Przystanek historia

https://przystanekhistoria.pl/pa2/tematy/polskie-wojsko/76319,Zapomniany-bohater-Pulkownik-pilot-Jerzy-Kossowski-18921939.html

Płk Jerzy Kossowski. Fot. ze zbiorów Muzeum Lotnictwa Polskiego

ARTYKUŁ

Zapomniany bohater. Pułkownik pilot Jerzy Kossowski (1892–1939)

OKRES HISTORYCZNY

(1918-1922) Odrodzenie Niepodległej (1922-1939) II Rzeczpospolita

Autor: ADAM SIWEK 21.11.2021

Polskie lotnictwo wojskowe narodziło się wraz ze wskrzeszoną sto lat temu Polską. To doskonała okazja, by przywołać postać jednego z najwybitniejszych i

najdzielniejszych polskich pilotów – płk. Jerzego Kossowskiego.

Bo cóż, że spadła któraś z gwiazd,

Gdy cała wnet eskadra pomknie na szlak[1]

Narodziny polskiego lotnictwa

Początki polskich sił powietrznych przypadły na czas ogromnego chaosu w środkowej Europie. W październiku 1918 r. doszło do całkowitego rozkładu armii austro-węgierskiej. Najpierw na froncie włoskim, a później na pozostałych teatrach działań wojennych żołnierze upadającego imperium zaczęli tworzyć improwizowane oddziały narodowe i pośpiesznie wracać do swoich krajów, bezbłędnie odczytując koniunkturę na odzyskanie niepodległości przez poszczególne części składowe państwa habsburskiego. Rozpoczął się wyścig po ziemię i „masę upadłościową" Austro-Węgier: broń, amunicję, materiały wojenne, kolej, przemysł, surowce – wszystko, co natychmiast było potrzebne do obrony i rozszerzania stanu posiadania.

> W okresie operacji kijowskiej wylatał w ramach 57 lotów bojowych łącznie 123 godziny i 50 minut. Jego dwóch obserwatorów zostało rannych, a samolot trafiono 102 razy. Świadczy to zarówno o zaciętości walk, jak i o poświęceniu naszego bohatera, który pełniąc funkcję dowódcy dywizjonu i szefa lotnictwa armii, mógł ograniczyć osobisty udział w lotach.

Niewątpliwie na ogromną wdzięczność odrodzonej Polski zasłużyli ci żołnierze i politycy, którzy nie zmarnowali szansy na przejęcie poaustriackiej infrastruktury i sprzętu, w tym samolotów. Polska Komisja Likwidacyjna w Krakowie już w pierwszym dniu sprawowania władzy w mieście wyłoniła komisję, której zadaniem było pokojowe przejęcie lotniska wojskowego na Rakowicach. W południe 31 października 1918 r. obiekt znalazł się

w polskich rękach, a komendant lotniska, kpt. pil. Roman Florer (Austriak o polskich korzeniach), oddał się do dyspozycji płk. Bolesława Roi, szefa Komendy Wojskowej w Krakowie. Następnego dnia Roja, już jako brygadier, ustanowił polską komendę lotniska – faktycznie pierwszej polskiej jednostki lotniczej, która o dziesięć dni wyprzedziła formalne odrodzenie państwa polskiego. Jak ważne były zdecydowanie i szybkość działania, pokazuje przykład lotniska przemyskiego. Opanowane 1 listopada przez Polaków i Węgrów z austriackiej 17. lotniczej kompanii zapasowej, dwa dni później zostało zaatakowane przez Ukraińców. Dzięki determinacji improwizowanych załóg przygotowano do startu cały tuzin maszyn przejętych po Austriakach. W czasie startu pod ogniem ukraińskich karabinów maszynowych dwa samoloty zostały uszkodzone, dwa kolejne rozbiły się w czasie przelotu do Krakowa (załogi zginęły), dalsze dwa awaryjnie lądowały pod Bochnią. Na lotnisko w Rakowicach dotarło sześć maszyn.

Kolejne lotniska były przejmowane przez Polaków niemal równocześnie: lądowisko w Lublinie zostało obsadzone przez oddział Polskiej Organizacji Wojskowej 5 listopada, warszawskie – na Polu Mokotowskim – zostało wydane stronie polskiej przez niemiecką załogę 15 listopada, port lotniczy Poznań-Ławica powstańcy wielkopolscy zdobyli szturmem najpóźniej, bo 6 stycznia 1919 r. Szczególnie dramatyczny przebieg miały walki o lotnisko lwowskie na Błoniach Janowskich k. wsi Lewandówka. Boje o utrzymanie placówki oraz zabezpieczenie przed zniszczeniem maszyn, zapasów i części zamiennych toczyły się od 2 listopada 1918 r. Już trzy dni później załoga w składzie por. pil. Stefan Bastyr i por. obs. Janusz de Beaurain wykonała pierwszy lot bojowy, rozpoznając pozycje ukraińskie w rejonie dworca Persenkówka i obrzucając je bombami[2]. Do 1932 r. właśnie 5 listopada obchodzono święto polskiego lotnictwa wojskowego.

