. Jeden los kosztował złotówkę, a z miliona sprzedanych losów szczęśliwy miał być wyciągnięty 15 marca 1929 r.<sup>9</sup> By nadać akcji szerszy rozmach i zwiększyć pulę darczyńców, poza licznymi odczytami i propagandą obwoźną na samochodach postanowiono odbyć lot dookoła Polski, odwiedzając wszystkie komitety wojewódzkie LOPP w kraju. Liga posiadała swoje płatowce, które stacjonowały w Warszawie, odbywając loty lokalne na życzenie komitetów. Postanowiono jednak rozdysonować pomiędzy organizacje terenowe 26 maszyn darowanych przez wojsko. Wśród nich znalazł się także poniemiecki Albatros B.II, latający w latach 1917–1918 w Luftstreitkräfte – Niemieckich Siłach Powietrznych – pod numerem 2579/17. Samolot został odbudowany przez mechanika Kazimierza Piskorza<sup>10</sup> z mocniejszym niż fabryczny silnikiem Mercedesa D.III o mocy 118 kW (160 KM) i otrzymał nowy znak rejestracyjny SP-ACL<sup>11</sup>.

6 *Samolot i przejechanie*, „Gazeta Kielecka”, 1925, nr 67, s. 3; *Samolot propagandowy*, tamże 1928, nr 57, s. 3; *Lot do Buska*, tamże 1928, nr 59, s. 3.

7 Verkehrsplan Kielce (mapa) 1:15 000, mapa wyrysowana w lipcu 1939 r. jako element planów 32 polskich miast „Kartenbeilagen zur Militärgeographischen Beschreibung von Polen” na podstawie mapy Wojskowego Instytutu Geograficznego w skali 1:100 000.

8 Tydzień Lotniczy odbywał się cyklicznie w całym kraju. Tydzień Lotniczy to nazwa skrótowa, poprawniejsza brzmiała Tydzień Lotniczy i Przeciwwgazowy, ponieważ jego program skupiał się na obu zagadnieniach. Z okazji połączenia Ligi Obrony Powietrznej Państwa i Towarzystwa Obrony Przeciwwgazowej w 1928 r. Tydzień miał uwydatnić zbieżne cele połączonych organizacji. *V-ty tydzień lotniczo-gazowy*, „Słowo” 1928, nr 196, s. 1.

9 *Loterja lotnicza i widokówki zdjęć lotniczych*, „Gazeta Kielecka”, 1928, nr 74, s. 2; *Premje do wygrania na loterji LOPP w Kielcach*, tamże 1928, nr 89, s. 2; *Kielce*, „Polska Zbrojna”, 1928, nr 246, s. 6; *Pierwsza szkoła pilotów cywilnych*, „Gazeta Poranna i Wieczorna” 1928, nr 8611, s. 3; *Loterja fantowa*, „Słowo” 1928, nr 198, s. 3; *Szkoła pilotów w Radomiu*, tamże 1928, nr 200, s. 1.

10 Kazimierz Piskorz (1895–1931), od 1914 r. samodzielny mechanik lotnictwa Austro-Węgier (K.u.k. Luftfahrtruppen), szef eskadr na froncie wołyńskim i włoskim. W 1918 r. organizator pierwszej eskadry i współorganizator drugiej, z którą wyruszył na front w 1919 r. Po zakończeniu działań wojennych pracownik fabryki samolotów Plage i Laśkiewicz w Lublinie. W l. 1922–26 mechanik 1 Pułku Lotniczego, Centralnych Zakładów Lotniczych, od 1926 r. mechanik eskadry propagandowej LOPP i Aeroklubu Warszawskiego. Zginął w katastrofie odbudowanego przez siebie Albatrosa B.II. SP-AER. *Ś.P. Kazimierz Piskorz*, „Skrzydłata Polska” 1931, nr 9, s. 231; Z. Trzczińska-Kosterbina, *Świetny lot propagandowy ppl. Ocetkiewicza*, „Lot Polski” 1928, nr 10, s. 729.

11 Albatros B.II był wersją rozwojową z 1914 r. samolotu B.I i pierwszym popularnym produktem rynkowym Albatros Flugzeugwerke. Maszyny te jako samoloty rozpoznawcze i bombowe służyły na pierwszej linii do 1916 r, pełniąc później role szkoleniowe, natomiast po 1918 r. służyły w wielu armiach, w tym w Polskich Siłach Powietrznych. Polskie Albatrosy to w większości maszyny przejęte, m.in. na lotnisku Ławica w Poznaniu, a także przydziały Międzynarodowej Komisji Reparacji Wojennych i zakupione



Il. 1. Marian Ocetkiewicz i Alojzy Piskorz w samolocie Albatros B.II, NAC, syg. 1-W-2750

