

# Królikowski, Hubert M.

---

## O organizacji desantów i wojska spadochronowego w Polsce przed II wojną światową

---

Szkice Podlaskie 8, 127-140

---

2000

Artykuł został zdigitalizowany i 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 oraz w kolekcji mazowieckich czasopism regionalnych [mazowsze.hist.pl](http://mazowsze.hist.pl).

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

**HUBERT M. KRÓLIKOWSKI**

Akademia Podlaska

w Siedlcach

## **O ORGANIZACJI DESANTÓW I WOJSKA SPADOCHRONOWEGO W POLSCE PRZED II WOJNĄ ŚWIATOWĄ**

**Poniższy artykuł opisuje eksperymenty i działania zmierzające do utworzenia pododdziałów spadochronowych w Polsce przed wybuchem II wojny światowej. W tym, m.in. ćwiczenia z wykorzystaniem taktycznego desantu spadochronowego w sierpniu 1939 r., w rejonie miejscowości Pustelnik (powiat Mińsk Mazowiecki).**

Legendy dotyczące spadochroniarstwa w Polsce sięgają XVII i XVIII w. Dotyczyły one śmiałków, którzy skakali z różnych wzniesień, wykorzystując urządzenia podobne do spadochronu. Na przełomie XIX i XX w. w wyniku wzrostu popularności idei wykorzystania spadochronu oraz publikacji w polskiej prasie informacji na ten temat z całego świata, wzrosło zainteresowanie rozwojem lotnictwa i spadochroniarstwa. W 1889 r. został opublikowany artykuł K. Obrębowicza pt. „Przyczynek do teorii spadochroniarstwa”. W tym samym roku rozpoczęła się kariera skoczka Józefa Dzikowskiego, który zorganizował skok z balkonu wysokiego budynku pierwszej Polki, Janiny Majewskiej. Jednak najwybitniejszym skoczkiem tego okresu był Józef Drewnicki. Do roku 1914 wykonał ponad 400 skoków początkowo z bratem Stanisławem, a później z żoną Olgą. Skakał na spadochronach własnej konstrukcji, łącząc skoki z popisami gimnastycznymi<sup>1</sup>.

Jednak szerszy rozwój spadochroniarstwa był związany z rozbudową sił zbrojnych po odzyskaniu niepodległości w 1918 r. Spadochrony znalazły oficjalnie miejsce w Wojsku Polskim pod koniec lat dwudziestych, dzięki decyzji ministra spraw wojskowych o wprowadzeniu spadochronów do lotnictwa jako osobistego środka ratowniczego pilota. Instytut Badań Technicznych Lotnictwa, wybrał dla

---

<sup>1</sup> *Szkolenie teoretyczne skoczków spadochronowych*, opr. M. Bystron, Aeroklub Warszawski, Warszawa 1998, s. 6-8.

potrzeb polskiego lotnictwa, produkowany w Stanach Zjednoczonych spadochron „Irving”. W związku z tym w 1927 r. zorganizowano w 1 Pułku Lotniczym w Warszawie, pod kierunkiem specjalisty ze Stanów Zjednoczonych Lymana Forda, pierwszy specjalny kurs dla instruktorów spadochronowych. Podczas kursu, jego uczestnicy mieli możliwość zapoznania się z nowym sprzętem. Na zakończenie adepci spadochroniarstwa wykonali skoki z samolotu Farman F-68 BN4 Goliath, tzw. metodą zrywu<sup>2</sup>. Rok później przeprowadzono szkolenie w miejscach stacjonowania pozostałych pułków lotniczych.

1 kwietnia 1929 r. otwarto w Legionowie pod Warszawą Wojskową Wytwórníę Spadochronów (od 1935 r. przemianowaną na Wytwórníę Balonów i Spadochronów). Podjęła ona na podstawie licencji produkcję spadochronów „Irving”.

Dla utworzenia wojsk powietrzno-desantowych potrzebne były oprócz spadochronów dwie dodatkowe rzeczy: świadomość co do koncepcji oraz masowe szkolenie spadochronowe.

Pierwsza publikacja nt. ofensywnego a nie tylko ratowniczego wykorzystania spadochronu ukazała się w Polsce w roku 1929. Był to artykuł autorstwa mjr dypl. pil. Mariana Romeyki pt. „Wyprawy specjalne”<sup>3</sup>. W latach późniejszych problem ten podjęli też inni autorzy<sup>4</sup>.

W 1933 r., na łamach „Przeglądu Lotniczego”, ukazał się niezwykle ciekawy artykuł kmdr ppor. Władysława Kosianowskiego pt. „O możliwościach desantów powietrznych”. Autor skoncentrował się na zagadnieniu współpracy desantów morskich i powietrznych wysuwając wiele tez, które znalazły potwierdzenie podczas II wojny światowej. Zaprezentował też poglądy, które można uznać za niehumanitarne ale aktualne i dzisiaj. „Biorąc pod uwagę różnorodność zadań, jakie może wykonać desant, operujący na tyłach nieprzyjacielskiej armii, należy też dać mu jak najwięcej wszelkich różnorodnych środków, potrzebnych do walki i destrukcyjnej pracy. To też należy się spodziewać, że w szeregach oddziałów desantowych znajdują się saperzy, minerzy i nawet chemicy. Bez względu na operację, skierowaną na słabe punkty nieprzyjaciela, może przybrać formę walki bardzo oddalonej od formułek,

<sup>2</sup> Skoki te odbywały się ze specjalnego podestu na skrzydle samolotu. Na znak dany przez instruktora skoczek otwierał spadochron, który zrywał go ze skrzydła (na podstawie K. Jaklewicz, *Użycie spadochronu*, [w:] *Przegląd Lotniczy*, 1935 nr 2, s.79-81).

<sup>3</sup> Opublikowany w *Przeglądzie Lotniczym*, 1929 nr 9.