Płk pilot Jerzy Kossowski - fotografia sytuacyjna przed samolotem Fokker D.VII. Ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego

Droga do Ojczyzny

Szeregi polskich lotników, a także personelu naziemnego wypełniała mozaika barwnych i często oryginalnych postaci. Trzon stanowili doświadczeni piloci, mający za sobą służbę w armiach zaborczych. Równie cenni byli mechanicy, którzy znali sprzęt i byli w stanie utrzymać w linii wysłużone maszyny. Do nowej broni, gwarantującej przygodę i potężny zastrzyk adrenaliny, garnęli się oficerowie piechoty, kawalerzyści i artylerzyści, szczególnie ci, którzy przeszli przeszkolenie jako obserwatorzy artyleryjscy. Właśnie z korpusu artyleryjskiego wywodził się nasz bohater.

Jerzy Kossowski, syn Włodzimierza i Olgi z Machajów, urodził się 12 sierpnia 1892 r. w Grodnie. Maturę uzyskał w Korpusie Kadetów w Moskwie. W latach 1910–1913 kontynuował naukę w Michajłowskiej Szkole Artylerii w Sankt Petersburgu. W szeregach 5. Syberyjskiej Brygady Artylerii rozpoczął swój udział w I wojnie światowej, pełniąc funkcję dowódcy baterii. Przeszedł kurs lotniczego obserwatora artyleryjskiego i od 1916 r. latał w 17. Korpuśnym Oddziale Carskich Sił Powietrznych. Wówczas do głosu musiał dojść temperament młodego oficera, któremu nie wystarczała bierna rola obserwatora. Już jako kapitan trafił do Szkoły Pilotów w Sewastopolu, którą ukończył na początku 1917 r. Do końca tegoż roku latał jako pilot myśliwski w 13. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego. Po wybuchu rewolucji październikowej w Rosji postanowił wydostać się z bolszewickiego piekła. Wielu Polaków z carskiej armii przebijających się na ziemie ojczyste trafiało w ręce komunistów i było na miejscu mordowanych jako dezerterzy i ogólnie niepewny „element kontrrewolucyjny". Kossowski podjął ryzykowne wyzwanie przedostania się drogą wschodnią przez Syberię, Mandżurię i Japonię do Stanów Zjednoczonych. Stamtąd trafił do Francji z grupą ochotników chcących kontynuować walkę, ale już w polskim mundurze. Bardzo wielu z nich wywodziło się z armii carskiej i stanowiło później w Wojsku Polskim odrębne środowisko wobec „familii" legionowej.

Początkowo ochotników do służby w lotnictwie gromadzono w obozie wojskowym Sillé-le-Guillaume. Okres irytującej bezczynności zakończyło przybycie do Francji 13 lipca 1918 r. gen. Józefa Hallera. Niezwłocznie nakazał on utworzenie listy kandydatów do służby w polskim lotnictwie – szybko wypełniło ją kilkadziesiąt nazwisk. Mimo oporu Francuzów, dysponujących nadwyżką lotników (12 tys. własnych, nie licząc brytyjskich i amerykańskich), udało się skierować grupę Polaków – w tym Kossowskiego – na kurs teoretyczny do szkoły lotniczej w Dijon. Kolejnym etapem było Longvic, gdzie kilkunastu szeregowców odbyło także kurs dla personelu technicznego. Kossowski w grupie czterech najlepszych pilotów przeszedł przyspieszoną naukę latania bojowego w Szkole Wyższego Pilotażu w Pau. Przydział bojowy na front do francuskiej eskadry myśliwskiej – SPA 98 Escadrille – otrzymał jedynie Kossowski, zweryfikowany do stopnia porucznika pilota[3]. Po podpisaniu 11 listopada 1918 r. zawieszenia broni na froncie zachodnim znalazł się wraz z innymi polskimi pilotami w obozie w Dijon, gdzie wkrótce zastała ich decyzja o rozbudowie armii gen. Hallera i wyposażeniu jej w nowoczesne środki walki.

Uczestnicy rajdu lotniczego Małej Ententy i Polski podczas postoju na lotnisku w Rakowicach koło Krakowa, wrzesień 1929 r. Grupa mężczyzn na lotnisku. Z boku stoi samolot Spad 61 pilotowany przez pułkownika Jerzego Kossowskiego. Ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego

Polscy lotnicy w Rumunii, wrzesień 1930 r. Król Karol II Hohenzollern-Sigmaringen składa w Bukareszcie powinszowania pilotowi polskiemu płk. rez. Jerzemu Kossowskiemu za wspaniałe popisy wykonane na polskiej maszynie konstrukcji inż. Zygmunta Puławskiego. Ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego

Kossowski – awansowany na kapitana – został doceniony przez Szefostwo Lotnictwa Armii Polskiej, które poleciło mu zorganizowanie i przeprowadzenie w obozie w Pau kilkutygodniowego kursu dla polskich pilotów, obserwatorów i mechaników. Szkolenie odbyło 24 pilotów, 2 oficerów technicznych i 110 mechaników. Można zatem powiedzieć, że kadry lotnicze Błękitnej Armii wyszły spod ręki Kossowskiego. Po uzyskaniu 3 kwietnia 1919 r. zgody Rady Najwyższej konferencji pokojowej w Paryżu na przerzut armii gen. Hallera do Polski, Francuzi przekazali na jej potrzeby kompletne wyposażenie dla pięciu eskadr wywiadowczych

(rozpoznawczych), jednej niszczycielskiej (bombowej) i jednej myśliwskiej. Cały ten sprzęt przybył do Polski między początkiem maja a końcem lipca 1919 r. Dla Kossowskiego, a wraz z nim około stu pilotów, czterdziestu obserwatorów i kilkuset żołnierzy personelu naziemnego, zaczynał się kolejny etap wojennej epopei.