Rok 1928 obfitował w wydarzenia lotnicze światowego formatu. Odbyło się kilka prób lotów długodystansowych<sup>12</sup>, w tym ważnych dla polskiej awiacji – w lipcu na trasie Dęblin – Bagdad – Kair – Warszawa, zakończony tragicznie śmiercią por. Kazimierza Szałas<sup>13</sup>, oraz w sierpniu nieudana próba przelotu przez Atlantyk Ludwika Idzikowskiego i Kazimierza Kubali<sup>14</sup>. W sierpniu zakończył się również Rajd Małej Ententy i Polski<sup>15</sup>, a na przełomie października i listopada zorganizowano II Rajd Awionetek<sup>16</sup>. Lot dookoła Polski planowany przez kielecki Komitet Wojewódzki LOPP był poważnym wyzwaniem, z trasą liczącą prawie tyle, co nieudany lot do Bagdadu. Miał jednak odbywać się w znanym terenie i z pomocą teoretycznie dostępną w nie-długim czasie. Wykorzystany w locie Albatros był jednak maszyną starą, w chwili lotu 11-letnią. Tymczasem takie samoloty pamiętające lata Wielkiej Wojny na całym świecie wycofywano już z użytku. W podobnych przedsięwzięciach najczęściej brali udział lotnicy wojskowi, natomiast kielecki lot LOPP miał być przeprowadzony przez

w Niemczech. Ciekawostką jest fakt, że pilot siedział w tylnej kabynie, a obserwator z przodu. P.M. Grosz, *Albatros B.II*, Windsock Datafile No. 57, Berkhamsted 2002; A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce 1918–1924*, Warszawa 1997, s. 189, 316, 317; *Z wojewódzkiego Komitetu L.O.P.P.-u*, „Gazeta Kielecka” 1928, nr 58, s. 3.

12 Próba najdłuższego lotu w linii prostej podjęta przez Arracharta i Rignota, długodystansowy lot na Daleki Wschód Risticza i Zimmermana z Dessau, rekord nieprzerwanego lotu (24h 36 min.) ustanowiony przez Finata i przelot na trasie 8000 km Karaczi – Londyn Brytyjczyków Bernarda i Alliota, *Airisms From the Four Winds*, „Flight” 1928, nr 1028, s. 769; *The India-England Flight*, tamże, nr 1029, s. 776.

13 Więcej: Z. Bąk, *Rajd Dęblin – Bagdad – Kair – Warszawa*, „Aeroplan” 2014, nr 2, s. 12–23.

14 Z. Trzcina-Kosterbina, *Idzikowski i Kubala w Warszawie*, „Lot Polski” 1928, nr 9, s. 663, 664.

15 Mała Ententa skupiała Czechosłowację, Jugosławię i Rumunię, państwa będące naturalnymi wrogami węgierskiego rewizjonizmu wobec traktatu wersalskiego. Państwa współpracowały ze sobą na polu wojskowym, ale i sportowym, czego wyrazem były rajdy lotnicze, także z udziałem Polski.

16 *2 Krajowy Konkurs Awionetek L.O.P.P.*, „Lot Polski” 1928, nr 11, s. 749–759.

podpułkownika piechoty Mariana Ocetkiewicza<sup>17</sup>, pilota amatora z licencją uzyskaną dopiero w 1926 r., i mechanika lotniczego M. Lange<sup>18</sup>. Ppłk Ocetkiewicz, człowiek o trudnym charakterze, odznaczał się wielką energią, objawiającą się w pełnieniu funkcji sekretarza Komitetu Wojewódzkiego LOPP w Kielcach, licznych odczytach o tematyce lotniczej w Kielcach i województwie, a wreszcie w intensywnym oblatywaniu Albatrosa po jego sprowadzeniu do Kielc w połowie lipca 1928 r. Rozpoczął je serią pasażerskich lotów widokowych nad Kielcami. Loty odbywały się z łąk czarnowskich i przy sprzyjającej pogodzie trwały aż do 29 lipca<sup>19</sup>. Ocetkiewicz wykonywał też loty o charakterze służbowym, m.in. 15 lipca z gen. Łuczyńskim<sup>20</sup> odwiedził budowę lotniska pod Częstochową<sup>21</sup>. Na przełomie lipca i sierpnia odbył też loty widokowe w Busku, Solcu i Stopnicy<sup>22</sup>. 17 sierpnia z Albatrosa zrobiono zdjęcia lotnicze charakterystycznych obiektów Kielc, m.in. pl. NMP z katedrą i pałacem biskupim oraz Karczówki. W ciągu kilku następujących dni fotografował także Busko, Solec i Częstochowę. Dla ułatwienia lotów na budynkach w odwiedzanych miejscowościach umieszczone były oznaczenia w postaci strzałek wskazujących północ i nazw miejscowości<sup>23</sup>. Do pomocy w tym przedsięwzięciu z Warszawy przybył porucznik obserwator

