

## Mieczysław Gorzeński



Mieczysław Gorzeński przyszedł na świat 14 września 1908 r. w Przemyślu w rodzinie Juliana (z zawodu ślusarza kolejowego) i Genowefy z domu Wojnar. Wychowywał się z trójką rodzeństwa: braćmi Marianem i Zygmuntem oraz z siostrą Jadwigą. Edukację pobierał w Przemyślu. 1 września 1915 r. rozpoczął naukę czteroklasowej Męskiej Szkole Ludowej im. Tadeusza Czackiego. Po jej ukończeniu był uczniem II Państwowego Gimnazjum im. prof. Karola Morawskiego (typu klasycznego). W lutym 1928 r. zdał egzamin dojrzałości. Jako gimnazjalista działał w harcerstwie, należąc do 1 Drużyny Harcerzy im. gen. Dezyderego Chłapowskiego oraz do Harcerskiego Klubu Sportowego "Czuwaj". Jako piłkarz grywał na pozycji lewego łącznika (tj. pomiędzy lewym skrzydłowym a środkowym napastnikiem). W 1925 r. z drużyną zdobył mistrzostwo klasy "B" w okręgu lwowskim.

Po maturze Gorzeński zdecydował się na karierę zawodowego oficera piechoty. 15 października 1928 r. wstąpił do Szkoły Podchorążych Piechoty w Ostrowi Mazowieckiej. Po trzyletnim kursie, 15 sierpnia 1931 r. otrzymał promocję oficerską.

W brązowym mundurze piechoty i z gwiazdką na ramieniu zameldował się w 74 Górnoląskim Pułku Piechoty w Lublińcu, gdzie objął stanowisko dowódcy plutonu. Po ponad dwóch latach służby na Śląsku zamarzyła mu się zmiana broni i postanowił złożyć podanie o przeniesienie do lotnictwa. Zostało ono zaaprobowane, a on sam 1 grudnia 1933 r. wyjechał na aplikacyjny kurs obserwatorów dla oficerów innych broni, organizowany w dęblińskim Centrum Wyszkozenia Oficerów Lotnictwa. Po ukończeniu szkolenia, 1 września 1934 r. przydzielony został do 5 Pułku Lotniczego, już w stopniu porucznika (awans 1 stycznia 1934 r.). Służbę rozpoczął na wileńskim Porubanku w 51 Eskadrze Liniowej. Pozostał w niej ponad dwa lata, do 1 listopada 1936 r., latając na dwupłatowych Potezach XXV. Następnie przesunięty został do stanowiska oficera administracyjno-technicznego bazy. **"Za biurkiem" siedział do 13 stycznia 1937 r., kiedy przeniesiono go do 56 Eskadry Towarzyszącej w Lidzie, operującej na Lublinach R-XIII C. 12 lipca 1939 r. objął dowództwo wyposażonego w taki sam sprzęt I plutonu 59 Eskadry Towarzyszącej.**

