

Władysław Dittmer



| | |
|-----------------------|--|
| Rank | chor.pil./4 PL/ |
| Date of birth | 1888-07-24 |
| Date of death | 1974-01-23 |
| Cemetery | Toruń, ul. K.I. Gałczyńskiego - Cmentarz św. Jerzego Wsp. 53.017565, 18.597565 |
| Grave | Rodzinny |
| Photo of grave | |
| Country | Polska |
| Period | Okres powojenny |

Source

Informacja: córka Bogumiła Głyda

Zdjęcie: Jan Oleksy, www.mojeprzedmiescie.pl/index.php?file=kop112.php

Zdj. grobu dzięki uprzejmości Rodziny.

Władysław Dittmer urodził się w m. Mrzygłódka w rodzinie Wilhelma i Jadwigi (z domu Chadzińska) Dittmerów (W. Grudniak).

W 1910 r. zostałem powołany do obowiązkowej służby wojskowej. Służyłem w Petersburgu w gwardii konnej. Jako mechanik z zawodu, zostałem w 1911 r.,

przydzielony do lotnictwa stacjonującego w Sewastopolu. Po trzech miesiącach skierowano mnie, wraz z innymi oficerami, na kurs mechaników samolotowych do Paryża. W czasie szkolenia poznałem francuskiego instruktora pilotażu, który gdy dowiedział się, że jestem Polakiem bardzo mnie polubił i umożliwił oficjalny udział w lotach. Wkrótce opanowałem dział mechaniki, jak również prowadzenie samolotu pod nadzorem instruktora. Kurs trwał trzy miesiące. Ukończyłem go z pierwszą lokatą, z wyróżnieniem.

Po powrocie do Sewastopola, zostałem skierowany do szkolenia mechaników, a ponadto mianowano mnie kierownikiem warsztatów. Pamiętam sprzeczkę z instruktorem pilotażu, który zarzucał mi, że maszyny nie są dostatecznie przygotowane. Wezwano mnie do dowódcy lotnictwa, któremu udowaśniałem, że samoloty są w porządku i mogę to potwierdzić osobistą próbą. Dowódca zgodził się i pozwolił mi rolować maszynę po pasie startowym. Wówczas poniosła mnie ambicja, dałem pełny gaz i poleciałem w powietrze. Zrobiłem rundę nad lotniskiem i szczęśliwie wylądowałem. Ponieważ dowództwo i instruktorzy nie znali moich umiejętności, więc żądali ukarania. Dowódca szkoły potraktował sprawę inaczej, wezwał mnie do siebie i pochwalił za wyczyn. Ja zaś wyjaśniłem, że podstawy sztuki pilotażu poznałem we Francji i dowiodłem tego prowadząc samolot "Neuport". Po tym zdarzeniu rozpocząłem już samodzielne loty. Stałem się członkiem personelu latającego, jako jedyny podoficer lotnictwa rosyjskiego.

W 1913 r. przydzielono mnie do lotnictwa gwardii w Petersburgu, gdzie pełniłem służbę aż do mobilizacji w sierpniu 1914 r. Latałem wtedy w lotnictwie frontowym na "Neuportach". Jedynym naszym uzbrojeniem były automatyczne pistolety mauser. W trakcie lotu bojowego zestrzeliłem z takiego pistoletu niemiecki samolot. Za ten czyn dostałem Krzyż św. Jerzego. Do roku 1915 brałem udział w akcjach bojowych przeciwko Niemcom na froncie zachodnim. Podczas jednego z lotów zwiadowczych zostałem trafiony, przestrzelono mi zbiornik paliwa i byłem zmuszony lądować na terenie nieprzyjaciela, w okolicach Kielc. Wraz z obserwatorem por. Popowem dostałem się do niewoli. Mnie umieszczono w obozie jenieckim Neuhammer, a mojego obserwatora w obozie oficerskim. W roku 1915 wysłany zostałem do fabryki wagonów i samolotów "Hofmannwerke" we Wrocławiu. W czerwcu 1917 r. udało mi się stamtąd uciec. Dotarłem do rodziny do Zawiercia, gdzie ukrywałem się do 1918 roku. W tym czasie żandarmeria niemiecka często przeszukiwała dom rodziców i tylko dzięki pomocy najbliższych, kolegów i znajomych, udało mi się przetrwać.