- 
- 17 Marian Ocetkiewicz (1895–1941), pułkownik piechoty Wojska Polskiego. Żołnierz I Brygady Legionów, 2 następnie 6 pułku piechoty Legionów. Oficer Polskiego Korpusu Posiłkowego. Brał udział w walkach o Lwów w 1920 r. Od 1925 r. zastępca komendanta Warszawy. W czasie zamachu majowego wystąpił przeciw oficerom sprzyjającym Piłsudskiemu. Po 1926 r. pełnił funkcje administracyjne. W latach 1928–1931 dowódca placu w garnizonie w Prużanach w województwie poleskim. W 1939 r. dowódca Obrony Przeciwlotniczej Armii Kraków i m. Krakowa. Organizator tzw. Zgrupowania Piechoty płka M. O-a albo Grupy płka M. O-a w Chełmie. W czasie okupacji jako „Marian” i „Baca” w Organizacji Orła Białego, następnie Związku Walki Zbrojnej. W czasie aresztowań w kwietniu 1941 r. jako Józef Czyżewski osadzony w obozie koncentracyjnym w Oświęcimiu pod numerem 17333. 10 lipca 1941 r. rozstrzelany. Kawaler m. in. Orderu Virtuti Militari V kl., Krzyża Walecznych i Złotego Krzyża Zasługi. M. Getter, *Ocetkiewicz Marian Józef, Polski Słownik Biograficzny*, t. 23, Wrocław – Warszawa – Kraków – Gdańsk 1978, s. 483, 484.; *Biuletyn*, „Lot Polski” 1928, nr 12, s. 840.
- 18 Niewiele wiadomo o postaci Langego. Mechanicy lotniczy nie cieszyli się estymą pilotów ani inżynierów, dane na ich temat są wyjątkowo skąpe. Nie ma pewności, co do jego imienia, w prasie skracanego do inicjału „M.”. Prasa przeinaczała także jego nazwisko na Langa, Langer, Langem.
- 19 *L.O.P.P.*, „Gazeta Kielecka” 1928, nr 55, s. 3; *Samolot propagandowy*, tamże 1928, nr 57, s. 3; *Z wojewódzkiego...*, „Gazeta Kielecka”, 1928, nr 58, s. 3.
- 20 Jerzy Łuczyński, właśc. Aleksander Jerzy Łuczyński, a od 1930 r. Narbut-Łuczyński (1890–1977), najmłodszy generał II RP. Oficer w 5 i 6 Pułkach Piechoty Legionów, dowódca różnych jednostek, w tym okresowo komendant twierdz Dęblin i Modlin. Uczestnik wojny polsko-bolszewickiej, z jego rozkazu rozstrzelano 35 cywili narodowości żydowskiej w Pińsku w 1919 r. W l. 1921–1930 dowódca 2 Dywizji Piechoty Legionów w Kielcach. Od 1923 r. prezes T.O.P.P. a następnie L.O.P. Państwa i KW L.O.P.P. Przeniesiony do Krakowa na stanowisko dowódcy Okręgu Korpusu Nr V oraz wiceprezesa w lokalnych strukturach Ligi. W 1939 r. dowódca Armii Kraków, internowany w Rumunii, następnie na szkockiej wyspie Blute. Zmarł w USA. P. Stawecki, *Słownik biograficzny generałów Wojska Polskiego 1918–1939*, Warszawa 1994, s. 202–203.; *Komitet kielecki*, „Lot Polski” 1933, nr 5, s. 40, 42; *Krakowski Komitet Wojewódzki*, tamże, s. 45.
- 21 *Z wojewódzkiego...*, „Gazeta Kielecka” 1928, nr 58, s. 3.
- 22 *Lot do Buska samolotem*, tamże 1928, nr 57, s. 3; *Lot do Buska*, tamże 1928, nr 59, s. 3; *Samolot propagandowy*, tamże 1928, nr 61, s. 3.
- 23 Do 1929 r. oznakowano w województwie 12 miejscowości, w tym Kielce, gdzie w grudniu 1927 r. oznaczono dachy seminarium duchownego i szkoły im. Mikołaja Reja. *Napisy orientacyjne...*, „Gazeta Kielecka”, 1928, nr 94, s. 2; *L.O.P.P. w Kielcach*, tamże, nr 33, s. 2; *Sprawozdanie Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej za 1929 r.*, Warszawa 1930, s. 13.

Marian Sukniewicz<sup>24</sup> z 1 Pułku Lotniczego. Z wykonanych wtedy zdjęć sporządzono pocztówki, sprzedawane następnie w cenie 20 gr<sup>25</sup>.