<sup>4</sup> Np. mjr dypl. J. Spoćko, *Desant lotniczy i użycie lotnictwa jako środka zaopatrywania i ewakuacji*, [w:] *Przegląd Wojskowy*, 1934 zesz. 37; por. obs. bal. K. Jaklewicz, *Użycie spadochronu*, [w:] *Przegląd Lotniczy*, 1935 nr 2; mjr dypl. W. Mizgier-Chijacki, *Piechota powietrzna jako nowy rodzaj broni*, [w:] *Przegląd Piechoty*, 1937 nr 6; mjr inż. S. Mazurek, *Spadochroniarstwo*, [w:] *Przegląd Lotniczy*, 1938 nr 1 oraz *Spadochroniarstwo*, [w:] *Przegląd Lotniczy*, 1938 nr 1.

wypowiadanych na różnych konferencjach i konwencjach, określających „dopuszczalne” metody i środki wojenne.

Zatrutowanie wody i sianie sztucznie wyhodowanej zarazy, może iść w parze z paleniem osiedli ludzkich i niszczeniem wszelkich zapasów, potrzebnych jak dla walczącego frontu, tak i dla ludności cywilnej.”<sup>5</sup>

W 1935 r. płk dypl. pil. Sergiusz Abżułowski wydał 64-stronicową książeczkę pt. „Lotnictwo komunikacyjne, przewozy i desanty powietrzne”. Płk Abżułowski rozważał problemy klasyfikacji, uzbrojenia i organizacji desantów powietrznych oraz taktyki działania. Dostrzegł też problem elitarności wojsk spadochronowych. „Co się tyczy martwej części ładunku użytecznego samego desantu, zagadnienie jest bardziej złożone, gdyż nie ogranicza się ono do mechanicznego wyrzucenia i zmniejszenia wyposażenia samolotu, lecz sięga podstaw organizacji oddziałów desantowych.

Przede wszystkim trzeba dać odpowiedź na pytanie, czy do zadań desantowych nadaje się każdy oddział wojsk naziemnych, czy też należy je specjalizować, a jeżeli specjalizować, to jak dalece?

Rzecz jasna, że specjalizacja podnosi wydajność pracy w tej dziedzinie, do której jest zastosowana. Nie zawsze jednak w ramach całości jest ona w zgodzie z czynnikiem oszczędnościowym. Osobne oddziały desantowe niewątpliwie będą droższe (w liczbach bezwzględnych) niż zwykle, rozważyć więc trzeba, czy te koszty zwiększone zamortyzują się w pracy specjalnej oraz czy tej pracy będzie dość, żeby wyspecjalizowane oddziały nie próżnowały.

Rozważania mogą oprzeć jedynie na znajomości ogólnych warunków latania, sprawdzić zaś ich słuszność da się tylko za pomocą doświadczeń praktycznych.

Rola żołnierzy desantu w czasie przelotu jest zupełnie bierna, czynności ich, z małymi wyjątkami są skończone z chwilą usadowienia się na wskazanym miejscu w kabinie samolotu, a rozpoczynają się znowu dopiero po wylądowaniu.

Jednak nie każdy organizm ludzki dobrze znosi wrażenia nawet najzwyczajszej podróży powietrznej; znam wypadki omdleń, wymiotowania i t.p. Nie bez podstawy ustalono specjalne przepisy sanitarne dla lotników, odmienne od ogólnych; nie bez podstawy też służba w lotnictwie (personel latający) do dziś dnia jest ochotnicza.

Pomijam mniejszy lub większy, lecz zawsze ujemny wpływ na otoczenie chorego na morską (powietrzną) chorobę. Żołnierz nie znoszący latania, w chwili gdy każda sekunda będzie droga, tj. po lądowaniu na obcym terytorjum, niewątpliwie wniesie zamieszanie, które może udaremnić całe przedsięwzięcie.

<sup>5</sup> W. Kosianowski, *O możliwościach desantów powietrznych*, [w:] *Przegląd Lotniczy*, 1933 nr 11, s. 489.

Jeśli chodzi o zastosowanie spadochronu, to nie ma mowy, żeby skakanie z samolotu ludzi do tego specjalnie nieprzygotowanych mogło się obejść bez wypadków i znacznych strat. Niedoświadczony oddział, skaczący ze spadochronami, rozproszy się na dużej przestrzeni i nieprędko da się zebrać żołnierzy, ogłupiałych po silnych i zupełnie nowych wrażeniach. Wreszcie, każdy skoczek ze względu na brak umiejętności stanowi poważne niebezpieczeństwo dla samolotu, z którego skacze (przedwczesne otwieranie spadochronu).

Wydaje się więc całkowicie wskazany dobór ludzi przeznaczonych do desantu pod względem zdrowotnym i psychicznym.”<sup>6</sup>

Poza publikacją własnych przemyśleń, na łamach polskiego piśmiennictwa fachowego, okresu międzywojennego można też było dostrzec uważną obserwację rozwoju myśli i praktyki spadochroniarstwa wojskowego oraz przewozów lotniczych za granicą. Dotyczyło to w kolejności takich krajów jak: Związek Radziecki, Niemcy, Francja, Stany Zjednoczone, Wielka Brytania i Włochy.

Punktem wyjścia do rozważań na temat organizacji formacji spadochronowej stały się obserwacje organizacji i przygotowań pododdziałów spadochronowych, zwłaszcza w ZSRR i Francji. Polscy specjaliści byli zainteresowani organizacją grup spadochronowych o pododdziale. Wynikało to przede wszystkim z faktu szczupłości lotnictwa transportowego będącego w dyspozycji Polskich Sił Zbrojnych oraz przypisywaniu pododdziałom spadochronowym roli dywersyjnej. Wszyscy byli też zgodni co do tego, że do formowania i rozwoju wojsk powietrzno-desantowych niezbędne są solidne podwaliny w postaci rozwoju masowego sportu spadochronowego.

