

# Węcowski, Andrzej

---

## Major pilot Bohdan Arct (1914-1973) w 85 rocznicę urodzin

---

Szkice Podlaskie 7, 187-192

---

1999

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.

## Andrzej Węcowski (Siedlce)

*Major pilot Bohdan Arct (1914 - 1973) w 85 rocznicę urodzin*

27 maja 1914 roku urodził się w Warszawie Bohdan Arct, syn Zygmunta i Marii z domu Buyno. Jego ojciec był księgarzem i wydawcą, matka zaś autorką powieści dla dzieci i młodzieży. Ojciec Zygmunta, Michał (1840-1916) w 1881 r. objął kierownictwo firmy po swoich przodkach<sup>1</sup> - w 1887 r. przeniósł główną siedzibę z Lublina do stolicy; zlokalizował ją w księgarni nabytej od Artura Gruszeckiego.<sup>2</sup> Nawiązał współpracę z wybitnymi pedagogami (m.in. z Zygmuntem Glogerem, Waclawem Nałkowskim, Stefanią Sempołowską), rozwinął publikację dla potrzeb powszechnej oświaty, w latach 1901-1913 wydał ponad 600 pozycji w serii „*Książki dla Wszystkich*.”<sup>3</sup> W 1901 r. jego starszy syn, Zygmunt (1871-1935), ożenił się z Marią Buyno (ur. w roku 1877), córką Adolfa i Walerii z domu Szczuka. Maria ukończyła Instytut Maryjski w Warszawie, Wyższe Kursy Żeńskie Literatury im. A. Baranieckiego w Krakowie; studiowała także językoznawstwo za granicą. Przez pewien czas przebywała z mężem w Lipsku, by zapoznać się z działalnością wydawniczą

Maria Buyno-Arctowa od 1902 r. była współredaktorką „*Mojego Pi-semka*”, a w latach 1905-1936 jego redaktorką. Swoje książki dla dzieci i młodzieży publikowała w seriach: „*Moje Książeczki*” i „*Zajmujące Czytanki*”. W czasopismach tych publikowali swoje utwory bardzo znani autorzy, m. in. Maria Konopnicka, Antonina Domańska, Walery Przyborowski, Władysław Umiński. Maria Buyno-Arctowa wydała m. in. *Dziecko morza*, *Figa*, *Koledzy*, *Na wakacjach w Zalesiu*, *Ojczyzna*, *Słoneczko*, *Wyspa mędr-ców*, *Zielony szaniec*.

Na szczególną uwagę zasługują publikacje słownikowo-encyklopedyczne wydane przez firmę Arcta: słowniki wyrazów obcych, *Słownik staropolski* (1914), *Słownik ilustrowany języka polskiego* (1916) oraz *Historia literatury polskiej* Juliana Krzyżanowskiego, synteza dziejów powszech-

<sup>1</sup> Założycielem firmy był Stanisław Arct (1818-1900), który w 1836 roku otworzył w Lublinie księgarnię, a dwadzieścia lat później rozpoczął działalność wydawniczą, specjalizując się w literaturze dla dzieci i młodzieży. Michał Arct był bratankiem Stanisława.

<sup>2</sup> A. Gruszecki (1852 - 1929) powieściopisarz, publicysta. W latach 1884-1887 prowadził w Warszawie księgarnię wydawniczą. Redagował „*Wędrowca*” i miesięcznik etnograficzny „*Wisła*” (razem z A. Dygasińskim).

<sup>3</sup> Były to książki popularnonaukowe z wielu dziedzin, literatura piękna dzieląca się na działy: Arcydziała literatury polskiej, Poezja, Powieści, Dramaty, Myśli, Aforyzmy.

nych i dziejów sztuki ojczystej.<sup>4</sup> W czasie okupacji księgarnia Arcta w Warszawie stanowiła ważne ogniwo konspiracyjne. W 1953 roku firma ta została zlikwidowana.

Po śmierci męża Maria Buyno-Arctowa zamieszkała w Dobrzanowie koło Siedlec, gdzie zmarła 13 czerwca 1952 roku.