Koronnym lotem kieleckiego Albatrosa miał być jednak wspomniany już okrężny lot dookoła Polski<sup>26</sup>, służący zebraniu funduszy na szkołę lotniczą pod Radomiem<sup>27</sup>. Kielecki LOPP opłacał wszystkie wydatki załogi oraz materiały propagandowe, a Zarząd Główny subwencjonował benzynę oraz inne materiały lotnicze na kwotę 910 zł 95 gr<sup>28</sup>. Lot planowano odbyć między 2 a 9 września w czasie Tygodnia Lotniczego, na trasie Kielce – Kraków – Katowice – Łódź – Poznań – Toruń – Warszawa – Lublin – Lwów – Stanisławów – Tarnopol – Łuck – Brześć nad Bugiem – Lida – Wilno – Białystok – Warszawa – Kielce, obliczonej na 3200 km<sup>29</sup>. Ostatecznie start odbył się dnia następnego, 3 września rano. W przeciwieństwie do oczekiwań nie zgromadził tłumów entuzjastów latania<sup>30</sup>.

Przelet pierwszego odcinka Kielce – Kraków odbywał się w złych warunkach atmosferycznych, przy gęstych chmurach i mgłę. Trasa została pokonana według kompasu, bez widoczności ziemi. Albatros wylądował w Krakowie o 9:15. Ocetkiewicz wziął udział w otwarciu bogato wyposażonej wystawy przeciwgazowej, pozując do zdjęć z władzami i organizatorami. O 16:00 obaj lotnicy odlecieli na Śląsk do Katowic<sup>31</sup>.

- 24 Marian Sukniewicz (1899–1942), dowódca 12 Eskadry Liniowej w roku 1930 i 1934, następnie 215 Eskadry Bombowej w 1937 r. W 1939 r. dowódca 56 Eskadry Obserwacyjnej przy Armii Karpaty. Zginął w czasie lotu treningowego na bombowcu Vickers Wellington w 1941 r. M. Niestrawski, *Lotnictwo Armii „Karpaty” – OdeB 1 września 1939 r.*, <https://www.infolotnicze.pl/2015/01/28/lotnictwo-armii-karpaty-odeb-1-wrzesnia-1939-r/> [dostęp 29 lipca 2018]; *1 PUŁK LOTNICZY do 1939*, Infolotnicze <https://www.samoloty.pl/historia-lotnictwa-hobby-245/historia-lotnictwa-polskiego-hobby-259/jednostki-lotnicze-w-polsce-1918-1939/eskadry-1-pulku-lotniczego> [dostęp 29 lipca 2018]; T.J. Krzystek, A. Krzystek, *Polskie Siły Powietrzne w Wielkiej Brytanii w latach 1940–1947*, <https://listakrzystka.pl>, s. 544, [dostęp 29 lipca 2018].
- 25 *Z L.O.P.P.*, „Gazeta Kielecka” 1928, nr 63, s. 2; *Samolot propagandowy*, tamże 1928, nr 65, s. 2; *Loterja lotnicza i widokówki*, tamże 1928, nr 65, s. 2.
- 26 *Lot okrężny do wszystkich wojewódzkich komitetów LOPP*, tamże 1928, nr 68, s. 2; *Ci co pracują dla przyszłości*, tamże, nr 75, s. 2; Z. Trzcńska-Kosterbina, *Święty lot...*; *Start p. ppłk. Ocetkiewicza*, „Gazeta Kielecka” 1928, nr 69, s. 3; *Lot propagandowy L.O.P.P.*, „Słowo” 1928, nr 199, s. 4; *Lot okrężny*, tamże, nr 200, s. 3.
- 27 16 lipca 1928 r. komisyjnie przekazano Lidze majątek państwowy Sadków, podpisano także umowę z częstochowską firmą J.W. Szymkowiaka na budowę szkoły, internatu i hangarów. Zapowiadano także budowę wspólnie z Kielcami lotniska pośredniego na trasie Warszawa – Kraków, obsługiwanej przez firmę lotniczą Aerolot. *Z wojewódzkiego Komitetu L.O.P.P.-u*, „Gazeta Kielecka” 1928, nr 58, s. 3; *Gmach Szkoły Pilotów i hangary lotnicze staną w Radomiu niebawem*, „Opinja”, 1928, nr 212, s. 3. Nie oznacza to, że piloci cywilni nie mieli się gdzie szkolić przed jej otwarciem. Z wykorzystujących Pole Mokotowskie instytucji Aeroklub Akademicki w czasie trwania Tygodnia przeegzaminował i dopuścił do lotów pierwszą w kraju szóstkę cywilnych pilotów; P. Ruchała, *Powstanie i rozwój Aeroklubu Warszawskiego*, „Polska Technika Lotnicza. Materiały historyczne” 2012, nr 83, s. 6; *Nowe kadry lotników polskich*, „Kurjer Polski” 1928, nr 241, s. 7; *W gnieździe orłąt polskich*, „Dziennik Białostocki” 1928, nr 251, s. 3.
- 28 Równocześnie odbywały się dwie imprezy lotnicze, także wspomagane finansowo przez Ligę: lot awionetki RWD-2 na trasie Warszawa – Paryż – Barcelona – Warszawa, który kosztował 7336 zł 95 gr, oraz Rajd Południowo-Zachodniej Polski z kwotą 1000 zł. *Sprawozdanie... za 1929 r.*, s. 13.
- 29 *Na skrzydłach samolotu dookoła Polski*, „Dziennik Białostocki” 1928, nr 242, s. 2; *Lot propagandowy*, „Dzień Polski” 1928, nr 242, s. 5; *Wielki krąg na niebie*, „Hasło Łódzkie” 1928, nr 240, s. 2; *Kielce*, „Kurjer Polski” 1928, nr 242, s. 4; *Lot propagandowy dookoła Polski*, „Ziemia Lubelska” 1928, nr 241, s. 2; *Lot propagandowy dookoła Polski*, „Dziennik Bydgoski” 1928, nr 202, s. .
- 30 *W podróż okrężną do wszystkich do wszystkich Województw Komitetów LOPP*, „Gazeta Kielecka”, 1928, nr 70, s. 2.
- 31 Z. Trzcńska-Kosterbina, *Święty lot...*, s. 729; *Gość zza chmur*, „Ilustrowany Kurjer Codzienny” 1928, nr 245, s. 5; *Wystawa przeciwgazowa L.O.P.P. w Krakowie*, „Lot Polski” 1928, nr 10, s. 725; *Rozpoczęcie*