W walce

Chociaż na polskich delegatach na konferencję pokojową wymuszono zobowiązanie o nieangażowaniu Armii Polskiej do walk z Ukraińcami w Galicji Wschodniej, świeże siły, a zwłaszcza lotnictwo, były zbyt cennym nabytkiem, aby pozwolić sobie na luksus pozostawienia ich w rezerwie. „Błękitne” eskadry – formalnie pozostające komponentem francuskich sił zbrojnych i w większej części obsadzone francuskim, ochotniczym personelem, zostały skierowane do wsparcia frontu wołyńskiego. Kossowski znalazł się w składzie Eskadry BR 39 (późniejszej 16. Eskadry Wywiadowczej), pełniąc funkcję zastępcy dowódcy. Wykonał siedem lotów bojowych przeciwko siłom ukraińskim. Ze względu na konflikt z francuską kadrą uzyskał przeniesienie do Eskadry BR 59[4]. Wygaśnięcie walk polsko-ukraińskich przyniosło chwilowy spokój, tak niezbędny dla uzupełnienia strat, naprawy sprzętu i zgromadzenia zapasów.

> W chwili przeniesienia na emeryturę miał 37 lat. Ostatecznym pretekstem do jego usunięcia z lotnictwa było oskarżenie o nadużywanie alkoholu, a przez to – o negatywny wpływ na morale podległych mu młodych pilotów. Zarzuty kuriozalne, nigdy bowiem tego nie udowodniono.

Siły polskie weszły praktycznie na całej długości frontu wschodniego w styczność z wojskami bolszewickimi. Konfrontacja była nieunikniona. Tymczasem wszystkie eskadry zmagały się z ogromnymi trudnościami: tylko nieliczne posiadały etatową liczbę maszyn, a i one dalekie były od pełnej sprawności. Wobec wyczerpania zapasów niejednokrotnie sprawne części przekładano z jednej maszyny do drugiej. Używane przez lotników określenie „latające trumny” było jak najbardziej uzasadnione. W tym okresie straty polskie były spowodowane w większym stopniu katastrofami i wypadkami niż walką z przeciwnikiem. Cudów dokonywał personel naziemny, gromadząc wszelkimi możliwymi sposobami zapasy paliwa i smarów, regenerując podzespoły, łatając samoloty niemalże dosłownie dyktą i sznurkiem. Nie zawsze udawało się pokonać prawa

fizyki. 8 czerwca 1919 r. zginął podczas oblatywania samolotu SPAD VII C1 doświadczony i zasłużony ppor. pil. Mieczysław Garstka. Przyczyną katastrofy było oderwanie się mocno zużytego płótna z prawego skrzydła samolotu. W tej sytuacji szczęściem w nieszczęściu było to, że dowództwo Robotniczo-Chłopskiej Armii Czerwonej nie doceniało roli lotnictwa. W czasie rewolucyjnej zawieruchy bolszewickie bandy wymordowały wielu doświadczonych oficerów lotnictwa, a znaczne ilości sprzętu zostały zniszczone. O bezmyślności sowieckich władz cywilnych i wojskowych najlepiej świadczy popularne wówczas hasło „Perfumy i lotnictwo – to luksus".

Kossowski został tymczasem skierowany na stanowisko dowódcy V Dywizjonu, a następnie V Grupy Lotniczej w Krakowie, pełniąc jednocześnie funkcję szefa lotnictwa Frontu Śląskiego. 1 sierpnia 1919 r. został awansowany do stopnia majora. 30 marca 1920 r., w ramach przygotowań do ofensywy kijowskiej, otrzymał rozkaz przekazania 59. Eskadry do III Grupy Lotniczej oraz niezwłocznego przebazowania na front dwóch pozostałych – 3. i 16. (dotychczasowej 39.). Jednostki tworzące V Dywizjon Lotniczy zostały przeniesione na lotnisko polowe pod Starokonstantynowem na Wołyniu i już 14 kwietnia osiągnęły gotowość bojową. Eskadry miały po osiem samolotów Breguet XIV A2 i jednego albatrosa D III, który był osobistą maszyną mjr. Kossowskiego[5]. Dowódca dywizjonu „odrabiał pańszczyznę" na wywiadowczych maszynach Breguet, jednak temperament rasowego myśliwca potrzebował samotnych rajdów. Zachowała się ciekawa relacja Tadeusza Praussa[6], dobrze charakteryzująca Kossowskiego:

> Z eskadrą przybyło całe dowództwo V Grupy Lotniczej z mjrem Kossowskim na czele. Ten na razie o nic się nie troszczył poza swoim D III, którego sam montował. Tak był tą pracą zajęty, że nawet zapomniał nas zameldować dcy Gr. Oper. – W ogóle Kossowski lepiej się czuł w samolocie i nad frontem niż przy załatwianiu formalności. Ci, co go znają, dobrze wiedzą, że kieszenie starczyły mu za całą kancelarię, że w żadnym biurze długo usiedzieć nie mógł i że dopiero w samolocie był w swoim żywiole. Przecież zmontowawszy swego D III, poleciał na próbę od razu na front, i to w dodatku bez mapy. Nie tylko że nie zabłądził, ale jeszcze po powrocie, oglądając mapę, wskazał nam niektóre jej błędy i napisał z pamięci meldunek z rozpoznania. Wiedzieliśmy wszyscy, że Kossowski jest świetnym pilotem, ale przyznam się, że, nie znając go bliżej, z niedowierzaniem przyjęliśmy te jego opowiadania i przy pierwszej sposobności postaraliśmy się je dokładnie sprawdzić. Okazały się zgodne z rzeczywistością w najdrobniejszych szczegółach. Od tej chwili autorytet lotniczy Kossowskiego był wśród nas ugruntowany.[7]

Już 19 kwietnia przed V Dywizjonem postawiono trudne zadanie: rozpoznanie lotnicze Kijowa i zbombardowanie tamtejszego węzła kolejowego. Do misji zgłosił się oczywiście Kossowski ze swoim obserwatorem, por. Stanisławem Daszewskim, wyznaczając jeszcze dwie załogi: ppor. pil. Józef Krzyczkowski i por. obs. Jerzy Tereszczenko oraz por. pil. Tadeusz Prauss i por. obs. Aleksander Łaguna. Ostatnia z tych załóg, myląc trasę, zaatakowała cel zastępczy: koszary w Berdyczowie i stację w Koziatyniu. Załogi Kossowskiego i Krzyczkowskiego pokonały łącznie ponad 600 km, w większości nad wrogim terenem,

i uszkodziły kijowską parowozownię, demonstrując niezwykłe możliwości polskiego lotnictwa.

Płk Jerzy Kossowski przy samolocie PZL P-11 w związku z [tu: przed nią w Warszawie?] wizytą polskich lotników w Stanach Zjednoczonych, wrzesień 1932 r. Ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego

Bydgoszcz, Centralna Szkoła Podoficerów Pilotów Lotnictwa; płk pil. Jerzy Kossowski siedzi szósty od prawej. Fot. ze zbiorów Muzeum Lotnictwa Polskiego

Grupa Operacyjna gen. Edwarda Rydza-Śmigłego 25 kwietnia podjęła ofensywę na Żytomierz, jednak ze względu na brak paliwa wsparcie lotnicze ograniczyło się do części 3. eskadry. Kossowski nie odmówił sobie kilku rajdów myśliwskich na swoim Albatrosie. 25 kwietnia został szefem lotnictwa 3. Armii Wojska Polskiego. Zajęcie Kijowa 8 maja umożliwiło przebazowanie polskiego lotnictwa na lotnisko Post Wołyński na zachodnim brzegu Dniepru w stolicy Ukrainy (rzut kołowy ze Starokonstantynowa dotarł dopiero 20 maja). Szef armijnego lotnictwa wykonywał nadal loty bojowe wraz ze swoimi podwładnymi, którzy z przemęczenia dosłownie zasypiali za sterami samolotów. Wiązało się to często z poważnym ryzykiem. W czasie powrotu z misji bombardowania mostu kolejowego w Czerkasach, 26 maja 1920 r., awaria układu paliwowego wymusiła

na Kossowskim awaryjne lądowanie na zachodnim brzegu Dniepru. Naprawa samolotu za pomocą jedynie podstawowych narzędzi zajęła dwa dni, jednak szczęśliwie udało się powrócić do bazy. Samo bombardowanie też było dramatyczne, gdyż towarzyszący Kossowskiemu ppor. obs. Marian Liborio, rzucając bomby na most, trafił w przejeżdżający po nim pociąg.

Po wyprowadzeniu 27 maja kontrofensywy przez sowiecki Front Południowo-Zachodni załogi V Dywizjonu nieustannie odbywały loty szturmowe, rozbijając lokalne koncentracje oddziałów bolszewickich, a przez to zmniejszając napór na wyczerpaną polską piechotę i nie dopuszczając do przerwania frontu i okrążenia własnych sił[8]. Jednocześnie rosła siła ognia przeciwlotniczego i zaczęły się pojawiać sowieckie myśliwce. 5 czerwca SPAD XIII C1 z czerwonymi gwiazdami zaatakował samolot Kossowskiego, poważnie raniąc obserwatora, por. Daszewskiego. Awaryjne lądowanie za liniami wroga praktycznie równało się śmierci, gdyż bolszewicy z reguły mordowali znienawidzonych lotników. Kossowski wziął rewanż 18 czerwca, lecąc z por. obs. Liborio na rozpoznanie w rejonie Żytomierza – w walce powietrznej zestrzelił sowiecki samolot należący do I Armii Konnej[9].