W atmosferze szacunku dla kultury i literatury polskiej wychowywał się Bohdan Arct. W 1928 r. ukończył szkołę powszechną, następnie uczył się w Gimnazjum im. Ziemi Mazowieckiej w Warszawie, w którym uzyskał świadectwo dojrzałości (1933). W pobliżu jego szkoły znajdowało się Pole Mokotowskie, a na nim lotnisko I Pułku Lotniczego. Na murawie, przy hangarach, wygrzewały się w słońcu samoloty francuskie (Potez XV, Morane MS-30, Breguet XIV A2, Spad XIII), włoskie (Balilla), a obok nich stały Ansaldo A-300 produkowane w wytwórni E. Plage i T. Laśkiewicza w Lublinie), PWS 10, PWS 12, PWS 24 (produkowane w Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Białej Podlaskiej). W wolnych chwilach obserwował; zapierające dech w piersiach akrobacje wykonywane przez asów podniebnych szlaków - snuł marzenia o lotnictwie. Na ich realizację trzeba było jeszcze poczekać; pozostało mu pasjonowanie się sukcesami polskich lotników.

W roku 1932 Polacy w Challenge<sup>5</sup> zajęli pierwsze miejsce. Był to wyścig najlepszych samolotów sportowych świata. Kapitan pilot Franciszek Żwirko, któremu towarzyszył inż. Stanisław Wigura, do ostatniego etapu wystartował z pięciopunktową przewagą nad Possem, najlepszym pilotem niemieckim, faworytem tych zawodów. Polaków podziwiała cała Polska, a zwłaszcza młodzi chłopcy którzy doniesienia sportowe z tej rywalizacji czytali z wypiekami na twarzy. Wśród nich był także 18-letni Bohdan Arct. W tym locie okrężnym dookoła Europy Żwirko okazał się najlepszy. Janusz Meissner (lotnik, pisarz) tak opisał ten sensacyjny sukces:

*„Rzecz niepojęta i prawie nie do wiary. Rzecz zupełnie niemożliwa jeszcze kilkanaście lat temu. Rzecz wielka i wzniosła, wspaniała, porywająca serca. Polski hymn narodowy >>Jeszcze Polska nie zginęła<< zabrany uroczystie na największym lotnisku Europy, w stolicy Rzeszy Niemieckiej, w porcie lotniczym Tempelhoff [...]. Salutują pruscy oficerowie. Odkrywają się głowy tłumu. Wzruszenie ściska gardła Polaków. Po twarzach starców i kobiet, zgrupowanych w jakimś miejscu pod trybunami, płyną łzy szczęścia i dumy. woli wspina się na maszt przed lożą prezydenta Niemiec biało-amarantowa flaga na znak zwycięstwa. A w dole nieruchomo stoi tłum, zmuszony wreszcie do szacunku narodu, ciemzonego w ciągu stu pięćdziesięciu lat niewoli przez ten sam pruski rząd, którego przedstawiciele teraz odkryli głowy na dźwięk nieśmiertelnej melodii.”<sup>6</sup>*

Sportowy laur Żwirki i Wigury był wydarzeniem na skalę światową. Nazwiska Polaków pojawiły się w prasie na obu półkulach, uświadamiając

<sup>4</sup> Zob. *Literatura polska. Przewodnik encyklopedyczny*. T. I. Warszawa 1984, s. 29.

<sup>5</sup> Challenge - międzynarodowe zawody samolotów sportowych, organizowane w latach 1928-1934.

<sup>6</sup> Janusz Meissner, *Opowiadania lotnicze*, Kraków 1938, s. 146.

narodom, że tego epokowego wyczynu dokonali zawodnicy pochodzący z kraju, którego cztery lata temu nie było na mapach ziemskiego globu. Zwycięstwo to nakazywało szacunek i budziło zrozumiały respekt dla dzielności i wielkości polskich skrzydeł.

11 września Żwirko i Wigura zginęli śmiercią lotnika na słynnym RWD - 6 w lesie w Cierlicku Dolnym koło Cieszyna podczas burzy, gdy lecieli na zawody do Pragi.

Między 2 a 24 października 1932 roku kpt. pilot Stanisław Karpiński i mechanik Wiktor Rogalski odbyli lot turystyczny długości 14.500 km z Warszawy do Kabulu i z powrotem na polskim samolocie „Lublin RX”. Jeszcze nie ochłonęło dobrze po triumfie Żwirki, sukcesie Karpińskiego, a w prasie światowej znowu pojawiła się sensacyjna wiadomość: kpt. pilot Stanisław Skarzyński Polak, na jednomiejscowym samolocie sportowym RWD-5 przeleciał samotnie Atlantyk. Było to 8 maja 1933 roku.