Il. 2. Trasa przelotu dookoła Polski, 3–11 września 1928 r., rys. autor

Tam lotnicy obejrzeli pokazy akrobatyczne pilotów z toruńskiego 4 Pułku Lotniczego<sup>32</sup>. Na podkatowickim Muchowcu stacjonowały tego dnia maszyny wojskowe, należące do Ligi<sup>33</sup> oraz pasażerski Fokker F.VII<sup>34</sup>. Na kolejnym lotnisku, w Łodzi, prasa nie odnotowała obecności Albatrosa, ponieważ była bardziej skupiona na wydarzeniach sportowych, a sam Tydzień Lotniczy został przesunięty na 23–30 września<sup>35</sup>. Podobnie było w Poznaniu, gdzie obchody lotniczego święta miały bardziej karnawałowy charakter<sup>36</sup>.

„V. Tygodnia Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej”, „Ilustrowany Kurjer Codzienny”, 1928, nr 244, s. 10.

32 Odbywali oni także propagandowy lot na trasie Toruń – Czerwony Bór – Łódź – Katowice – Kraków –

Lwów – Lublin – Toruń. W prasie błędnie przypisano pilotów do Lidy. *Mili goście napowietrzni*, „Polska

Zachodnia”, 1928, nr 247, s. 5; *Wczorajsza niedziela propagandy lotniczej*, „Polonia”, 1928, nr 244, s. 7.

33 *Ci co pracują dla przyszłości*, „Gazeta Kielecka”, 1928, nr 75, s. 2; *Tydzień Lotniczy*, „Polska Zachodnia”,

1928, nr 242, s. 5; *Samolot w hallu dworcowym*, „Polonia”, 1928, nr 246, s. 5; *O lotnisko w Katowicach*,

„Polonia”, 1928, nr 246, s. 5; *„Kwadranik” nad Katowicami*, „Polonia”, 1928, nr 250, s. 9.

34 Holenderski ośmioosobowy samolot pasażerski był najpopularniejszą konstrukcją komunikacyjną 2 poł.

lat 20. W Polsce jako pierwsza zakupiła je linia lotnicza Aero. Nowsze trzysilnikowe wersje rozpoczęły

służbę w LOT i wojsku w 1929 r. Przybyły z Holandii egzemplarz wzorcowy po oblocie niektórych ośrodków

w kraju odleciał do lubelskiej wytwórni Plage i Łaskiewicz, która miała podjąć jego produkcję seryjną.

„*Fokkery” wyrobu polskiego*, „Gazeta Poranna i Wieczorna” 1928, nr 8608, s. 1; *Budowa samolotów*

*pasażerskich w Polsce*, „Kurjer Polski” 1928, nr 241, s. 4; *Loty pasażerskie na lotnisku Mokotowskim*

*cieszyły się wielką frekwencją*, „Kurjer Poranny” 1928, nr 245, s. 3; *Dziesięć minut nad Warszawą na*

*Fokkerze*, tamże 1928, nr 246, s. 3; *Tydzień lotniczy*, „Kurjer Warszawski”, 1928, nr 250, s. 28.