W chwili ogłoszenia mobilizacji 24 sierpnia 1939 r. 59 Eskadrę rozformowano, a Gorzeńskiego mianowano dowódcą I plutonu 56 Eskadry Obserwacyjnej. Na wypadek wojny eskadra miała zostać włączona do lotnictwa Armii "Karpaty" i przerzucona z Lidy na południe kraju. Rzut powietrzny na swoje docelowe lotnisko polowe w Mrowli pod Rzeszowem dotarł rankiem 1 września. Później stacjonował na kilku innych lotniskach, z upływem czasu i zmianą sytuacji militarnej przesuwając się na wschód w stronę Lwowa, a następnie na południe, ku granicy z Rumunią. Pierwsze zadanie bojowe Gorzeński wykonał 3 września. Było to rozpoznanie przeprowadzone częściowo nad Słowacją, po trójkącie Muszyna-Bardejov-Prešov. Lublin R-XIII, na którym leciał z kpr. pil. Tomaszem Tubisem, był ostrzeliwany z ziemi i pojawiło się na nim kilka przestrzelin, jednak zadanie wykonano pomyślnie. Dwa dni później Gorzeński z pilotem ppor. Zbigniewem Żmigrodzkiem rozpoznawali rejon Korczyn-Busko-Jędrzejów-Chęciny-Chmielnik. Podobnie jak wcześniej, samolot był celem artylerii - tym razem strzelał nie tylko nieprzyjaciel, ale także omyłkowo oddziały Wojska Polskiego. Rankiem 8 września Gorzeński i ppor. Stanisław Orda wystartowali na rozpoznanie na obszarze Gorlice-Krosno-Rzeszów. Jako że ten pierwszy był oficerem ds. łączności eskadry z dowództwem lotnictwa Armii "Karpaty", kolejnym przezeń wykonanym zadaniem był lot łącznikowy. W pierwszych godzinach 10 września, jeszcze w nocy, przywiózł z Przemyśla meldunki dowództwa Armii "Karpaty" dla Naczelnego Wodza i o świcie dostarczył je samolotem do Brześcia nad Bugiem (jego pilotem w tym locie był kpr. Konstanty Gawlik), powracając następnie do Stubna, które było wówczas miejscem postoju jego jednostki. Kolejne zadanie łącznikowe wykonał 12 września. Poleciał na RWD-17 w poszukiwaniu sztabu gen. Antoniego Szyllinga, dowódcy Armii "Kraków" (dzień wcześniej na stan eskadry weszły cztery nowe samoloty: dwa R-XIII oraz po jednym RWD-14 "Czapla" i RWD-17). Podczas lądowania w Lublinie na zbombardowanym pasie startowym RWD-17 uległ rozbiciu, jednak Gorzeński nie odniósł obrażeń. Co więcej, odnalazł Szyllinga i wręczył mu rozkazy od gen. Kazimierza Sosnkowskiego. Do swojej jednostki powrócił samochodem. Dwa kolejne zadania wykonał 15 września (z kpr. Tubisem; rozpoznanie z lotniska Lachowice po trasie Kałusz-Dolina-Bolechów-Stryj-Żurawno) oraz 17 września (z por. Antonim Jankowskim, rozpoznanie rejonu Stryj-Drohobycz-Sambor-Przemyśl).

Był to ostatni lot bojowy Gorzeńskiego w czasie kampanii wrześniowej. Łącznie wykonał siedem zadań (pięć rozpoznań i dwa loty łącznikowe). O świcie 18 września, wedle wytycznych dowódcy lotnictwa Armii "Karpaty" ppłk. dypl. Olgierda Tuskiewicza, odleciał na RWD-14 "Czapli" do Czerniowiec w Rumunii. Tam samolot skonfiskowano, a załogę skierowano do obozu internowania w mieście Buzău. W kolejnych tygodniach przenoszono go jeszcze dwukrotnie do innych obozów: w Focșani oraz Drăgășani. 8 października 1939 r. Gorzeński uciekł z obozu do Bukaresztu. W polskiej ambasadzie otrzymał paszport i inne dokumenty, pozwalające mu na wyjazd do Jugosławii. Jadąc koleją, przez Belgrad dotarł do Splitu, skąd następnie statkiem odpłynął do Francji. 22 października 1939 r. wylądował w Marsylii. Bezpośrednio po przybyciu został skierowany do tymczasowego obozu dla oficerów polskiego lotnictwa, utworzonego w koszarach w mieście Salon. Po kilku tygodniach został przeniesiony stamtąd do Centrum Wyszkozenia w Lyonie. Nieznane są szczegóły jego przydziałów we Francji. Wiadomo, że po klęsce tego państwa latem 1940 r. ewakuował się drogą morską do Wielkiej Brytanii.