Szkoleniem w zakresie sportów lotniczych, w Polsce w okresie międzywojennym, zajmowała się utworzona w maju 1923 r. Liga Obrony Powietrznej Państwa (LOPP). Jednak do roku 1935 LOPP nie prowadziła masowego szkolenia spadochronowego a pokazy spadochronowe traktowano głównie jako uzupełnienie występów lotniczych. W 1935 r. zarząd LOPP podjął jednak decyzję o zorganizowaniu szkolenia spadochronowego w skali ogólnokrajowej i masowej. Mimo braku bazy szkoleniowej i doświadczeń, akcja szybko nabierała rozmachu. W 1936 r. na kolorowych plakatach propagujących sport spadochronowy, w kinach i w radiu pojawiło się hasło „Młodzież na spadochrony”. Szeroko sprawę spadochroniarstwa podjęło pismo „Lot Polski i OPLG”. Na jego łamach ukazał się cykl artykułów mjr Włodzimierza Mizgier-Chojnackiego z Wojskowego Instytutu Naukowo Oświatowego – „Sport spadochronowy”. Zaś prezes zarządu głównego LOPP - L. Barbecki stwierdził: „Uważam, że sport spadochronowy jest dla naszej młodzieży potrzebny. „Będzie on dla niej świetną szkołą silnych charakterów i doskonałym przedszkolem

<sup>6</sup> S. Abzółtowski, *Lotnictwo komunikacyjne, przewozy i desanty powietrzne*, Wydawnictwo J. Jankowski, Warszawa 1936, s. 29-30.

szybownictwa i lotnictwa. W przyszłości sport ten może mieć znaczenie wojskowe. Musimy więc sport spadochronowy zorganizować, a środki na to znajdziemy”<sup>7</sup>.

Wyniki prac były wkrótce widoczne, do roku 1938 wykonano cztery skoki zespołowe w liczbie od 40 do 60 skoczków oraz 25 skoków zespołowych z mniejszą liczbą spadochroniarzy. Polscy spadochroniarze występowali na pokazach w Holandii, Luksemburgu, na Łotwie i na Węgrzech. Wybudowano 17 wież spadochronowych m.in. w Bydgoszczy, Grudziądzu i Kielcach. Pierwsza wieża spadochronowa powstała w Warszawie w 1936 r.<sup>8</sup> W Warszawie przed II wojną światową były dwie wieże spadochronowe<sup>9</sup>.

Szkolenie skoczka spadochronowego w LOPP obejmowało 6 stopni:

I - podstawowe wiadomości z dziedziny sportu spadochronowego, ćwiczenia na trapezie treningowym, ewentualnie na batucie, skoki z 25 metrowej wieży spadochronowej. Szkolenie odbywało się w kołach sportu spadochronowego.

II - wyszkolenie skoczka spadochronowego i skoki z samolotów. Szkolenie prowadzone było w ośrodkach sportu spadochronowego.

III - szkolenie sportowo-spadochronowe, obejmowało różnorodne i bardziej skomplikowane skoki spadochronowe, naukę żeglowania przy pomocy spadochronu, skoki grupowe i gry sportowo-spadochronowe. Nauka odbywała się w specjalnej eskadrze treningowej.

IV - wyszkolenie instruktora sportu spadochronowego drugiej kategorii, obejmowało zapoczątkowanie szkolenia w skokach przewlekłych (z opóźnionym otwarciem). Wyszkolenie odbywało się w ośrodkach szkolnych bądź w szkole sportu spadochronowego.

V - wyszkolenie instruktora sportu spadochronowego pierwszej kategorii oraz skoki przewlekłe. Nauka zasadniczo miała miejsce w szkole sportu spadochronowego.

<sup>7</sup> J. Tucholski, *Spadochroniarze*, Warszawa 1991, s. 24-26.

<sup>8</sup> Konstrukctorem wieży spadochronowej był inż. Jerzy Koziołek z Chorzowa. Wieża o wysokości 28 m z pomostem do skoków na wysokości 20 m została wybudowana na terenie Wystawy Przemysłu Metalurgicznego i Elektronicznego na Polu Mokotowski. Po zamknięciu wystawy wieża została rozebrana i przeniesiona na ul. Czerniakowską. Dziennie z wieży tej korzystało od 200 do 300 osób. W czasie wojny została rozebrana przez Niemców i wywieziona. Druga wieża spadochronowa w Warszawie była usytuowana na Pradze w okolicy ogrodu zoologicznego. W czasie wojny służyła jako stanowisko broni przeciwlotniczej. W okresie II wojny światowej pierwsza wieża spadochronowa na terenie Imperium Brytyjskiego została wybudowana przez Polaków w ośrodku treningowym 1 Samodzielnej Brygady Spadochronowej w Largo w 1941 r.

<sup>9</sup> S. Mazurek, *Wieżyczki spadochronowe, ich urządzenie i konstrukcja*, [w:] *Lot Polski i OPLG*, 1935 nr 24, s. 2; W. Mizgier-Chojnacki, *Sport spadochronowy rozwija się pomysłnie*, [w:] *Lot Polski i OPLG*, 1938 nr 89, s. 36-37.



VI - okres doskonalenia najwybitniejszych skoczków celem zdobycia tytułu mistrza sportu spadochronowego<sup>10</sup>.