35 *Tydzień obrony przeciwgazowej*, „Hasło Łódzkie” 1928, nr 242, s. 4.

36 *Tydzień L.O.P.P.*, „Dziennik Poznański” 1928, nr 203, s. 3; *Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej*

*na Miasto Poznań*, tamże 1928, nr 204, s. 4; *Pochód L.O.P.P.*, „Dziennik Poznański” 1928, nr 207, s. 3;

*Z Tygodnia L.O.P.P.*, „Kurier Poznański” 1928, nr 402, s. 6.

Rankiem 4 września kielecka załoga skierowała się na północny wschód do Torunia. W mieście odbywały się loty widokowe samolotami miejscowego 4 Pułku Lotniczego, a także loty balonowe. Jeszcze tego samego dnia o 16:50 (10 minut wcześniej niż planowano) Ocetkiewicz i Lange zameldowali się na lotnisku mokotowskim w Warszawie – najruchliwszym lotnisku w Polsce, dodatkowo obleganym w czasie Tygodnia Lotniczego<sup>37</sup>. Loty widokowe proponował tam nie tylko LOPP, ale i Aeroklub Akademicki, wojsko na ciężkich bombowcach Farman Goliath oraz linie lotnicze Aerolot na Junkersie F.13. Dostępny był także wspomniany już wzorcowy Fokker F.VII. Na lotnisku w stolicy Albatros przeszedł mały przegląd silnika.

Następnym przystankiem był Lublin<sup>38</sup>, gdzie Ocetkiewicz wylądował 5 września na lotnisku fabrycznym wytwórni Plage i Laśkiewicz<sup>39</sup>, którą zwiedził. Z lotniska już od 1 września odbywały się loty widokowe, w tym nocne, niebezpieczne i bardzo emocjonujące<sup>40</sup>. Po południu Albatros wystartował do Lwowa. Jednak niedługo po starcie silnik zaczął się przegrzewać, zmuszając Ocetkiewicza do lądowania w przygodnym terenie pod Krasnymstawem. Po usunięciu usterki lotnicy podjęli lot, osiągając lotnisko Skniłów pod Lwowem już po zapadnięciu zmroku<sup>41</sup>. Obchody Tygodnia Lotniczego miały tam mniejszy rozmach niż zakładano.

6 września rano Ocetkiewicz i Lange wylądowali w Stanisławowie. Tu także obchody Tygodnia zostały przesunięte na dni 7-14 października<sup>42</sup>. Tego samego dnia w drodze do Tarnopola silnik znów się przegrzał i Albatros musiał po ciemku lądować w pobliżu Złotnik. Lotnicy nocowali w majątku Bereżowice Wielkie, należącym do rodziny Gużkowskich, sympatyków LOPP.<sup>43</sup>

Następnego dnia około 7 rano Ocetkiewicz wystartował na Tarnopol, zabierając w kabinie obserwatora jedną z córek Gużkowskich, z którą kilka razy okrążył miasto. Także 7 września Albatros przeleciał do Łucka, gdzie zbiegły się drogi kilku pilotów z całego kraju, odbywających swoje loty wizytowe. Ocetkiewicz wykonał tam przynajmniej jeden lot, zabierając jako pasażera wojewodę wołyńskiego Henryka Józewskiego, który stał się zapalonym entuzjastą lotnictwa<sup>44</sup>. Wylatując popołudniem lotnicy spodziewali się dotrzeć do odległego o 210 km Brześcia nad Bugiem o 18:10, jednak silny wiatr spowolnił maszynę i o 18:55 zmusił pilotów do lądowania w ciemnościach, w przygodnym terenie. Okazało się, że przyziemili zaledwie 400 metrów od celu. Sprowadzona z miasta obsługa zaholowała samolot do hangaru.

37 *Lot propagandowy pplk. Ocetkiewicza*, „Polska Zbrojna” 1928, nr 247, s. 5; *Ci co pracują dla przyszłości*, „Gazeta Kielecka” 1928, nr 75, s. 2.

38 *Z Tygodnia Lotniczego*, „Ziemia Lubelska” 1928, nr 245, s. 4; *Lot wokół Polski*, „Słowo” 1928, nr 214, s. 3.

39 Wytwórnia, działająca od 1860 r., w 1920 r. rozpoczęła produkcję samolotów własnych i na licencji; J. Studdziński, *Zakłady mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz*, w: *Katalog architektury przemysłowej w Lublinie*, t. I, cz. 1, Lublin 1995, s. 68.