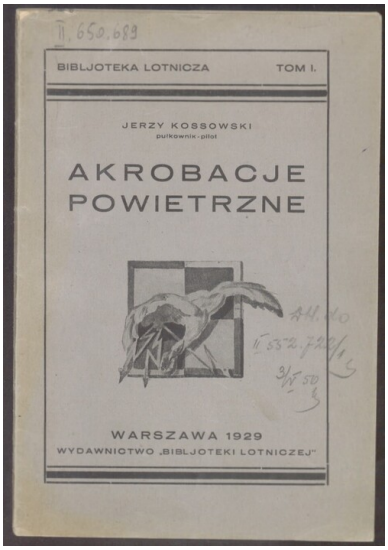
Zanim jednak do tego doszło, krytyczna sytuacja w rejonie Kijowa spowodowała, że 9 czerwca mjr Kossowski otrzymał rozkaz ewakuowania V Dywizjonu do Zwiahla. Ze względu na ograniczone środki transportu porzucono część wyposażenia, spalono jeden niezmontowany samolot Breguet, zapasowe skrzydła, przenośne hangary i wysadzono zapas bomb. Resztę sprzętu przewieziono rzutem kołowym i samolotami w wypełnionych po brzegi kokpitach obserwatorów. Była to bardzo bolesna strata, gdyż wiedziano, że długo nie będzie okazji do uzupełnienia zapasów. Odlatujące samoloty były żegnane przez eksplozje wysadzanych mostów na Dnieprze. Na lotnisku w Zwiahlu mjr Kossowski z resztek V Dywizjonu przywrócił zdolność bojową siłom odpowiadającym jednej eskadrze. O znaczeniu lotnictwa dla powodzenia dalszych walk świadczy wypowiedź z 30 czerwca mjr. Tadeusza Kutrzeby, szefa sztabu Frontu Ukraińskiego:

> Mam jeszcze jedną prośbę: lotników, lotników, lotników. Oddam całą dywizję jazdy za 20 samolotów i ręczę, że Budionny za tydzień przestanie istnieć […]. Obroniliśmy Kijów od najazdu statków pancernych tylko lotnikami. Mieliśmy wtedy trzy dywizje i dziewięć samolotów. Dziś mamy trzy armie i jeden samolot […].[10]

Major Kossowski w okresie operacji kijowskiej wylatał w ramach 57 lotów bojowych łącznie 123 godziny i 50 minut. Jego dwóch obserwatorów zostało rannych, a samolot trafiono 102 razy. Świadczy to zarówno o zaciętości walk, jak i o poświęceniu naszego bohatera, który pełniąc funkcję dowódcy dywizjonu i szefa lotnictwa armii, mógł ograniczyć osobisty udział w lotach. Doświadczenie i kompetencje Kossowskiego zostały zauważone przez przełożonych – w ramach przygotowań do operacji warszawskiej powierzono mu pełnienie obowiązków szefa lotnictwa w Sztabie Ścisłym Naczelnego Wodza w Puławach. Oczywiście nie dał się zamknąć w sztabie i kiedy już zostały wydane wszystkie rozkazy i dyspozycje, a 16 sierpnia o świcie ruszyła znad Wieprza ofensywa, pierwsza do jej wsparcia powietrznego wystartowała załoga: mjr pil. Jerzy Kossowski

i por. obs. Aleksander Łaguna. Tego dnia, wraz z innymi załogami, dwukrotnie bombardowali i rozpędzali ogniem karabinów maszynowych bolszewickie zgrupowania na osi polskiego natarcia. Kiedy 19 sierpnia operacja warszawska wchodziła w ostatnią fazę, wysłużona 3. eskadra miała już tylko jeden sprawny samolot Fokker D. VII, na którym latał mjr Kossowski.[11]

W ramach reorganizacji wyższych dowództw frontowych przed operacją niemeńską, rozkazem z 3 września 1920 r. mjr Kossowski objął stanowisko szefa lotnictwa 4. Armii. W latach 1919–1920 należał do najaktywniejszych polskich pilotów. Jego bilans to 126 lotów bojowych o łącznej długości 374 godzin (to więcej, niż wylatała np. cała 21. Eskadra Niszczycielska).



Okładka pracy Jerzego Kossowskiego *Akrobacje powietrzne*, wydanej w 1929 r. w Warszawie przez Wydawnictwo „Bibljoteki Lotniczej". Ze zbiorów cyfrowych Biblioteki Narodowej (polona.pl)

W mundurze i w cywilu

Między 17 listopada 1920 a 1 lutego 1921 r. Kossowski ukończył kurs informacyjny wyższych dowódców w Warszawie i został dowódcą V Dywizjonu Myśliwskiego. Za wybitne męstwo na polu walki i wielokrotne narażanie życia został 8 kwietnia 1921 r. odznaczony Krzyżem Srebrnym Orderu Wojennego Virtuti Militari (nr

3945). 15 września w warszawskim 1. Pułku Lotniczym objął dowództwo III Dywizjonu Myśliwskiego. 8 czerwca 1921 r. otrzymał awans na podpułkownika, a 10 kwietnia 1925 r. – na pułkownika, wraz z powierzeniem mu organizacji 11. Pułku Myśliwskiego w Lidzie.