Tak więc, LOPP, która korzystała z pomocy wojska i wojskowych klubów sportowych, przystąpiła do szkolenia kadr instruktorskich w swym centralnym ośrodku w Legionowie, gdzie obok Wytwórni Balonów i Spadochronów stacjonował 2 Batalion Balonowy. W 1936 r. zorganizowano cztery kursy instruktorskie o charakterze sportowym. Program kursu obejmował takie przedmioty jak: sport spadochronowy, budowa i zastosowanie spadochronu, kinematyka skoku, fizjologia skoków, konserwacja i przechowywanie spadochronów oraz meteorologia. Następnie zaś zajęcia praktyczne: nauka składania spadochronu, zaprawa na trapezie, 10 skoków z wieży spadochronowej, 3 skoki z balonu na uwięzi z pułapu od 650 m do 850 m, skoki z samolotu z pułapu od 600 m do 1000 m<sup>11</sup>.

W tym samym roku w Szkole Podchorążych Piechoty w Ostrowi Mazowieckiej przeprowadzono wstępne szkolenie spadochronowe z wykorzystaniem nowo wybudowanej wieży spadochronowej. Rok później, podczas promocji, podchorążowie wykonali symulowany desant na plac ćwiczeń<sup>12</sup>.

5 września 1937 r. odbył się, na polach wsi Wieliszewo koło Legionowa, desant 60 skoczków obserwowany przez około 10 tys. widzów. Spadochroniarzy desantowano z samolotów Fokker F-VIIB/3m. W takiej to atrakcyjnej oprawie zapoczątkowano pierwszy wojskowy kurs spadochronowy. Jego program był zbliżony do poprzednich kursów sportowych (składanie spadochronu, min. 15 skoków z wieży spadochronowej, skok z balonu na uwięzi, skok z samolotu). W kursie brali udział wybrani absolwenci szkół podchorążych. Jego zadaniem było przygotowanie przyszłych oficerów do wojskowych skoków ze spadochronem.

Zaś rok później, w sierpniu 1938 r. przeprowadzono pokaz desantu na warszawskie lotnisko Okęcie, obserwowany przez przedstawicieli ministerstwa spraw wojskowych. Spadochroniarze skakali z uzbrojeniem i wyposażeniem osobistym. W desancie brali udział, w znacznej części, uczestnicy kursu z września 1937 r. Następnie zostali oni skierowani na kolejny kurs, który trwał od 5 do 12 września 1938 r. Jego celem było przygotowanie do udziału w manewrach, które miały pozwolić na zebranie praktycznych wniosków z zakresu użycia pododdziałów spadochronowych.

Program kursu obejmował:

\* układanie spadochronów,

<sup>10</sup> W. Mizgier-Chojnacki, *Sport spadochronowy. Zakres i metody szkolenia* [w:] *Lot Polski i OPLG*, 1935 nr 16, s. 4-6.

<sup>11</sup> S. Mazurek, *Spadochroniarstwo*, [w:] *Lot Polski i OPLG*, 1937 nr 5, s. 20-21.

<sup>12</sup> H. M. Królikowski, *Oddziały powietrzno-desantowe i specjalne Wojska Polskiego 1939-1945*, Warszawa 1993, s. 20; Archiwum Wojskowego Instytutu Historycznego V-22-180.

- \* 4 godziny wykładów z zakresu dokonywania zniszczeń,
- \* 2 godziny ćwiczeń na mapie i stole plastycznym z taktyki desantu,
- \* skoki z samolotu (oblatanie na RWD-8, skok z Fokkera F-VII/3m, skok z RWD-8, skok z obciążeniem z RWD-8, skoki grupowe z Fokkera FVII/3m z obciążeniem)<sup>13</sup>.

W skład grupy spadochroniarzy-dywersantów weszło 25 żołnierzy, w tym jeden konfident z Oddziału II Sztabu Głównego. Struktura pododdziału była następująca:

- \* dowódca (por. sap. Antoni Mokrzecki);
- \* drużyna saperów (dowódca por. sap. Jerzy Sigenfeld i 9 podoficerów saperów z 2 batalionu saperów);
- \* drużyna piechoty (dowódca ppor. Jerzy Górecki z 21 Pułku Piechoty<sup>14</sup> i 8 podoficerów służby czynnej oraz rezerwy);
- \* sekcja łączności (dowódca ppor. łącz. Wacław Malinowski, 1 oficer i 1 podoficer);
- \* lekarz (w stopniu podchorążego).

Uzbrojenie desantu stanowiły pistolety, karabinki (tylko w drużynie piechoty), 1 ręczny karabin maszynowy, granaty ręczne, petardy (imitujące bojowe ładunki wybuchowe). Wyposażenie sekcji łączności to: radiostacja krótkofalowa, aparat do podsłuchu rozmów telefonicznych, komplet narzędzi do niszczenia linii telekomunikacyjnych wraz ze słupolazami i pasem zabezpieczającym, dwa pokrowce skórzane na gołębie pocztowe.

Aby nie przeciążać skoczków i spadochronów, sprzęt łączności rozdzielono na dwóch skoczków. Jednemu przydzielono radiostację (umocowaną na plecach w okolicach lędźwi pod spadochronem głównym), dwa futerały skórzane z gołębiami pocztowymi (po obu bokach pod ramionami). Torbę ze słuchawkami, kluczem telegraficznym i linką antenową umieszczono na piersiach pod spadochronem zapasowym. Drugiemu skoczkowi z sekcji łączności (w stopniu podoficera) przydzielono dwie baterie anodowe (na plecach pod spadochronem głównym), futerał z kompletem narzędzi do niszczenia linii telefonicznych (z boku pod ramieniem), aparat do podsłuchu telefonicznego (na drugim boku pod ramieniem). Słupolazy zdecydowano wyrzucić z samolotu nad rejonem lądowania.

<sup>13</sup> *Sprawozdanie o desantach spadochronowych na wołyńskich ćwiczeniach między dywizyjnych*, Centralne Archiwum Wojskowe, I 302.4.1457.

<sup>14</sup> 21 Pułkiem Piechoty „Dzieci Warszawy” od początku 1939 r. oraz podczas walk we wrześniu, dowodził płk dypl. Stanisław Sosabowski. W Wielkiej Brytanii dowodził polską 1 Samodzielną Brygadą Spadochronową od początku jej istnienia, oraz podczas desantu pod Arnhem. W okresie wojny awansowany do stopnia generała brygady.