W 1918 r. zgłosiłem się w dowództwie lotnictwa LOT w Warszawie, gdzie zostałem przydzielony do formacji tworzącego się lotnictwa polskiego, którego dowódcą był płk. Wańkowicz. Była to szkoła lotnicza, do której zgłosił się personel latający ze wszystkich trzech zaborów. Z biegiem czasu przeniesiono mnie w charakterze instruktora pilotażu do Krakowa, gdzie właśnie powstawał ośrodek lotniczy. Dowódcą był wówczas kapitan, a późniejszy pułkownik Roman Florerer. Po pięciu miesiącach rozkazem lotnictwa wróciłem do Warszawy, gdzie formowała się Oficerska Szkoła Obserwatorów Lotniczych, która później została przeniesiona do Torunia.

W naszym mieście istniała od 1920 do 1925 r. Dowódcą został kpt. Szanderowski, a ja awansowałem na szefa pilotażu. Szkolono w niej obserwatorów, strzelców lotniczych, personel łączności, uzbrojenia, foto i meteorologii, a dorywczo również samych pilotów. Samoloty były różnego pochodzenia: niemieckie, francuskie, angielskie, włoskie i holenderskie. Była to powojenna zbieranina z demobilu, sprzęt zużyty, przestarzały i mało

wartościowy. Powodowało to wiele śmiertelnych wypadków.

W czasie wojny polsko-bolszewickiej szkolne eskadry brały udział w akcjach bojowych. W 1925 r., po przeniesieniu szkoły do Dębłina, uformował się w Toruniu 4 pułk lotniczy - pomorski. W nim również pełniłem obowiązki szefa pilotażu. Pułkiem od samego początku dowodził ppłk. Roman Florerer, ja zaś należałem do eskadry treningowej, uczyłem pilotażu, oblatywałem samoloty po remoncie i brałem udział w komisji technicznej badającej wypadki lotnicze.

W czasie pełnienia służby w 4 pułku lotniczym kilkakrotnie byłem odkomenderowany do Aeroklubu w Łodzi na stanowisko szefa pilotażu. Kursy prowadzono każdego roku latem przez okres czterech miesięcy. Brało w nich udział od 50 do 60 uczniów, którzy kończyli naukę egzaminem i dyplomem. Tego typu szkolenia powtarzały się aż do wybuchu II wojny światowej.

We wrześniu 1939 r. zgłosiłem się jako ochotnik do lotnictwa i brałem udział w obronie Warszawy - Mokotów. Po kapitulacji wzięto mnie do niewoli niemieckiej, z której uciekłem w przebraniu cywila. Wróciłem do Torunia, do rodziny. Po kilku dniach zostałem aresztowany przez gestapo i osadzony jako zakładnik w Forcie VII. Katowano mnie i dręczono. Dzięki wstawiennictwu znajomego toruńskiego Niemca nazwiskiem Hayer, zostałem po pół roku zwolniony, a tym samym uniknąłem śmierci na Barbarce. Przed opuszczeniem Fortu VII Hayer szepnął mi na ucho - "uciekaj człowieku natychmiast z Torunia, bo im nie wierzę".

Uwierzyłem życzliwym słowom. Zaraz po wyjściu na wolność pojechałem do Poręby koło Zawiercia. Tam pracowałem przy produkcji maszyn i urządzeń technicznych. W fabryce należałem do organizacji przygotowującej ucieczki jeńców rosyjskich oraz udzielającej im pomocy materialnej. Uratowaliśmy wielu więźniów.

Po zakończeniu wojny wróciłem do Torunia, gdzie zgłosiłem się do pracy przy odbudowie i uruchomieniu fabryki chemicznej "Polchem", w której byłem zatrudniony do 1965 r. W zakładzie zostałem dwukrotnie wyróżniony i odznaczony.

Na podstawie notatek Władysława Dittmera opracował Jan Oleksy