W 1934 roku odbyły się kolejne międzynarodowe zawody lotnicze. 16 września rozpoczął się wyścig. Trasę liczącą 10.000 pokonał jako pierwszy kpt. pilot Jerzy Bajan z mechanikiem sierżantem Gustawem Pokrzywką. Na drugim miejscu uplasował się pilot PLL „Lot” Stanisław Płonczyński z cywilnym mechanikiem Ziętkiem. Swym udziałem w Challenge potwierdzili, że sukces ich poprzedników nie był przypadkowy. Sława polskich skrzydeł skłaniała szacunek dla tego kraju, który tak szybko otrząsnął się z półtorawiekowej niewoli i wkroczył na drogę postępu technicznego. Jeszcze dzisiaj, po tylu latach, wielkie sukcesy Polaków w Challengach i samotnych rajdach budzą dumę narodową, skłaniają do swoistej refleksji, wyrwają myśli do tamtych czasów, po których pozostały tylko wspomnienia i melancholijna zaduma.

Sukcesy polskich rycerzy przestworzy w poważnym stopniu przyczyniły się do popularyzacji lotnictwa w kraju. W szkołach zakładano kółka awiacyjne, do lotnictwa zaczęła garnać się młodzież, by dać upust temperamentowi, marzeniom i fantazji. Nic dziwnego, że kiedy Bohdan Arct uzyskał świadectwo dojrzałości i stanął przed komisją poborową - poprosił o skierowanie go i szkoły lotniczej w Dęblinie.<sup>7</sup>

W 1927 r. powstało Centrum Wyszokolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie. Bohdan Arct przez rok pełnił służbę wojskową Szkole Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Dęblinie (szkoła ta stanowiła jeden z pionów Centrum). W latach następnych nadal latał. W roku 1936 otrzymał stopień oficerski. Interesował się równocześnie problemami wydawniczymi drukarni M. Arcta w Warszawie. W latach 1934-1935 odbył praktykę w tym wydawnictwie jako przyszły kontynuator działalności rodzinnej firmy. W 1935 r. zaczął studiować w Akademii Sztuk Pięknych pod kierunkiem profesora Tadeusza Pruszkowskiego, wielkiego miłośnika lotnictwa, a roku następnym przeniósł się do pracowni prof. Edmunda Bartłomiejczyka, specjalizując się w grafice użytkowej. W 1936 r. zawarł związek małżeński z Haliną Trawińską - w 1942 roku rozwiódł się z nią. Studia ukończył 4 lipca 1939

<sup>7</sup> Leopold Grzegorek, *Słownik biograficzny związanych z woj. siedleckim twórców i krzewicieli kultury. A-K*. Siedlce 1983, s. 11.

roku. Pod koniec sierpnia dostał kartę mobilizacyjną i rozkaz wyjazdu do Lidy. Mianowano go dowódcą 10. Plutonu Łącznikowego i wysłano do Armii „Poznań”, której dowódcą był gen. dyw. Tadeusz Kutrzeba, a dowódcą lotnictwa - płk dypl. pilot Stanisław Kuźmiński. Lotnictwo tej Armii liczyło 51 samolotów<sup>8</sup>, opierało się na eskadrach 3 Pułku Lotniczego zlokalizowanego w Ławicy koło Poznania. Lotnicy, a wśród nich i Bohdan Arct, latali na rozpoznanie w rejonach: Krzyż - Piła - Jastrowie, Trzebnica - Legnica - Głogów, Gniezno - Nowe Miasto - Rawicz. Meldunki lotnicze orientowały sztab dowodzenia o sytuacji na polu walki i ułatwiały wydawanie rozkazów poszczególnym dowódcom. Naczelny Wódz wydał 6 września rozkaz (już z Brześcia) wycofania Armii „Pomorze”, „Poznań”, „Łódź” i „Prusy” w kierunku Warszawy.