Na Wyspach Gorzeński rozpoczął szkolenie 25 sierpnia 1940 r. od kursu języka angielskiego i nauki teorii w Blackpool. Następnie przeniesiony został do jednostki wyszkolenia bojowego 12 Operational Training Unit w Benson, gdzie został przeszkolony w lotach na dwusilnikowych bombowcach typu Wellington. W grudniu 1940 r. został przydzielony do 305 Dywizjonu Bombowego "Ziemi Wielkopolskiej", bazującego na lotnisku w Syerston. 8 lutego 1941 r. został wysłany z grupką oficerów 305 Dywizjonu na kurs w szkole nawigacji 6 Air Observer Navigation School w Staverton w zachodniej Anglii. Po pomyślnym ukończeniu kursu, powrócił do jednostki 11 kwietnia 1941 r. Mimo posiadanego wyszkolenia nawigatorskiego został skierowany (zapewne na własną prośbę) do służby w powietrzu jako strzelec pokładowy. Była to decyzja dość nietypowa dla oficera mającego za sobą stanowisko dowódcze w przedwojennej Polsce i oczekującego lada chwila awansu na stopień kapitana (co nastąpiło ostatecznie 1 września 1941 r.).

Pierwszy lot bojowy Gorzeńskiego był równocześnie pierwszym zadaniem 305 Dywizjonu. W nocy z 24 na 25 kwietnia 1941 r. jednostka wysłała na bombardowanie zbiorników paliwa w holenderskim mieście Vlardinggen trzy załogi. Gorzeński poleciał wówczas na Wellingtonie IC SM-A (R1016) na stanowisku tylnego strzelca z załogą: ppor. pil. Mieczysław Jonikas, sierż. pil. Stanisław Dusza, por. obs. Tadeusz Martusewicz, sierż. rtg. Franciszek Laskowski oraz por. Zygmunt Policiewicz (nominalnie nawigator, na stanowisku przedniego strzelca). Kolejne naloty wykonywał przeciwko celom we Francji i Niemczech. Bomby jego załogi spadały kolejno na: Boulogne, Duisburg, Kolonię, Cherbourg, Boulogne, ponownie Kolonię, Hamburg, Bremę, znowu Duisburg, Hamburg po raz wtóry, Kolonię (już po raz trzeci, dając mu popularne wśród polskich bombowców "honorowe obywatelstwo Kolonii"), Wilhelmshaven, Brest i Hanower. Gorzeński nie posiadał stałej załogi, w zależności od potrzeb latał z różnymi załogami, zwykle jako tylny strzelec. Trzykrotnie był także przednim strzelcem.

Podczas ostatniego z wymienionych powyżej lotów (bombardowanie Hanoweru), który miał miejsce nocą z 26 na 27 stycznia 1942 r., nad celem samolot Gorzeńskiego został trafiony przez obronę przeciwlotniczą. Uszkodzenia Wellingtona objęły zatrzymanie się prawego silnika, awarię instalacji elektrycznej oraz radia. Pilot na jednym silniku zdołał wrócić do Anglii i wylądować na najbliższym lotnisku w Stradishall. Już na ziemi w samolocie zapaliła się tzw. fotoflasza, która z powodu technicznej usterki nie wypadła z bombowca bezpośrednio po zrzucie bomb, lecz została nieświadomie przywieziona przez załogę z powrotem do Anglii. Pożar szczęśliwie ugaszono, nikomu z załogi nic się nie stało.

Nocą z 26 na 27 lutego 1942 r. Gorzeński wystartował na bombardowanie Kilonii. Resztę załogi Wellingtona II SM-R (W5423) stanowili por. Jan Orzechowski (pierwszy pilot), ppor. pil. Stanisław Żeromski, kpt. obs. Aleksander Golczewski, ppor. rtg. Walerian Gidaszewski oraz kpr. strz. Edward Cegłowski. Nad celem samolot został trafiony ogniem obrony przeciwlotniczej. Z powodu poważnych uszkodzeń maszyny w drodze powrotnej do Anglii piloci zmuszeni byli przymusowo lądować w pobliżu miasteczka Tønder. Przy zetknięciu z ziemią samolot eksplodował, a cała sześciuosobowa załoga zginęła na miejscu. Kapitan (Flying Officer) Mieczysław Gorzeński spoczął w kwaterze grobów wojennych Wspólnoty Brytyjskiej na cmentarzu komunalnym w duńskiej miejscowości Åbenrå. W Anglii wykonał 16 lotów bojowych. Odznaczony został Krzyżem Srebrnym Orderu Wojennego Virtuti Militari (nr 9350), czterokrotnie Krzyżem Walecznych, dwukrotnie Medalem Lotniczym oraz Polowym Znakiem Obserwatora (nr 423).

