

# **DEFILADOWY SZYK NAD POZNANIEM**

WIKTOR PNIEWSKI

Lotnik, organizator lotnictwa wielkopolskiego

*Adam Poszwiński: – (...) w związku z bombardowaniem Ławicy wysłaliśmy do Berlina notę protestacyjną.*

*Wiktor Pniewski: – Panie Komisarzu, Wyście wysłali notę papierkową. Ja zbombardowałem ich lotnisko. Dla Niemców jest to nota bardziej zrozumiała.*

Kazimierz Sławiński, Ławica poznańskie lotnisko

W czwartkowy ranek 9 stycznia 1919 r. sześć polskich samolotów pod dowództwem Wiktora Pniewskiego wystartowało z Ławicy i skierowało się na Frankfurt nad Odrą. Nad frankfurckim lotniskiem Polacy zrzucili bomby niszcząc jeden niemiecki samolot i hangar. Nalotem równie zaskoczony jak Niemcy była Naczelna Rada Ludowa w Poznaniu.

Decyzję o akcji podjął Pniewski, komendant poznańskiego lotniska, w odwecie za zbombardowanie przez Niemców Ławicy 7 i 8 stycznia. Ofiarą niemieckich lotników padły wówczas osoby cywilne: w niedalekim majątku Strzeszynek jedna zginęła, a trzy zostały ranne.

Oburzenie niemieckimi nalotami i śmiercią cywilów było w Poznaniu ogromne. W jednym z baraków lotniska internowano generała Fritza von Bock und Pollach, byłego dowódcę V Korpusu Armii w Poznaniu. Zwolniono go dopiero po zapewnieniach ze strony Niemców, że nalotów na Poznań więcej nie będzie<sup>1</sup>. Akcja Pniewskiego, nadająca powszechnemu oburzeniu nieco cynicznego zabarwienia, była dowództwu nie na rękę i sprawę starannie zatuszowano. Do takiego stopnia, że w przedwojennej literaturze trudno znaleźć o nalocie na Frankfurt choć drobną wzmiankę. Sam Pniewski miał nieprzyjemności i musiał się tłumaczyć przed dowództwem. – To było w stylu wuja. Samowolna, brawurowa i widowiskowa akcja! – mówi Tomasz Janiak, którego pradziadek Stanisław Drygas był teściem Pniewskiego.

Polscy lotnicy atakując Frankfurt używali zdobycznych samolotów, które jeszcze kilka dni wcześniej znajdowały się w rękach Niemców.

## CHŁOPAK Z OFICYNY

„Bohater” nalotu na Frankfurt – Wiktor Pniewski – urodził się w 1891 r. w Klecku, w rodzinie urzędnika pocztowego. Na początku XX w. przeprowadził się z rodziną do Poznania. W 1906 r. wstąpił do konspiracyjnego, patriotycznego Towarzystwa Tomasza Zana. W 1911 r. został powołany do armii pruskiej, służył w 9 Pułku Huzarów.

– Rodzina Pniewskich mieszkała w oficynie kamienicy przy ul. Mostowej 15, którą w 1902 r. wybudował mój pradziadek Stanisław – opowiada Tomasz Janiak. – Tam też Pniewski poznał przyszłą żonę, córkę pradziadka Jadwigę, nazywaną w rodzinie Isią – niezbyt urodziwą pannę, która bez reszty uległa jego urokowi.

Jadwiga Drygasówna, według rodzinnych przekazów, ważyła przy urodzeniu tylko 750 gramów. Jej poród przyjmował Bolesław Krysiewicz, później przewodniczący Prezydium Naczelnej Rady Ludowej, pionier nowoczesnej poznańskiej pediatrii. Pierwsze tygodnie spędziła w wyłożonym watą kartoniku od cygar na piecu kaflowym. – Cudem przeżyła, dużo chorowała i bardzo słabo widziała. A Pniewski lubił życie – był kawalarzem, człowiekiem wesołym, trochę rubasznym, ale też cynicznym. Ciotka do końca życia kochała się w nim jak pensjonarka – opowiada Tomasz Janiak. Oficjalnie zostali narzeczonymi w 1914 r., ale widywali się rzadko. Drygasówna codziennie wysyłała narzeczonemu listy, w których zdawała sprawozdania z tego, czym się zajmowała.