40 *Nocne loty nad Lublinem*, „Ziemia Lubelska”, 1928, nr 241, s. 3; *Otwarcie Tygodnia Obrony Lotniczej i Przeciwgazowej*, tamże 1928, nr 243, s. 1; *Program Tygodnia Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej w Lublinie*, tamże, s. 2; *Loty pasażerskie w Tygodniu Lotniczym*, tamże 1928, nr 246, s. 4.

41 *Ci co pracują...*

42 *Tydzień L.O.P.P.*, „Kuryer Stanisławowski” 1928, nr 424, s. 4; *Zebranie w sprawie Tygodnia Lotniczego*, tamże 1928, nr 427, s. 8; *Program „Tygodnia Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej*, tamże 1928, nr 429, s. 4; *Raid propagandowy L.O.P.P.*, tamże 1928, nr 426, s. 4; A. Wski., *Wagon przeciwgazowy*, tamże 1928, nr 429, s. 1.

43 *Ci co pracują...*

44 *Lot wokół Polski*, „Słowo” 1928, nr 215, s. 3.



Po noclegu i przelocie nad malowniczą Puszcą Białowieską, 8 września o 11:00 Albatros znalazł się w Lidzie<sup>45</sup>. Po kilku godzinach spędzonych w kasynie lotniska w honorowej eskorcie Spada S.61 i kilku Breguetów XIX obaj lotnicy odlecieli do Wilna. W mieście zwiedzili Targi Północne, a podpułkownik Ocetkiewicz przemawiał w gimnazjum im. Adama Mickiewicza<sup>46</sup>.

9 września przed godziną 8:30, jeszcze przed przyjazdem Ocetkiewicza na lotnisko Porubanek, mechanik Lange został uderzony śmigłem w twarz przy próbnym rozruchu silnika. Ten częsty przy obsłudze samolotów, a niezwykle niebezpieczny wypadek, niezrządkiem skutkujący śmiercią mechanika, tym razem miał mniej dramatyczny przebieg. Wbrew informacjom prasowym – w nagłówkach informowano o śmierci lub beznadziejnym stanie Langego – skończyło się na hospitalizacji i utracie kilku zębów<sup>47</sup>. Od Wilna w dalszej drodze w roli mechanika pokładowego towarzyszył Ocetkiewiczowi działacz wileńskiej LOPP<sup>48</sup>. Tego dnia, mając już na starcie dwugodzinne opóźnienie, pilot postanowił wypróbować możliwości maszyny. Zwiększając ponad dozwoloną normę obroty silnika pokonał 220 km dzielące Wilno od Białegostoku w 95 min., ze średnią prędkością 163 km/h, przekraczając fabryczną prędkość maksymalną wynoszącą 130 km/h<sup>49</sup>. O godz. 12:50 Albatros wylądował na ponemieckim lądowisku Dojlidy pod Białymstokiem<sup>50</sup>. Tu w czasie Tygodnia Lotniczego zbierano datki na budowę prawdziwego lotniska, kolportując pocztówki i znaczki kwestarskie w czterech wzorach, wyłonionych w konkursie szkolnym dla młodzieży<sup>51</sup>. Opóźnienie lotu zmusiło załogę do zmniejszenia planowanej liczby lotów widokowych. Po godzinie 16:00 Albatros wzbił się w powietrze, biorąc kurs na Warszawę, gdzie znalazł się o 17:40<sup>52</sup>, kilka minut po zakończeniu pokazowych skoków spadochronowych.

11 września załoga Albatrosa zameldowała się w Kielcach<sup>53</sup>. W drodze z Warszawy Ocetkiewiczowi w kabinie mechanika/obserwatora towarzyszyła Zofia Trzcicka-Kosterbina, dziennikarka i popularyzatorka lotnictwa, związana z „Lotem Polskim” i „Polską Zbrojną”. Po lądowaniu podpułkownik udzielił wywiadu redaktorom „Gazety Kieleckiej”, „Opinji” oraz radomskiego „Słowa”, opisując swój lot jako

45 *Ci co pracują...*

46 *Przylot p. plk. Ocetkiewicza*, „Dziennik Wileński” 1928, nr 205, s. 3; *Przylot p. pułk. Ocetkiewicza*, „Kurjer Wileński” 1928, nr 205, s. 3; *Przylot p. pułk. Ocetkiewicza*, „Słowo” (Wilno) 1928, nr 206, s. 3; *Ci co pracują...*

47 *Śmiertelny wypadek*, „Dziennik Wileński” 1928, nr 207, s. 3; *Śmiertelny wypadek podczas lądowania*, „Dzień Polski” 1928 nr 252, s. 8; *Tragiczny wypadek lotnika w Wilnie*, „Gazeta Poranna i Wieczorna” 1928, nr 8620, s. 1; *Wypadek podczas lotu okrężnego*, „Goniec Częstochowski” 1928, nr 213, s. 8; *Wypadek podczas lotu okrężnego*, „Kurjer Warszawski” 1928, nr 252, wydanie wieczorne, s. 13; *Ranny... propelerem*, „Słowo wileńskie” 1928, nr 208, s. 3.