W czasie kampanii wrześniowej samolot Bohdana Arcta, był dwukrotnie zestrzelony przez polską artylerię przeciwlotniczą przekonaną, że jest to maszyna niemieckiej Luftwaffe, która dla zdezorientowania przeciwnika używała polskich znaków. 17 września, po wkroczeniu Armii Czerwonej do Polski, razem z kolegami lotnikami przekroczył rumuńską granicę w Kutach - tu został internowany. Lotnicy, którzy przybyli do granicy rumuńskiej w nocy z 18 na 19 września byli ostrzeliwani przez „milicję” komunistyczną, która odcięła im odwrót - trzeba się było przebijać.<sup>9</sup> Ci zaś, którzy dopiero nad ranem 19 września i później pojawili się na przejściu granicznym przeważnie figurują na liście zamordowanych przez NKWD w Katyniu i w innych miejscach kaźni.<sup>10</sup>

Bilans udziału polskiego lotnictwa w działaniach wojennych od 1 do 17 września przedstawia się następująco: ogólna liczba samolotów wojskowych wynosiła 745, z czego tylko 400 maszyn nadawała się do zadań bojowych. Niemcy skierowali na Polskę ponad 3.000 samolotów. Mimo to polskie załogi bombowe i myśliwce zestrzeliły na pewno 136 samolotów hitlerowskich i uszkodziły 14. Niemcy zaś odnotowali, że Luftwaffe straciła pod polskim niebem 280 samolotów i prawie tyle zostało uszkodzonych.

W okresie od 1 do 17 września lotnictwo polskie straciło ok. 70% sprzętu wojennego i wielu lotników. 17 IX do Rumunii przeleciały 43 samoloty myśliwskie (P-7 i P-11) i nieduża liczba bombowych (P-37 „Łoś”).<sup>11</sup>

Warunki bytowe w obozie internowanych były słabe. Droga okrężna piloci uciekali do Francji, by walczyć w oddziałach polskich organizowanych przez gen. Władysława Sikorskiego. 6 października Bohdan Arct uciekł z obozu przez Grecję do Bejrutu, a statkiem „St. Nicolaus” przedostał się do Francji. 29 X był już w szeregach walczących - znalazł się w dywizjonie bombowym w Lyonie. Przez pewien czas szkolił się na bombowcach francuski Potez-63. Na wiosnę 1940 roku w szeregach lotnictwa polskiego

<sup>8</sup> Zob. Piotr Bauer, Bogusław Polak, *Armia „Poznań” 1939*, Poznań 1987.

<sup>9</sup> Jerzy Pawlak, *Baza lotnicza Dęblin w 1939 r.* „Wojskowy Przegląd Historyczny”, 1994, nr 4.

<sup>10</sup> Tamże.

<sup>11</sup> Janusz Meissner, *Wspomnienia pilota. Pióro ze skrzydeł*. Kraków 1985, s. 10.

było ok. 7.000 ludzi, lecz tylko niewielu brało udział w walkach. Polscy piloci latali tu na Caudronach, które rozlatywały się w powietrzu - były to latające trumny. Francuzi mieli nowoczesne maszyny (Curtissy, Devoitiny), ale nie wiadomo, dlaczego nie wprowadzili ich do walki; samoloty te później spłonęły w magazynach. Szkolenie odbywało się w żółtym tempie, na swoją kolej trzeba było długo czekać. Bohdan Arct, znudzony takim obrotem sprawy, postarał się o przeniesienie do Algieru (Blida). Była tu Szkoła Strzelców Pokładowych i Nawigatorów, w której podjął służbę jako instruktor - przygotowywał młodych lotników do walki wrogiem. 22 czerwca 1940 roku Francja podpisała z Niemcami układ o zawieszeniu broni. W tej sytuacji lotnicy polscy masowo opuszczali Francję. Bohdan Arct drogą lądową i morską 12 lipca przedostał się do Anglii. Początkowo latał jako pilot transportowy (Kemble), a po przeszkoleniu w Heston w 1942 r. skierowano go Dywizjonu 306. W pierwszej połowie 1943 r. służył w Polskim Zespole Myśliwskim (słynnym „Cyrku Skalskiego”) w Afryce Północnej. 3 lipca 1943 r. odkomenderowano go do Anglii - powierzono mu dowództwo eskadry myśliwców Dywizjonu 303, a w rok później - dowodził Dywizjonem 316. W tym roku ożenił się z Angielką, Beryl Perkin. Podczas lotu bojowego we wrześniu 1944 r. został stracony nad Holandią i do maja 1945 r. przebywał w niemieckim obozie jenieckim (Stalag Luft i w Barth). 4 maja 1945 r. został wyzwolony przez żołnierzy 2 Frontu Białoruskiego.