W 1913 r. Pniewski trafił do 4 Baonu Lotniczego, jako pomocnik mechanika. W latach 1916-17 szkolił się w Szkole Lotniczej w Koszalinie, którą ukończył w stopniu sierżanta pilota. Zdobył też patent lotnika-observatora. Trafił na front zachodni, w 1918 r. wrócił do Poznania ciężko ranny. Kilka miesięcy spędził w szpitalu.

W czerwcu poślubił Drygasównę, która była oczkiem w głowie swojego ojca i przyrodniego brata Cyryła Ratajskiego, syna z pierwszego małżeństwa Teofili Drygasowej (żony Stanisława). Opiekowali się nią też starsi, rodzeni bracia – materialnie była świetnie zabezpieczona. – Wuj wzenił się w pieniądze i pozycję społeczną. Pewnie małżeństwo miało mu pomóc w życiu i w zrobieniu kariery w wojsku. Myślę, że ani ciotki nie kochał, ani nie był jej wierny. Ale zachowywał pozory, bo zbyt wiele miał do stracenia. Wiedział, że choć przystojny, dowcipny i inteligentny – był jednak „chłopakiem z oficyny”. Takie były czasy... – opowiada Tomasz Janiak.

W PRL-u pozycja społeczna Drygasów nie była mu już potrzebna. Mieszkał w Warszawie, rzadko widywał się z żoną,. Ich jedyny syn Zbigniew zmarł na zapalenie płuc w wieku 12 lat w 1932 r.

## **KONSPIRACYJNA ORGANIZACJA LOTNICTWA**

Podczas rzadkich pobytów w Poznaniu w czasie I wojny Pniewski podtrzymywał kontakty z kolegami z konspiracji. Dzięki temu, w październiku 1918 r. za pośrednictwem jednego z członków Polskiej Organizacji Wojskowej dostał oficjalny przydział do stacji lotniczej na Ławicy. „Powierzono mi konspiracyjną organizację lotnictwa powstańczego”<sup>2</sup> – wspominał.

Po wybuchu rewolucji w Niemczech na Ławicy wybrana została rada żołnierska, w której skład wchodził wyłącznie Niemcy. „Pierwszym zarządzeniem tejże rady” był rozkaz „natychmiastowego przesunięcia drogiego materiału lotniczego z Ławicy do Frankfurtu nad Odrą”<sup>3</sup>. Polakom był on bardzo nie na rękę. 12 listopada 1918 r. Pniewski zwołał na Ławicy wiec, w którym wzięli udział m.in. polscy żołnierze odbywający tam służbę. Wybrana została nowa rada, w której znaleźli się także Polacy: Franciszek Gruszkiewicz, Skoczyński, Jazy, Ciesielski i Pniewski. Rozkaz został odwołany, większość sprzętu pozostała w Poznaniu. „Niemcom udało się wywieźć dwa wagony i to materiału łącznościowego”, którego brak dotkliwie dał się we znaki po wybuchu powstania.

„Tymczasem organizacja lotnictwa powstańczego posuwała się rażno naprzód. Lista werbunkowa żołnierzy lotników P.O.W-iaków notowała już 5 pilotów, 2 obserwatorów i 32 mechaników, oraz kilkudziesięciu ludzi obsługi technicznej”<sup>4</sup>.

## **ŁAWICA – FORMALNA FORTECA**

Wybuchło powstanie. Od momentu, kiedy w rękach powstańców znalazł się dworzec kolejowy w Poznaniu Niemcy utrzymywali z Ławicy łączność ze swoimi oddziałami i z władzami. W stacji gromadzili się też żołnierze rozbitych przez powstańców oddziałów<sup>5</sup>. „Utworzyliśmy tu formalną fortecę (...) Niech tylko Polacy przyjdą, a odejdą z pokrwawionymi głowami. Gdy nas atakować będą, zmienimy miasto po prostu w gruz” – pisał żołnierz niemiecki z Ławicy do swojej rodziny w Niemczech<sup>6</sup>.

4 stycznia w Dowództwie Głównym powstania zapadła decyzja o ataku powstańców na Ławicę. Zaproponowano Niemcom kapitulację: „Część niemieckiej rady godziła się na wymarsz ze wszystkimi honorami, na co jednak myśmy się nie zgadzali (...). Niemcy o kapitulacji nawet słyszeć nie chcieli i oświadczyli gotowość bronięcia się do ostatniej kropli krwi, oraz zagrozili wysadzeniem Ławicy w powietrze. Równocześnie zaznaczyli, że wysadzą też w powietrze fort VII (...), w którym przechowywano kilkaset ton bomb lotniczych. Fort ten dotychczas był obsadzony przez Niemców”<sup>7</sup>.