48 *Loty propagandowe...*, „Dziennik Białostocki”, 1928, nr 252, s. 4.

49 *Lot wokół Polski*, „Słowo”, 1928, nr 215, s. 3.

50 *Loty propagandowe*, „Dziennik Białostocki” 1928, nr 248, s. 4; *Loty propagandowe samolotów nad Białymstokiem w dniu 9 września rb.*, tamże 1928, nr 252, s. 4; nr 250, s. 2.

51 *Znaczki L.O.P.P.*, tamże 1928, nr 245, s. 4.

52 Z. Trzcicka-Kosterbina, *Świetny lot...*, s. 729, 730; *Rekordowy lot pułkownika dookoła Polski*, „Łódzkie Echo Wieczorne” 1928, nr 215, s. 2; *Ci co pracują...*; *Lot propagandowy*, „Słowo” 1928, nr 210, s. 4; Z. Trzcicka-Kosterbina, *Ostatni dzień tygodnia lotniczo-przecigazowego*, „Polska Zbrojna” 1928, nr 252, s. 3.

53 *Lot Propagandowy dookoła Polski*, „Dziennik Wileński” 1928, nr 210, s. 2; *Zakończenie lotu okrężnego pplk. Ocetkiewicza*, „Gazeta Kielecka” 1928, nr 72, s. 3; *Lot dookoła Polski*, „Ilustrowana Republika” 1928, nr 252, s. 7; *Doskonałe wyniki lotu okrężnego pplk. Ocetkiewicza*, „Kurjer Poranny” 1928, nr 253, s. 3; *Zakończenie lotu propagandowego LOP-u*, „Kurjer Wileński” 1928, nr 210, s. 2; *Lot pułk. Ocetkiewicza*, „Lech” 1928, nr 217, s. 3; *Rekordowy lot pułkownika dookoła Polski*, „Łódzkie Echo Wieczorne” 1928, nr 215, s. 2.

„misję” i wydarzenie sportowe. Reszta polskiej prasy ograniczyła się do wspomnienia o sukcesie i trasie przelotu.

Lot rzeczywiście był sukcesem, Ocetkiewicz i jego towarzysze lotu osiągnęli założone cele, czyli nawiązali kontakty z innymi komitetami wojewódzkimi LOPP poprzez połączenie lotnicze, a także wspomogli finansowo budowę cywilnej szkoły lotniczej. Sam fakt odbycia lotu dookoła Polski był wielkim osiągnięciem sportowym. Do tej pory wyścigi lotnicze i rajdy nie zakreśliły pętli wokół granic państwowych. Ponadto ich uczestnicy byli nie tylko aktywnymi wojskowymi, ale startowali również w większości na maszynach wojskowych. Tym bardziej cenne było to, że kielecka załoga osiągnęła swój sukces jako zespół cywilny na maszynie cywilnej.

Podpułkownik Ocetkiewicz wykonał jeszcze wiele lotów na Albatrosie, wliczając w to loty widokowe i robocze, a w dniach od 7 do 14 października pozorowanym atakiem lotniczo-gazowym wzbogacił pokazy lotnicze w trakcie kieleckich obchodów Tygodnia Lotniczego<sup>54</sup>. Albatros latał jeszcze przez jakiś czas w kieleckich barwach, przechodząc ostatecznie do Aeroklubu Lwowskiego<sup>55</sup>.

54 *Z miejskiego komitetu LOPP*, „Gazeta Kielecka” 1928, nr 67, s. 3; *Z Sekcji L.O.P.P.*, tamże 1928, nr 78, s. 3; *Tydzień Obr. Powietrznej i Przeciwigazowej*, tamże 1928, nr 79, s. 2; *Z Teatrów*, tamże 1928, nr 80, s. 3; *Z Tygodnia Lotniczego*, tamże, s. 3.

55 *Tablica A.48 Samoloty Albatros B-II w lotnictwie polskim*, Morgała..., s. 316, 317.

**Maciej K. Cichoń**

**Propaganda Flight of Lieutenant-Colonel, Marian Ocetkiewicz, around Poland in 1928**

In September 1928, Polish Army Infantry's lieutenant-colonel and pilot, Marian Ocetkiewicz, secretary of the Airborne and Anti-gas Defence League in the Kielce region, together with M. Lang, mechanic, took a propaganda flight from Kielce around Poland. Flying 3,200 kilometres he visited all League's centres in Poland during the so-called Aeronautics and Gas Week. By taking the first flight of this kind in Poland, he continued the tradition of aviation achievements in Poland and strengthened the Kielce centre of the League.

Keywords: Second Republic, aviation, Kielce