Bohdan Arct wykonał ok. 230 lotów bojowych. Został odznaczony Srebrnym Krzyżem *Virtuti Militari*, czterokrotnie Krzyżem *Walecznych* oraz wysokimi odznaczeniami wojskowymi francuskimi, brytyjskimi i polskimi.

Polscy lotnicy, walcząc na Zachodzie, zrzucili ok. 14 tys. bomb i min w czasie 1300 wypraw bombowych, zatopili lub uszkodzili ciężko 20 okrętów wojennych, zestrzelili ok. 750 samolotów niemieckich i 190 bomb latających. Był to wspaniały wkład w „*Dzień Zwycięstwa*”.

W 1947 r. Bohdan Arct powrócił z żoną i córeczką Krystyną z Anglii do Polski; zamieszkał we Wrocławiu, poświęcając się pracy literackiej. Napisał 14 powieści (m. in. *W pogoni za Luftwaffe* (1946), *Gdy zamilkły silniki* (1949), *Ludzie powietrza* (1954), *Niebo w ogniu* (1957), *Kamikadze - boski wiatr* (1961), *Bohaterowie nieba* (1963), *Cena życia* (1964), *Lot bez lądowania* (1975), 17 opowiadań (m.in. *Wielki dzień Dywizjonu 303* (1956), *W pogoni za V-1* (1957), *Cyrk Skalskiego* (1958), *Podniebne asy* (1962), *Szturmowcy Warszawy* (1964), *Obce niebo* (1975), *Trzysta pierwszy nad celem* (1975), 4 wspomnienia-pamiętniki o tematyce lotniczej (*Messerschmitt w słońcu* (1947), *Zwichnięte skrzydła* (1948), *Rycerze białoczerwonej szachownicy* (1960), *Śladem samolotu* (1969). Opublikował także 8 prac popularnonaukowy dot. historii lotnictwa polskiego w czasie II wojny światowej (*W podniebnej chwale* (1958), *Samoloty świata* (1959), *Polacy w walce o Anglię* (1940), *Polskie skrzydła na Zachodzie* (1970), *Lotnicy bez skrzydeł. Polski lotniczy personel naziemny 1939-1945* (1972), *Pomnik polskich lotników w Northolt* (1972), *Polacy w walkach na Czarnym Łądzie* (1974). Popelniał także lotnicze produkcyjniaki o opylaniu stonki, sabotażystach, walce o plan itp. (m.in. *Ekipa pokoju* (1950), *Dla dobra człowieka*

(1952). Bohaterowie tych książek są typowymi postaciami naszej literatury z lat pięćdziesiątych, jakich domagała się socrealistyczna krytyka i poetyka. „Podbudowywanie” przygód praktycznym celem umotywowane było zapewne asekuracją wydawniczą i polityczną. Wyszły wówczas spod pióra Bohdana Arcta nie najlepsze książki, które tworzone były na potrzeby chwili. Na uwagę zasługuje powieść obyczajowa „Bimber” zawierająca wątki osobiste autora. „Największą wartość ma jednak - zdaniem Piotra Kuncewicza - *świadectwo polskiej obecności i krwi na niebie drugiej wojny.*”<sup>12</sup>

Uprawiał również grafikę i projektował ilustracje książkowe. W 1948 r. przeniósł się do Gołkowa pod Warszawą, gdzie zajął się organizowaniem Biblioteki Lotniczej „Wydawnictwa Stanisław Arct”.<sup>13</sup> W 1952 roku zamieszkał w Dobrzanowie, letniskowym dworku Arctów. Ostatnie lata swego życia spędził w Siedlcach. Tu 11 maja 1973 r., Bohdan Arct zakończył życie - spoczywa na siedleckim cmentarzu.

<sup>12</sup> Piotr Kuncewicz, *Leksykon polskich pisarzy współczesnych*, T. I. Warszawa 1994, s. 18.

<sup>13</sup> *Współcześni polscy pisarze i badacze literatury - słownik bit graficzny*. Red. J. Czachowska i A. Szałagan, t. I. Warszawa 1994, s. 54-56.