## **ATAK**

Do walk o Ławicę wyznaczono trzy kompanie 1 baonu pod dowództwem ppor. Bronisława Pienieckiego, półbaterię artylerii pod dowództwem Kazimierza Niezychowskiego (dwie armaty 77 mm), pluton strzelców konnych pod dowództwem Kazimierza Ciężyńskiego, oddział kompanii wywiadowczo-wykonawczej P.O.W. Jana Kalinowskiego, oraz oddział ciężkich karabinów maszynowych pod dowództwem Leona Bąbola. Całością starannie przygotowanej operacji dowodził Andrzej Kopa, w jego sztabie był m.in. Pniewski. Dzięki polskim żołnierzom odbywającym służbę na Ławicy powstańcy mieli dokładne informacje na temat stacjonujących tam sił i planu obrony.

Nim podjęto atak „przecięto podziemny kabel elektryczny Poznań-Ławica, celem uniemożliwienia wysadzenia fortu VII”.

6 stycznia do godz. 6-tej dnia wszystkie oddziały zajęły wyznaczone pozycje. „O godz. 6.15 sztab wysłał ponownie parlamentarjuszy i postawił Niemcom ultimatum bezwzględnej kapitulacji. Czas wyznaczony na odpowiedź wynosił 10 minut. Gdy Niemcy w wyznaczonym terminie nie odpowiedzieli, rozpoczęło się (o godzinie 6.25) natarcie. Powstała wielka strzelanina. Wojska powstańcze, które chroniła ciemność i które zdołały już dość blisko podsunąć się pod stację lotniczą, posuwały się łatwo naprzód, ponieważ wszystkie c.k.m. niemieckie były za wysoko. Po 20-minutowym szturmie Ławica była w rękach powstańców”<sup>8</sup>. Zwycięstwo odniesiono bez większych strat, zginął jedynie jeden polski żołnierz, trzech zostało rannych.

„Na dziedzińcu koszar zebrał się sztab naszej wyprawy, oficerowie Pieniecki, Kopa, Pniewski i inni, oraz nasze kompanie. Znoszono tam zdobyte karabiny maszynowe i broń. Niemcy zostali okrążeni ze wszystkich stron, ucieczka nie była możliwa, wzięto razem około 170 do niewoli, w tym kilkunastu lotników”<sup>9</sup>.

Zdobycie Ławicy było ostatnim etapem walk o Poznań. Powstańcy przejęli ponad 100 samolotów (większość przestarzałego typu), część zdemontowanych i zgromadzonych w hali Zeppelina (nieistniejącej, przy obecnej ul. Serbskiej), prawdopodobnie przeznaczonych do wywózki do Niemiec, oraz m.in. dwa balony obserwacyjne i kilkaset butli z wodorem. Kilkadziesiąt samolotów jeszcze w styczniu, z rozkazu Inspektora Wojsk Lotniczych generała pilota Gustawa Macewicza, wysłano do Warszawy.

## KOMENDANT STACJI ŁAWICA

Po zdobyciu Ławicy Pniewski został mianowany pierwszym polskim komendantem stacji<sup>10</sup> i pełnił tę funkcję do połowy stycznia, gdy zajął się formowaniem 1. Eskadry Wielkopolskiej. „Komenderowanie” rozpoczął od dwóch spektakularnych akcji.

Jeszcze 6 stycznia wydał rozkaz przygotowania zdobycznych samolotów do powietrznej parady, która miała się odbyć następnego dnia o godz. 9 rano nad Poznaniem. W ciągu kilkunastu godzin niemieckie krzyże musiały zostać przemalowane na białą-czerwoną szachownicę (od 1 grudnia 1918 r. był to oficjalny znak samolotów polskiego lotnictwa wojskowego).

„Jak się okazało, nie nawykłe do subtelności malarskiego pędzla ręce lotniczych warsztatowców nie mogły sobie poradzić ze skomplikowanym układem krawędzi tych symboli. Właśnie wtedy zrodził się pomysł, zapisany w historii lotnictwa polskiego, by kwadraty o barwach narodowych po prostu domalować w narożnikach niemieckiego krzyża”<sup>11</sup> – napisał Juliusz Molski, znawca polskiego lotnictwa.