Łącznościowcy nie mogli lądować przepisowo z przewrotem amortyzującym uderzenie, lecz bez upadku na silnie ugiętych nogach. Upadek groził połamaniem zeber, uszkodzeniem kręgosłupa, uszkodzeniem sprzętu lub zgnieceniem gołębi.

Ręczny karabin maszynowy przydzielono najwyższemu wzrostem oficerowi, który podobnie jak karabinek przymocowano paskami do uda i boku skoczka. Po otwarciu spadochronu można było paski odpiąć i po lądowaniu wykonać „szturmowe padnij”.

Start do akcji, z lotniska w Skniłowie pod Lwowem, nastąpił w dniu 15 września 1938 r. w godzinach popołudniowych. Założono, że w powietrzu panuje lotnictwo przeciwnika, więc desant nastąpił po zmroku. Po około 30 min. Lotu, żołnierze wyskoczyli z wysokości 200 m (pierwotnie planowano skok z 400 m z 5 sek. opóźnieniem otwarcia spadochronu). Desant wylądował na niewielkiej polanie, w rejonie lasów Puchany, 10 km na południe od Łucka. Po upływie 2-3 min. nie niepokojeni spadochroniarze skryli się w lesie i zamaskowali spadochrony.

Wyrzucenie desantu zostało zaobserwowane przez dywizjon artylerii przeciwlotniczej z Łucka. Natomiast 30 Dywizja Piechoty, w rejonie działania której lądował desant, nie miała o nim żadnych wiadomości i nie podjęła żadnych działań w kierunku likwidacji zagrożenia ze strony spadochroniarzy.

Nie udało się natomiast przesłać informacji o pomyślnym wylądowaniu grupy do dowódcy armii. Akumulatory do radiostacji uległy przedwczesnemu wyczerpaniu a gołębie zestresowane skokiem ze spadochronem posiadały na pobliskich gałęziach i chwilowo ani myślały o kontynuowaniu podniebnych wojaży.

Poruszający się nocą dywersanci pozorowali zniszczenie niestrzeżonych mostów drogowych w rejonie miejscowości Połonka i Góry Połonka, wiaduktów oraz odcinków torów kolejowych. Napotkane linie telefoniczne przecinano w miejscach niewidocznych i trudnodostępnych. Spadochroniarze podczas nocy kilkakrotnie napotykali pododdziały wojska ale nie spotkali się z próbami przeciwdziałania. Dopiero obrzucanie petardami samolotów na lotnisku polowym wywołało pościg. Około godz. 5.00 nad ranem spadochroniarze dotarli do Łucka, gdzie stacjonowało kierownictwo ćwiczenia.

Ponieważ desant odbył się w zasadzie niezauważony to został on powtórzony w dniu 17 września przed kierownictwem ćwiczeń. Tym razem spadochroniarzom udało się nadać meldunek po wylądowaniu oraz otrzymać potwierdzenie odbioru.

We wnioskach po ćwiczeniach stwierdzono, że:

- \* Desanty spadochronowe są zagadnieniem zupełnie realnym, którego nie można lekceważyć.
- \* Zwalczanie desantu nie jest rzeczą prostą i łatwą.
- \* Wykonanie desantu możliwe będzie przy posiadaniu w danym rejonie przewagi w powietrzu.

Postulowano też aby żołnierzy desantu powietrznego wyposażyc w pistolety maszynowe „Thompson”, granaty ręczne i broń białą. Proponowano też aby wprowadzić spadochrony o większej nośności i większej prędkości opadania (używane podczas ćwiczeń spadochrony „Irving” miały nośność 80 kg i prędkość opadania 5 m/sek.). Za pożądane uznano też wprowadzenie barw maskujących dla spadochronów oraz nowego specjalnego umundurowania dla skoczków<sup>15</sup>.

Manewry na Wołyniu przesądziły też o podjęciu decyzji o powołaniu Wojskowego Ośrodka Spadochronowego (WOS). WOS rozpoczął swoją działalność w maju 1939 r. w Bydgoszczy przy 4 Pułku Lotniczym<sup>16</sup>. Na komendanta WOS wyznaczono mjr pil. Władysława Tuchułę z 6 Pułku Lotniczego. Instruktorami spadochronowymi byli: Antoni Grabowski i Feliks Zacharski z LOPP. Głównym specjalistą od konserwacji spadochronów został por. Janusz Kędziński. Zaś na instruktorów szkolenia wojskowego powołano por. piechoty Jerzego Góreckiego, ppor. saperów Jerzego Siegenfelda, kpt. pil. Feliksa Kuleszę oraz ppor. łączności Wacława Malinowskiego. WOS dysponował też trzema samolotami Fokker VII/3m wraz z pilotami i mechanikami.

Zadaniem Wojskowego Ośrodka Spadochronowego było przygotowanie oficerów i podoficerów piechoty, saperów oraz łączności do wykonywania zadań dywersyjnych na tyłach nieprzyjaciela po skoku ze spadochronem. Jednocześnie chciano przygotować kadrę dla mającego powstać w lutym 1940 r. batalionu spadochronowego.