> Pozycja i uznanie, którymi się cieszył w środowisku lotniczym, wynikały z jego osobistych osiągnięć, talentu i odwagi. Otrzymał najwyższe polskie odznaczenia bojowe: Krzyż Srebrny Orderu Wojskowego Virtuti Militari (nr 3945), Krzyż Walecznych (czterokrotnie), Złoty Krzyż Zasługi, Polową Odznakę Pilota (nr 4). Uhonorowano go także wieloma odznaczeniami zagranicznymi.

W czasie przewrotu majowego 1926 r. płk Kossowski należał do grona oficerów lojalnych rządowi. Mimo deklaracji władz sanacyjnych o niestosowaniu restrykcji wobec oficerów z przeciwnego obozu, został on zdjęty ze stanowiska we wrześniu 1927 r. Władze wojskowe nie mogły jednak całkowicie zignorować jego wiedzy i doświadczenia. Kiedy w grudniu 1927 r. Sztab Generalny przystąpił do przygotowania nowych regulaminów polowych dla rodzajów broni, Kossowski został powołany w skład lotniczej podkomisji. Zapewne na tej płaszczyźnie pogłębił się jego konflikt z kierownictwem Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych. Kierujący tym pionem płk pil. Ludomił Rayski był niewątpliwie dobrym pilotem i odważnym żołnierzem, ale całkowitym dyletantem w kwestii dowodzenia na szczeblu taktycznym, nie mówiąc o planowaniu operacyjnym czy strategii. Kossowski był marginalizowany przez człowieka, który zakończył wojnę w stopniu porucznika, nie ukończył szkoły oficerskiej, ale był akceptowany przez „familię” legionową. Rayski odrzucał m.in. koncepcję lotnictwa szturmowego, wspierającego bezpośrednio wojska lądowe, czyli ten sposób prowadzenia walki, który przyniósł rewelacyjne efekty w zmaganiach z Ukraińcami i bolszewikami. Ponadto, zakochany w lataniu, przy określaniu wymogów dla nowych konstrukcji kładł nacisk jedynie na prędkość i zwrotność. To była metoda na pozyskanie doskonałych maszyn sportowych czy wyczynowych, ale dla wojska taki samolot bez integralnie zaprojektowanych systemów elektrycznych, łączności, wyrzutników i systemów podwieszania osprzętu, np. kamer, ogrzewania kabiny czy wreszcie uzbrojenia – był bezużyteczny.

Miesiąc przed zwolnieniem z funkcji mjr Kossowski wziął udział wraz z Bolesławem Orlińskim i Aleksandrem Cichockim w zawodach lotniczych w Zurychu, zdobywając drugie miejsce na samolotach SPAD 61. Po przeniesieniu na przedwczesną emeryturę w 1929 r. szukał dalszych kontaktów z lotnictwem. Zajmował się akrobatyką lotniczą, pracował jako główny oblatywacz samolotów serii P. w Państwowych Zakładach

Lotniczych[12]. W 1930 r. zaprezentował możliwości samolotu PZL P.1 na pokazie lotniczym w Bukareszcie, za co otrzymał powinszowanie od króla Karola II. W 1932 r. uczestniczył w Międzynarodowych Popisach Lotniczych w Cleveland (USA), pilotując myśliwiec PZL P.11. Pięć lat później zakończył współpracę z lotnictwem cywilnym i zamieszkał w Bydgoszczy.

Płk Jerzy Kossowski w kabinie myśliwca Fokker D.VII 18-7; zdjęcie wykonano prawdopodobnie na lotnisku w Lidzie między majem a wrześniem 1925 r. Fot. ze zbiorów Muzeum Lotnictwa Polskiego

Uczestnicy rajdu lotniczego Małej Ententy i Polski podczas postoju na lotnisku w Rakowicach koło Krakowa, wrzesień 1929 r. Pułkownik pilot Jerzy Kossowski wysiada z samolotu Spad 61. Ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego

Gasnąca gwiazda

W chwili przeniesienia na emeryturę Kossowski miał 37 lat. Ostatecznym pretekstem do jego usunięcia z lotnictwa było oskarżenie o nadużywanie alkoholu, a przez to – o negatywny wpływ na morale podległych mu młodych pilotów. Zarzuty kuriozalne, nigdy bowiem tego nie udowodniono. Kossowski niewątpliwie cieszył się ogromnym prestiżem i szacunkiem w korpusie oficerów lotnictwa. Był ikoną lotnictwa myśliwskiego, a na tę pozycję zapracował osobistym poświęceniem i brawurą w czasie wojny polsko-bolszewickiej.