Parada miała być imponująca, ale na Ławicy znajdowało się wówczas jedynie sześciu wyszkolonych pilotów – Polaków. „Podobno wiele nie brakowało, a do uczestnictwa w paradzie zapędzono by także wziętych do niewoli niemieckich „fligrów”. Ci jednak skwapliwie skorzystali ze wspaniałomyślności dowództwa powstania i właśnie „podawali tyły” ruszając do najbliższych pociągów odchodzących w kierunku Niemiec”<sup>12</sup>.

Ostatecznie 7 stycznia nad Poznaniem pojawiło się sześć samolotów z białą-czerwonymi szachownicami, które Poznaniacy gorąco fetowali. „W Górnej Wildzie z zakładów Cegielskiego wybiegły tłumy robotników pozdrawiając nisko lecące samoloty z białą-czerwoną szachownicą. To samo działo się w Poznaniu na Starym Mieście. (...) Eskadra leci w defiladowym szyku. Skrzydło w skrzy-

dło. Silniki grały jednostajnie. Słońce odbijało się w metalowych okuciach płatowców”<sup>13</sup>.

Ok. godz. 13 tego samego dnia Niemcy zbombardowali Ławicę.

Dwa dni później Pniewski podjął decyzję o nalocie na lotnisko we Frankfurcie nad Odrą.

## **NOTA ZROZUMIAŁA DLA NIEMCÓW**

Po nalocie na Frankfurt Pniewski, niezbyt zresztą tym zaskoczony, został wezwany przez Adama Poszwińskiego, członka Komisariatu Naczelnej Rady Ludowej. Ich rozmowa mogła wyglądać tak:

„– Czy to pan dał rozkaz do bombardowania lotniska we Frankfurcie? – zapytał Pniewskiego [Poszwiński] w ostrym tonie.

– Tak jest. Ja.

– A kto pani zezwolił na tego typu akcję?

– Nikt. To był mój odwet za dwukrotne bombardowanie Ławicy i okolicy przez niemieckie samoloty. Uważałem to za swój obowiązek. (...)

– A czy panu wiadomo – pytał dalej Poszwiński – że w związku z bombardowaniem Ławicy wysłaliśmy do Berlina notę protestacyjną?

– Panie Komisarzu, wyście wysłali notę papierkową. Ja zbombardowałem ich lotnisko. Dla Niemców jest to nota bardziej zrozumiała”<sup>14</sup>.

Pniewskiemu dano jednak do zrozumienia, że dalsze tego typu akcje nie będą dobrze widziane.

## **NA KORZYŚĆ WOJSK POWSTAŃCZYCH**

Pniewski zajął się organizowaniem polskiego lotnictwa w Poznaniu.

„Na stacji rozpoczął się natychmiast gorączkowy ruch prac organizacyjnych. Powstaje baon lotniczy z nazwą St. Lotnicza Ławica”. Sformowana zostaje 1. kompania lotnicza, w skład której wchodził „personel latający, oraz grupa mechaników obsługi”. Kompania była zarazem szkołą pilotów i „wydzieliła z siebie bojową grupę lotniczą, która podlegała wprost komendantowi Stacji [Wiktorowi Pniewskiemu]. Grupa bojowa rozpoczęła natychmiast działalność lotniczą na korzyść wojsk powstańczych”<sup>15</sup>. W styczniu poznańscy lotnicy wspierali powstańców na wszystkich frontach Wielkopolski, wykonując jednak głównie loty

rozpoznawcze i wywiadowcze. Pierwszy lot odbyli 17 stycznia, rozkaz brzmiał: „rozpoznać niemieckie zgrupowanie na zachód od Leszna”.

Początki były trudne. Brakowało pilotów i obserwatorów. Dowództwo Główne wydało 8 stycznia 1919 r. rozkaz, na mocy którego na Ławicę odsyłani byli lotnicy wyszkoleni w wojsku pruskim, walczący w oddziałach powstańczych. Rozkaz był skrupulatnie wykonywany. Zorganizowany został też kurs dla strzelców płatowych, jego uczestnicy pełnili potem funkcje obserwatorów.

Brakowało paliwa, opon i dętek – wprowadzono zatem reglamentację paliw i ogłoszono obowiązek oddawania przez cywilów opon i dętek samochodowych władzom wojskowym<sup>16</sup>.