WOS prowadził też próby i testy sprzętu, który miał być wykorzystywany przez spadochronowe grupy dywersyjne oraz pododdziały powietrznodesantowe. I tak na polecenie Dowództwa Wojsk Łączności - uczestnik manewrów wołyńskich - ppor. Wacław Malinowski opracował założenia techniczne, jakim powinna odpowiadać radiostacja krótkofalowa dla wojsk spadochronowych. W ciągu dwóch miesięcy powstała pełna dokumentacja techniczna. Produkcję podjęła fabryka „Avia” w Warszawie, która produkowała radiostacje na potrzeby lotnictwa. W kwietniu 1939 r. po upływie czterech miesięcy od wykonania dokumentacji, przeprowadzono próby dwóch prototypów a w maju dostarczono pierwsze cztery egzemplarze. Zasięg radiostacji miał zapewniać dwustronną łączność, na fali przyziemnej, wynosił 35 km a na fali odbitej 100-150 km i więcej. Odbiornik, nadajnik, słuchawki,

<sup>15</sup> *Sprawozdanie o desantach...*; W. Malinowski, *O organizacji oddziałów spadochronowych w Wojsku Polskim przed 1939 r.*, [w:] *Wojskowy Przegląd Historyczny*, 1961 nr 2, s. 162-167.

<sup>16</sup> W okresie od maja do sierpnia 1939 r. w skład 4 Pułku Lotniczego, dowodzonego przez płk pil. Stanisława Stachonia, wchodziły: 141 i 142 Eskadry Myśliwskie, 41 i 42 Eskadry Liniowe oraz 43 i 46 Eskadry Towarzyszące (Obserwacyjne), (na podstawie J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach 1918-1939*, Warszawa 1989, s. 263-315).

klucz telegraficzny, antena i suche źródła zasilania mieściły się w skrzynce duralu-miniowej o wymiarach 300x200x600 mm i ciężarze 2 kg. Jednak w wyniku prób okazało się, że radiostacja była bardzo trudna w obsłudze, miniaturowe słuchawki wciskane do uszu nie zapewniały izolacji łącznościowca od dźwięków zewnętrznych, źródła zasilania szybko ulegały rozładowaniu, a w sprzyjających warunkach osiągnano zasięg do 30 km.

O wiele lepsze wyniki osiągnęli saperzy eksperymentujący z materiałami wybuchowymi pod różną postacią. Bardzo obiecująca była mina kolejowa pomysłu płk. S. Stelmachowskiego. Mina ta specjalnie przeznaczona do niszczenia torów kolejowych charakteryzowała się małymi wymiarami (szerokość miny odpowiadała szerokości szyny kolejowej) co ułatwiało jej ukrycie. Odbezpieczona mina eksplodowała pod wpływem nacisku lub próbie uniesienia.

Do zrzutu broni zespołowej oraz zaopatrzenia skonstruowano amortyzowane zasobniki spadochronowe o nośności 120 kg. Dla broni osobistej i lżejszego wyposażenia przygotowano specjalne pokrowce. Przeprowadzano też próby desantowania na trzech spadochronach, rozmontowanej armaty przeciwpancernej kal. 37 mm Bofors wz. 36 oraz materiałów wybuchowych. Spadochroniarze z WOS testowali też nowe pistolety maszynowe „Mors”<sup>17</sup>. Wszystkie niezbędne prace były wykonywane w warsztatach 4 Pułku Lotniczego.

Spadochroniarze za skok doświadczały otrzymywali dodatek w wysokości 20 zł, a za skoki ćwiczebne 10 zł. Korzystano ze znanych już spadochronów „Irving”. W maju 1939 r. WOS otrzymał 50 nowych spadochronów, wyprodukowanych w Legionowie. Ich czasie wykonano z importowanego z Japonii jedwabiu. Po miesiącu eksploatacji 25 spadochronów uległo zniszczeniu w stopniu uniemożliwiającym dalszą eksploatację. W wielu przypadkach czasie pękały już przy pierwszym skoku.

Na początku czerwca 1939 r. rozpoczął szkolenie w WOS pierwszy kurs, w którym wzięło udział 40 oficerów i 40 podoficerów zawodowych powołanych po odbyciu podstawowego kursu spadochronowego w LOPP. Program kursu obejmował:

- \* Dużo zajęć z wychowania fizycznego, w tym walkę wręcz oraz ćwiczenia przygotowujące do skoków spadochronowych.

<sup>17</sup> Opracowany przez inż. P. Wilniewczyca wspólnie z inż. J. Skrzypińskim pistolet maszynowy „Mors” (po łac. Śmierć) był wynikiem, trwających już od połowy lat dwudziestych, zainteresowań polskich konstruktorów tym, wówczas nowym rodzajem broni strzeleckiej. Pistolet maszynowy kal. 9 mm Mors wz. 39 działał na zasadzie wykorzystania energii odrzutu swobodnego zamka. Długość broni 930 mm, masa broni bez magazynka 4,2 kg, masa pełnego magazynka 0,465 kg, pojemność magazynka 25 naboji (na podstawie A. Konstankiewicz, *Broń strzelecka Wojska Polskiego 1918-39*, Warszawa 1986, s. 83-88).

- \* Obsługę sprzętu przeznaczonego dla żołnierzy desantu spadochronowego.
- \* Naukę składania spadochronu.
- \* Skoki z wieży spadochronowej.
- \* Skoki ze spadochronem w różnych warunkach, uwalnianie się z uprząży przed lądowaniem w wodzie lub terenie bagnistym, naukę ślizgów w celu zwiększenia prędkości opadania, gaszenie wahań i kontrola spadochronu w powietrzu.
- \* Gaszenie czaszy i maskowanie spadochronu po wylądowaniu.
- \* Ćwiczenia dywersyjne.

Preferowano uczestników ze znajomością języka niemieckiego oraz rosyjskiego, co jednoznacznie wskazywało ewentualne tereny działania saperских grup dywersyjnych oraz odpowiadało kierunkom z jakich zagrożona była Polska.

Podczas trzech miesięcy trwania kursu nie odnotowano poważniejszych wypadków poza zwichnięciami stawów skokowych oraz gustownymi strupami i bliznami na twarzy. Przed skokiem spadochroniarze bandażowali stawy skokowe, co powodowało ich usztywnienie i zmniejszenie możliwości urazu<sup>18</sup>.