Warto przywołać w tym miejscu relacje i opinie innych lotników:

> Kossowski imponował każdemu swoją brawurą. Im większe spustoszenie robiły k[arabiny] m[aszynowe] i bomby, tym bardziej się radował i przyjaźniej uśmiechał się do obserwatora. Na ułożenie bomb w kolumnie (w środku kolumny) reagował, puszczając ster i bijąc brawo. Kiedy się już dobrze «nasoliło» bolszewikom, Kossowski aż podskakiwał na swoim siedzeniu. Bardzo często lubił zrobić im na pożegnanie parę wywrotów (S. Ratomski, *Wspomnienia z pracy 3-ciej eskadry lotniczej*, [w:] „Przegląd Lotniczy" 1935, nr 3, s. 105);

> Widziałem dużo lotników – i być może, że widziałem lepszych pilotów i komendantów, choć majorowi Kossowskiemu i na tym polu nic nie brakowało, ale odważniejszego, mężniejszego i więcej bohaterskiego lotnika niż major Kossowski nie widziałem (M.C. Cooper, *Faunt-Le-Roy i jego eskadra w Polsce. Dzieje eskadry Kościuszki*, [w:] R.F. Karolevitz, R.S. Fenn, *Dług honorowy. Amerykańscy piloci Eskadry Myśliwskiej im. Kościuszki w wojnie polsko-bolszewickiej 1919–1920*, Warszawa 2005, s. 89);

> Kossowski imponuje nadzwyczajną brawurą i znakomitym opanowaniem akrobacji lotniczej, ma opinię nieustraszonego pilota myśliwskiego, a w życiu codziennym jest wesoły i trochę lekkomyślny (J. Meissner, *Wspomnienia pilota*, t. II: *Wiatr w podeszwach*, Kraków 1985, s. 26);

> Legendarnej odwagi pilot, doskonały dowódca lotniczy. Twórca polskiego lotnictwa myśliwskiego […]; pilot myśliwski do ostatnich dni – najwyższej klasy! Otoczony bezapelacyjnym szacunkiem podwładnych, niesłychanie wymagający w stosunku do siebie i podwładnych na froncie i w służbie w czasie pokoju;

przyjaciel w życiu codziennym (M. Romeyko, *Przed i po maju*, Warszawa 1967, s. 551).[13]

Kossowski nie należał do ścisłego grona pionierów lotnictwa wojskowego, wywodzących się głównie z armii austro-węgierskiej i niemieckiej. Kiedy przybył do Polski z Błękitną Armią, jego koledzy byli „w ogniu” już niemal pół roku. Ponadto w wojsku II Rzeczypospolitej, zdominowanym przez środowisko legionowe, oficerowie ze stażem w armii rosyjskiej byli traktowani nieufnie i marginalizowani. Pozycja i uznanie, którymi Kossowski cieszył się w środowisku lotniczym, wynikały z jego osobistych osiągnięć, talentu i odwagi. Otrzymał najwyższe polskie odznaczenia bojowe: Krzyż Srebrny Orderu Wojskowego Virtuti Militari (nr 3945), Krzyż Walecznych (czterokrotnie), Złoty Krzyż Zasługi, Polową Odznakę Pilota (nr 4). Uhonorowano go także wieloma odznaczeniami zagranicznymi.

Bydgoszcz, Centralna Szkoła Podoficerów Pilotów Lotnictwa; płk pil. Jerzy Kossowski stoi ósmy od lewej. Fot. ze zbiorów Muzeum Lotnictwa Polskiego

Zapewne, jako doświadczony pilot orientujący się w zmianach zachodzących w światowym lotnictwie, zdawał sobie sprawę z faktycznej kondycji polskich sił powietrznych. Bolała go niekompetencja, której efektem były błędne decyzje i chybione doktryny rozwoju polskiego lotnictwa wojskowego oraz marnotrawienie środków. Miał świadomość zbliżającej się katastrofy, ale nie wyobrażał sobie bierności. Miał 47 lat, był w pełni sił, jak na wyższego oficera (jego rówieśnikami byli gen. Stanisław Maczek i gen. Stanisław Sosabowski). Wystąpił o przywrócenie do służby w lotnictwie i przydział bojowy. Chciał ofiarować Polsce – kolejny raz – swój talent i doświadczenie. Ofertę tę odrzucono. Dumny i szaleńczo odważny człowiek, nie mogąc oddać życia w obronie Ojczyzny za sterami samolotu, postanowił je sobie odebrać. Zastrzelił się 6 sierpnia 1939 r. w Krakowie, demonstracyjnie wybierając dzień uroczystości dwudziestopięciolecia wymarszu I Kompanii Kadrowej. Kto wie – może tym czynem uchronił się przed losem ofiary mordu z rąk niemieckich w ramach *Intelligenzaktion* lub z rąk NKWD w katyńskim dole. Pamiętajmy o nim, jednym z tych bohaterów, którzy nie weszli

do popkultury, którzy nie są bohaterami filmów, a bez których talentu, pasji i służby Polski by nie było.

Pułkownik pil. Jerzy Kossowski spoczął na cmentarzu wojskowym przy ul. Jana Prandoty w Krakowie (kwatera 6, rząd północny, miejsce 1). Pochowano go w obcym grobie rodziny Lenartów. Nie znam przyczyn takiej decyzji, mogę się domyślać, że był to pochówek tymczasowy, że nie było żadnych krewnych, którzy mogliby odebrać ciało z kostnicy krakowskiego szpitala i ktoś zaoferował prywatny grobowiec. Kilka tygodni później na polskim niebie panowały samoloty z czarnymi krzyżami i nikt już nie zajmował się sprawą pochówku tragicznie zmarłego lotnika. Z biegiem czasu w grobowcu chowano kolejne osoby i doszło do tego, że po Kossowskim nie pozostał żaden materialny ślad pamięci. W ubiegłym roku Biuro Upamiętniania Walk i Męczeństwa IPN sfinansowało tablicę epitafijną, która została ustawiona przy grobie pilota. W tym roku mija osiemdziesiąt lat od śmierci Kossowskiego – to najlepszy moment, by przywrócić mu należną chwałę i pamięć.