Za mało było też kadry oficerskiej (w wojsku pruskim Polacy mieli małe szanse na awans), co utrudniało organizację wojsk lotniczych. 21 stycznia 1919 r. Pniewskiego awansowano wraz z trzema kolegami na podporucznika lotnictwa.

## 1. ESKADRA WIELKOPOLSKA

Już jako oficer Pniewski rozpoczął formowanie 1. Eskadry Wielkopolskiej (początkowo nazywanej Eskadrą Polną), której dowódcą został 15 lutego 1919 r. Posiadała ona 10 samolotów, w tym Albatrosy i D.F.W. Miała własny transport samochodowy, motocyklowy i konny, oraz warsztaty naprawcze. Była najlepiej wyposażoną eskadrą lotnictwa polskiego w tym czasie<sup>17</sup>.

W marcu 1. Eskadra Wielkopolska (a z nią Pniewski) została wysłana na front wschodni, „weszła w skład odsieczy lwowskiej, którą Wielkopolska w postaci swych najlepszych oddziałów szybko wysłała na front Przemyśl-Lwów”<sup>18</sup>. Stacjonowała na lotnisku w Medyce, potem w Stryju. Za udział w walkach na froncie wschodnim została odznaczona przez Naczelną Radę Ludową orłami z metalu i tabliczkami z napisem „Za Obronę Kresów Wschodnich”, które przytwierdzono do każdego samolotu eskadry.

W czerwcu, z powodu niepewnej sytuacji na granicy zachodniej, eskadra została odwołana do Poznania i walczyła na frontach powstania, stacjonując w Wojnowicach pod Bukiem. We wrześniu skierowano ją na front Litewsko-Białoruski wojny polsko-bolszewickiej, z którego Pniewski, z powodu choroby powrócił w styczniu do Poznania. Został ponownie dowódcą Stacji Lotniczej Ławica.

Do połowy 1919 r. uformowano w Poznaniu w sumie cztery eskadry lotnicze. „(...) powstaje eskadra po eskadrze, które wylatują na front, by wpisać się złotem zgłoskami w kartę walki o niepodległość. Zadania swoje wykonały one w zupełności (...). Wysiłek był wielki. Obowiązkiem żołnierza-lotnika było latać i spełniać swoją powinność, jednak bohaterstwem było swoje zadania wykonywać na samolotach, które w normalnych warunkach byłyby bezużyteczne”<sup>19</sup> – pisano w 1929 r. o początkach polskiego lotnictwa.

## **KONIEC WALK**

Po powrocie z frontu Litewsko-Białoruskiego (gdzie stracił brata) dla Pniewskiego wojna się skończyła. „Gdy po dziesięciu latach rzucam krytycznym okiem na minione wypadki – widzę i podziwiam potęgę ducha ówczesnego żołnierza powstańca, który odważył się dla odzyskania niepodległości podnieść broń przeciwko mocarstwu, które nieomal walczyło z całym światem”<sup>20</sup> – napisał we wspomnieniach w 1929 r.

Od 1922 do 1939 r. Pniewski pełnił m.in. funkcje kwatermistrza 3. Pułku Lotniczego w Poznaniu, komendanta bazy 6. Pułku Lotniczego we Lwowie, a przed wybuchem II wojny – zastępcy szefa Kierownictwa Zaopatrzenia Lotnictwa w Warszawie.

W 1939 r. przez Rumunię przedostał się do Francji, gdzie dowodził eskadrą oficerską. W czerwcu 1940 r. zorganizował ewakuację lotniska do Anglii. W latach 1940-47 był komendantem obozu żołnierskiego polskich sił powietrznych Dunholme-Lodge.

– W Anglii w czasie jednego z nalotów został ranny, przewieziono go do szpitala na północ od Londynu. Podobno podczas operacji w szpital trafiło V2, on jeden przeżył z wszystkich, którzy znajdowali się na sali operacyjnej. Miał bardzo pokaleczoną głowę. W Szkocji zrobiono mu operację plastyczną, do końca życia łykał dużo środków przeciwbólowych. Dlatego trochę inaczej wygląda na zdjęciach z czasów przed- i powojennych – opowiada Tomasz Janiak.