Oddajmy teraz głos uczestnikowi kursu „W trzecim tygodniu przypadają pierwsze skoki. Z rana meldujemy się na lotnisku. Nakładamy polskie kombinezony lotnicze z grubego brezentu. Każą nam na lince przywiązać noże składane „na wszelki wypadek”. Służyły one do ucięcia linek spadochronu, gdyby zaczepił się o samolot; spadochroniarz mógł użyć spadochronu piersiowego czyli zapasowego.

Spod oka oglądam moją grupę. Wszystko kaprale – saperzy, chłopcy jak dęby. Panuje spokój; niekiedy słychać żarty. Instruktor cywilny, wysoki, kościsty blondyn, sprawdza zapięcia.

Do samolotów-marsz!

Oddział rusza chwiejąc się niezgrabnie. Wygląda jak sznur garbatych nurków.

Gotowi – starrt. Samolot, śmieszne pudło o ścianach z jakiejś grubej materii, przepojonej olejną farbą, trzęsie się i podskakuje. Odbija się jeszcze dwa razy i zaczyna lekko kołysać.

Stajemy w ogonku przed drzwiami samolotu. Skok ma być pojedynczy na rozkaz, a raczej dotknięcie instruktora. Widzę, jak drzwi się otwierają. Kościsty blondyn lekko dotknął mego ramienia. Stoję na przedzie i mam skakać pierwszy.

Wychyliłem głowę i ... zobaczyłem w dole pociąg, jak czarną gąsienicę. Coś z boku potężnie dmuchnęło; przez chwilę widziałem kolejno raz niebo, raz ziemię. Coś strzeliło z hukiem; poczułem szarpnięcie – i ... nareszcie spokojnie wiszę, a raczej siedzę. Pode mną las, ale to bajka, - grunt, że mam pod sobą coś stałego.

<sup>18</sup> S. Kruszewski, *Jedwabna robota przed wojną*, [w:] *Polscy spadochroniarze. Pamiętniki żołnierzy*, Newton 1949, s. 33-36; W. Malinowski, *op.cit.*, s. 167-171.

Po południu wykład.

Proszę panów, desanty dzielą się na duże i małe, tj. saperskie dywersyjne i bojowe.”<sup>19</sup>

Prowadzono też ćwiczenia dywersyjne. Kursanci brali udział w trzech praktycznych ćwiczeniach małych grup dywersyjnych.- „Panie poruczniku. Poleci pan Fokkerem Nr 1. Miejsce lądowania – polana leśna koło m. Grzeczna Panna pod Nakłem. Po wylądowaniu – marsz na kierunek przez lasy do łuku toru kolejowego. O godz. 24.00 przechodzi tamtędy pociąg. Zadanie: wysadzić pociąg w ruchu. Wykonanie meldować gołębiem. Skład patrolu: pan + 8. Po wykonaniu zadania marsz na polanę X, gdzie o godz. 4.00 wyłożyć płachty rozpoznawcze. Powrót samolotem. Start – godz. 19.00. Otrzymuje pan szkic i busołą. Za godzinę pobierze pan materiały minerskie. Czołem!

Ubieramy się. Na ubranie ćwiczebne wkładamy pas parciany z ładownicami na kostki trotylu. Z tyłu na pasie - toporek, założony trzonkiem do góry. Pod brodą na guziku w klocek drewnianym wielkości pudełka zapalek – splotki detonujące. Mój łącznościowiec mocuje się z dwoma gołębiami, które ani rusz nie chcą wleźć do skórzanego pokrowca.

Gotowi.

Maszerujemy na lotnisko. Fokkery stoją posłusznie w niemym oczekiwaniu. Startujemy: Dla pewności sprawdzam zapięcia szelek. Na dole jakieś rzeczki, kępki drzew, czasami tafla jeziora. Dolatujemy do większego lasu. Psiakrew nie mam mapy „setki”.

Przygotować się - woła obserwator.

Skok!

Lecimy na łeb na szyję. Rymnąłem koło jakiegoś mendla zboża, wbijając się po kostki w miękki grunt. Wstaję, zbieram swą grupę, staram się zorientować w położeniu według mapy i szkicu. Gdzie tam! Zamiast lasu z czterech stron, mam las z trzech stron, obok zaś widać drogę i jakieś chałupy. Mimo mroku wybiegają ludzie, przede wszystkim dzieci; pędzą w naszym kierunku, sadząc susami przez bruzdy.

Nie ma czasu do stracenia ... Jest rzeczą widoczną, że obserwator się pomylił. Wyrwamy na „kierunek”. Brniemy przez młody zagajnik, gęsty i mokry. Gałęzie świerkowe chlaszczą nas boleśnie po twarzy. Trzy godziny rwaliśmy na przód.

Posuwamy się teraz wzdłuż szosy. Nareszcie jej zakręty i łuki zgadzają się ze szkicem.

O godz. 1.00 jesteśmy u celu. Pociąg dawno przeszedł, ale odpalić nie zaszkodzi. Pozorujemy uszkodzenia zewnętrznego toru na łuku. Rozlega się huk od

<sup>19</sup> E. Jurewicz, *Wczoraj, dziś i jutro. Wspomnienia bydgoskie*, [w:] *Polska Walcząca. Żołnierz Polski na Obczyźnie*, 1942 nr 11, s. 2.



wybuchu kostki trotylu. Gołąb, wypuszczony z torby siada na gałęzi i ani myśli o służbie. Trzeba go spłoszyć kamieniem i gwizdem.

Zimno. Przemoczone do nitki ubranie ciąży jak ołów. Patrol idzie za mną gęsiego. Milczą ... Przecinamy drogę polną. W świetle latarki elektrycznej rzucam okiem na szkie. Wchodzimy w mały zagajnik. Na przeciwległym skraju rozległe rzyśko, do połowy zżęte i zwiezione. To tu. Godzina trzecia – zaczyna świtać.