## **Kpt. pil. Arkadiusz Schirtładze**



Kpt. pil. Arkadiusz Schirtładze urodził się 26 stycznia 1902 r. Od stycznia 1930 r. w 62 Eskadrze Liniowej, od lipca 1931 r. do lipca 1933 r. dowódca 54 Eskadry Liniowej, od lipca 1933 r. do stycznia 1935 r. dowodzi 55 Eskadrą Liniową. Od stycznia 1935 r. w 56 Eskadrze Obserwacyjnej, dowodzi plutonem. Od 1937 r. jest kierownikiem wydziału w Dziale Nauk CWL-1 w Dęblinie. Ranny 2 IX 1939 r. podczas nalotu na lotnisko dęblińskie, przewieziony do Szpitala Ujazdowskiego w Warszawie. Po kilku dniach opuszcza szpital, ewakuowany na wschód. Aresztowany w okolicach Brześćcia przez NKWD ginie w Katyniu. Gruzin - oficer kontraktowy.

## **Irena Schirtładze - córka kapitana**

Irena Schirtładze, 16-letnia łączniczka batalionu Parasol zginęła 14 września 1944 roku w czasie próby ratowania rannego dowódcy plutonu pchor. Wacława Dunin- Karwickiego ps. "Luty". Odznaczona pośmiertnie Krzyżem Walecznych.

Spoczywa na Cmentarzu Powązki Wojskowe w Warszawie

## Eugeniusz Arciuszkiewicz



mjr- Eugeniusz ARCIUSZKIEWICZ (07.02.1907 – 10.12.1983), ur. w Jachimowszczyźnie, woj. nowogródzkie. Absolwent V Promocji Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, po ukończeniu w 1931 r., dostał przydział do 5. Pułku Lotniczego w Lidzie. W Anglii w latach 1941-43 latał w 305. Dywizjonie Bombowym jako obserwator. Po przerwie operacyjnej był d-cą Eskadry 1586 podczas Powstania Warszawskiego a później od 14.06.1944 r. D-ca 301 DB „Obrońców Warszawy”. Zmarł w Toronto (Kanada) i tam został pochowany. Odznaczony Orderem Virtuti Militari V kl nr 09348, Distinguished Flying Cross. ppłk obs. – (Tadeusz J. KRZYSZEK - POLSKIE SIŁY POWIETRZNE W WIELKIEJ BRYTANII W WIELKIEJ BRYTANII W LATACH 1940-1947; 2011)



por. obs. Eugeniusz ARCIUSZKIEWICZ – (1933) pierwszy d-ca I/56 plutonu w 56. Eskadrze Towarzyszącej. We 09.1939 r. d-ca II/56 plutonu. 01.09. w załodze z por. pil. Antonim JANKOWSKIM (R-XIIID) po południu wykonali lot łącznikowy pomiędzy d-twem Armii „Karpaty” a d-twem Grupy Operacyjnej „Jasło”. W drodze powrotnej ostrzelani przez własne oddziały, podczas lądowania uszkodzono podwozie. 03.09. z kpr. pil. Konstantym GAWLIKIEM dokonali rozpoznania rejonu Tarnowa i Dębicy, szukając nowych lotnisk dla eskadry. 05.09. ze st. sierż. pil. Hipolitem KAZIMIERCZAKIEM lot rozpoznawczy. Nad Bardejowem ostrzelał z pokładowego kaemu znajdujących się na terenie ośrodka zdrojowego żołnierzy niemieckichYTANII 1940-1945

### Mundur majora nawigatora (S/Ldr) Eugeniusza Arciuszkiewicza

Mundur należał do mjr. nawig. Eugeniusza Arciuszkiewicza, który w późniejszym okresie awansowany do stopnia ppłk. nawig. należał do grona najwybitniejszych polskich oficerów lotnictwa.