Pułkownik pilot Jerzy Kossowski

(1892–1939)

Tekst pochodzi z numeru 5/2019 „Biuletynu IPN”

[1] Fragment pieśni z 1930 r. uznawanej za hymn lotnictwa polskiego, występującej pod tytułami: *Marsz Lotników; Lotnik, skrzydlaty władca świata; Marsz Polskiego Lotnictwa*. Słowa autorstwa Aleksandry Agnieszki Dobrowolskiej z d. Zasuszanki (1906–1989), muzykę skomponował Stanisław Latwis (1905–1935).

[2] Lot wykonano na niemieckiej maszynie Hansa-Brandenburg C I. Dwumiejscowy dwupłat, produkowany przez firmy Phönix w Wiedniu i Ufag w Budapeszcie, był podstawowym samolotem rozpoznawczym lotnictwa austro-węgierskiego. Do zadań obserwatora należały obsługa ruchomego karabinu maszynowego i ręczne zrzucanie bomb.

[3] Kossowski został przeszkolony na samolocie myśliwskim SPAD VII C1, który wszedł do służby w lotnictwie francuskim jesienią 1916 r. Te dwupłaty latały także w lotnictwie polskim: kilka egzemplarzy zdobycznych i 18 kupionych we Francji z przeznaczeniem dla 19. eskadry myśliwskiej.

[4] Obie eskadry używały francuskich samolotów Breguet XIV w wersji A2 (rozpoznawcze) i B2 (bombowe). Był to dwumiejscowy dwupłat o konstrukcji drewniano-metalowej. Z Armią Hallera i w wyniku późniejszych zakupów w Polsce znalazło się łącznie 158 tych maszyn, zwanych potocznie Ludwik XIV.

[5] Był to Albatros D III Oeffag, udoskonalona wersja niemieckiego myśliwca Albatros D. III, produkowana przez austriacką firmę Oeffag – jednomiejscowy myśliwski półtorapłat o konstrukcji mieszanej, uzbrojony w dwa karabiny w kadłubie strzelające przez śmigło. W polskim lotnictwie służyło blisko 50 tych samolotów. Maszyna była lubiana przez pilotów jako sprawne narzędzie do osiągania licznych zwycięstw powietrznych.

[6] Płk pil. Tadeusz Prauss – ur. 21 grudnia 1896 r. w Warszawie, w omawianym okresie porucznik w 3. Eskadrze Wywiadowczej, zamordowany przez NKWD w Charkowie w kwietniu 1940 r.

[7] T. Prauss, *Z lotów bojowych 3-ej eskadry*, „Przegląd Lotniczy" 1935, nr 1, s. 2.

[8] Taktyka szturmowych ataków lotniczych polegała na ataku bombowym z wysokości 300 m na koniec kolumny nieprzyjacielskiej, a następnie przelocie nad nią na wysokości 100 m – z jednoczesnym ostrzałem z karabinów maszynowych. Taka procedura była mordercza szczególnie dla jednostek kawalerii, artylerii i taborów. Jeżeli jednak karabiny maszynowe przeciwnika zdążyły zająć pozycję, to samolot ze sklejki i płótna stawał się łatwym celem.

[9] Był to samolot De Havilland Airco DH-9, dwumiejscowy dwupłat bombowy i rozpoznawczy brytyjskiej produkcji.

[10] H. Mordawski, *Polskie lotnictwo wojskowe 1918–1920. Narodziny i walka*, Wrocław 2009, s. 255.

[11] Fokker D.VII to myśliwski dwupłat jednomiejscowy, zaprojektowany i produkowany w 1917 r. w niemieckiej wytwórni lotniczej Fokker Aeroplanbau w Schwerinie. W Polsce służyło 50 tych maszyn: 40 zakupionych i 10 zdobytych na lotnisku w Ławicy. Wycofane z linii w 1926 r., były przez kolejne lata wykorzystywane w szkołach lotniczych.

[12] Oblatywał także całkowicie metalowy myśliwski górnopłat Wibault 70C1 francuskiej konstrukcji, produkowany w Polsce na licencji przez PZL. W 1929 r. wypuszczono krótką serię 25 maszyn i zakończono program po krytycznych opiniach płk. Kossowskiego, wskazującego na słabe właściwości pilotażowe.

[13] Opinie o płk. Jerzym Kossowskim przywołane za: M. Niestrawski, *Pułkownik pilot Jerzy Kossowski w opiniach kolegów lotników*, https://www.infolotnicze.pl/2015/02/06/pulkownik-pilotjerzy-kossowski-w-opiniach-kolegow-lotnikow/2/ [dostęp: 18 IV 2019 r.].

COFNIJ SIĘ