Przygotować płachty rozpoznawcze.

Z daleka coś jakby bzyknęło. Dźwięki się powtórzyły i zwały w jeden brzękliwy ton, gwałtownie rosnący. Jest pilot. Wali wprost na nas lotem nurkowym. Poznaje nas, bo za chwilę energicznie podrywa maszynę. Dobry lotnik. Idziemy na miejsce zbiórki i ładujemy się na samolot.”<sup>20</sup>

Uwieńczeniem kursu były ćwiczenia przeprowadzone w dniu 2 sierpnia 1939 r. Celem działania dwudziestoosobowego desantu (8 piechurów, 9 saperów i 3 łącznościowców), pod dowództwem por. J. Góreckiego, było rzeczywiste zniszczenie małego wiaduktu kolejowego, około 300 metrów toru oraz napowietrznej linii telegraficznej na linii kolejowej Mińsk Mazowiecki – Tłuszcz. Obiekt działania spadochroniarzy znajdował się między stacjami kolejowymi Cygów i Pustelnik. Uzbrojenie grupy desantowej to ciężki karabin maszynowy (zrzucony w zasobniku), ręczny karabin maszynowy, dwa pistolety maszynowe „Mors”, karabinki, pistolety oraz granaty ręczne. Grupie saperów przydzielono materiał wybuchowy, spłonki detonujące, lonty. Łącznościowców wyposażono w radiostację, aparat do podsłuchu rozmów telefonicznych i komplet narzędzi do niszczenia linii łączności.

Desant z samolotów Fokker F-VII/3m został poprzedzony rekonesansem lotniczym z udziałem dowódcy grupy<sup>21</sup>.

„Nad Mińskiem wyprawa nasza znalazła się 20 minut przed godziną 10. Pokrążywszy nieco przyjęliśmy kurs północny, przelatując nad skrzyżowaniem toru z szosą. Piloci zwarli szyk na tyle, na ile pozwalały ciężkie i niezdarne w locie grupowym samoloty. Spadochroniarze stali w kabinie, gotowi w każdej chwili do skoku. Zasobniki leżały obok otwartych drzwi. Widziałem już wyraźnie wiadukt i obok charakterystyczną niedużą kępę drzew. Do godziny 10 brakowało 7 minut.

Powinno się udać – pomyślałem.

Moja rola była już skończona. Nie miałem już żadnego wpływu na dalszy rozwój akcji. Trójka samolotów na wysokości 400 metrów zbliżyła się do celu, nie mogłem już ani manewrować ani zmieniać szybkości. Jeszcze chwila i pierwszy

<sup>20</sup> E. Jurewicz, *Wczoraj, dziś i jutro. Wspomnienia bydgoskie*, [w:] *Polska Walcząca. Żołnierz Polski na Obczyźnie*, 1942 nr 11, s. 2.

<sup>21</sup> Zarządzenia dotyczące kursów i ćwiczeń spadochronowych z dnia 13 oraz 29 lipca 1939 r., Centralne Archiwum Wojskowe, I 302.4.1179.



skoczek opuścił samolot. Za nim reszta, a potem wyrzucono zasobniki.”<sup>22</sup>. Desant przeprowadzono zgodnie z planem o godz. 10.00. Po upływie 20 min. spadochroniarze dokonali wszystkich zaplanowanych zniszczeń. W momencie nadawania meldunku o wykonaniu zadania, grupa dostała się pod ostrzał strony przeciwnej. Wywiązała się walka. W tym momencie odtrąbiono koniec ćwiczenia. Grupa wyższych oficerów obserwujących ćwiczenie była pod wrażeniem zniszczeń dokonanych przez małą grupkę spadochroniarzy.

W sierpniu rozpoczęto szkolenie, w WOS, następnej grupy 80 żołnierzy wojsk spadochronowych. Tym razem położono większy nacisk na wykonywanie skoków w trudnych warunkach, skoków o zmierzchu, skracanie czasu przebywania w powietrzu, skoki z opóźnionym otwarciem<sup>23</sup>. Kurs został przerwany przez zbliżający się wybuch wojny.

30 sierpnia ośrodek został przetransportowany samolotami oraz koleją do bazy lotniczej Małaszewicze pod Brześciem nad Bugiem. Personel i kursanci mieli zorganizować desanty dywersyjne w Prusach Wschodnich. Jednak w pierwszym dniu wojny, tj. 1 września 1939 r. o godz. 5.30 lotnictwo niemieckie dokonało nalotu na lotnisko uszkadzając samoloty i niwecząc plany działań na terenie przeciwnika. W dniu 13 września zarządzono ewakuację lotniska w kierunku południowo-wschodnim. Tymczasem rzut kolejowy wyruszył z Bydgoszczy 2 września. Po rozbiciu, w wyniku lotniczego bombardowania pociągu, transportu kolejowego na dwie części, grupa 12 żołnierzy dotarła na lotnisko w Małaszewiczach, już po jego ewakuacji. Swoją szlak zakończyła w Wisznicach.

Część spadochroniarzy brała udział w walkach z Niemcami, jak np. por. W. Malinowski dowodzący plutonem ciężkich karabinów maszynowych pod Janowem Lubelskim<sup>24</sup>. Część, jak np. por. J. Górecki, dotarła do Wielkiej Brytanii, gdzie dzięki ich wiedzy można było rozwinąć i udoskonalić szkolenie polskich, brytyjskich, francuskich i innych alianckich jednostek spadochronowych.

<sup>22</sup> K. Sławiński, *Desant*, [w:] *Skrzydłata Polska*, 1962 nr 11, s. 17.

<sup>23</sup> *Zarządzenia dotyczące kursów...*; W. Malinowski, *op.cit.*, s. 171-173.

<sup>24</sup> H. M. Królikowski, *op.cit.*, s. 29-30.