## **Z POWROTEM W POLSCE**

Po powrocie do Polski w 1947 r. został szefem Wydziału Planowania w Dowództwie Wojsk Lotniczych. 21 listopada objął dowództwo siódmego pułku lotniczego na Ławicy. – Był wtedy kimś: pod domem przy ul. Cichej w Poznaniu,

gdzie mieszkał u rodziny, dzień i noc stał samochód terenowy, w środku którego siedział żołnierz-kierowca na każde zawołanie – opowiada Tomasz Janiak. – Kpił sobie z władzy. W czasach, kiedy w Polsce przykręcano „ideologiczną śrubę” organizował na przysięgę mszę polową. Czuł się jak pan na włościach, mimo że większość jego kolegów oficerów, którzy po wojnie wrócili Polski, zostało rozstrzelanych.

Krążyły wówczas pogłoski o jego przedwojennej jeszcze przyjaźni z Michałem Rolą-Żymierskim<sup>21</sup>, dowódcą naczelnym Wojska Polskiego i ministrem obrony narodowej do 1949 r., dzięki której mógł sobie na wiele pozwolić.

Dobre czasy szybko się jednak skończyły – 1 grudnia 1948 r. na jego miejsce mianowano Rosjanina, podpułkownika Michała Bortnikowa. – Odstawiono go na boczny tor, został tłumaczem w wydziale wojskowym Państwowego Instytutu Hydrologiczno-Meteorologicznego, od 1952 r., po przejściu na emeryturę, pracował tam jako cywil – wspomina Janiak.

W 1968 r. zrezygnował z pracy. Mieszkał w Warszawie, jego żona – w Maciejewie (mieli tam niewielki majątek). Tomasz Janiak: – Wuję szanowaliśmy, za to, czego dokonał. Ale w naszej rodzinie wielu krewnych brało udział w powstaniu. To było tak oczywiste, jak to, że się porządnie pracuje. Tak byliśmy wychowywani!

Pniewski zmarł w 1974 r., został pochowany na cmentarzu w Rozdrażewie. W jego pogrzebie – katolickim – nie wzięła udziału kompania honorowa lotników.

Wśród licznych odznaczeń, które otrzymał, były dwa Ordery Odrodzenia Polski – jeden przedwojenny, drugi – powojenny!

## **PRZYPISY**

1 Zygmunt Bulzacki, Lotnictwo w Powstaniu Wielkopolskim. Kronika Miasta Poznania 1969/1, s. 38

2 Wiktor Pniewski, W dziesiątą rocznicę zdobycia Ławicy. w: Lotnik, 5 lutego 1929, s. 25

3 Tamże, s. 26

4 Tamże, s. 26

5 Benon Miśkiewicz, Pierwszy okres walk. w: A. Czubiński, Z. Grot, B. Miśkiewicz, Powstanie Wielkopolskie. Warszawa-Poznań 1988 r. s. 206

6 Za: Zygmunt Bulzacki, op. cit., s. 22

7 Wiktor Pniewski, op. cit., s. 26

- 8 Tamże, s. 27
- 9 Leon Szukała, Moje wspomnienia z Powstania i z dalszych lat. w: Wspomnienia Powstańców Wielkopolskich, red. Lesław Tokarski, Jerzy Ziolek. Wydawnictwo Poznańskie 1970, s. 444
- 10 Formalnie dowództwo stacji objął przybyły z Warszawy Roman Prot-Kadziłłowski. Przebywał w Poznaniu 7-9 stycznia, potem w Warszawie, gdzie miał zdać sprawozdanie z przejścia Ławicy. Po powrocie do Poznania zakwestionowano jego stopień oficerski. Faktycznym dowódcą Ławicy pozostawał Pniewski
- 11 Juliusz Molski, Bez warty honorowej. w: Wiraże, 1974/22, s. 5
- 12 Tamże, s. 5
- 13 Kazimierz Sławiński, Ławica poznańskie lotnisko, Warszawa 1975. s. 37
- 14 Kazimierz Sławiński, op. cit., s. 43. Autor pisząc książkę wielokrotnie rozmawiał m.in. z Wiktorem Pniewskim
- 15 Wiktor Pniewski, op. cit., s. 28
- 16 Tamże, s. 31
- 17 Tamże, s. 33
- 18 Ku czci poległych lotników. Księga Pamiątkowa. Warszawa 1933. s. 82
- 19 Trzeci pułk lotniczy. w: Lotnik. 1929/2 s. 24
- 20 Wiktor Pniewski, op. cit., s. 28
- 21 Informacja uzyskana od rodziny