LOTNICZA PASJA
OSTATNIEGO WŁAŚCICIELA MAJĄTKU PÓŁWIESK MAŁY

W 1930 r. Jan Rudowski s. Edwarda (1891-1945), właściciel majątku ziemskiego Półwiesk Mały, gm. Wąpielsk, pow. rypiński, znany działacz społeczny na terenie historycznej Ziemi Dobrzyńskiej, został posłem na Sejm III kadencji (z listy BBWR). Jak powszechnie wiadomo, obowiązki poselskie wymagały jego systematycznych pobytów w stolicy.



1. Fotografia portretowa Jana Rudowskiego z lat. 30. XX w.; źródło foto: zbiory rodziny Rudowskich [poprawiona przez autora wersja cyfrowa czarno-białej odbitki]

Rudowski jako poseł na Sejm nie zmienił miejsca zamieszkania. Nadal mieszkał w dworze półwieskim i celem dotarcia do Warszawy, transportem samochodowym lub łączonym, samochodowo-kolejowym, systematycznie przemierzał trasę Półwiesk – Warszawa – Półwiesk.
Należy tu nadmienić, że szosą odległość ta wynosiła 195 km, przy czym droga była na ogół zła. Tylko na niewielkich odcinkach trasy z Półwieska do Warszawy można było rozwinąć większą szybkość bez obawy złamania resoru, uszkodzenia pojazdu, czy nawet wpadnięcia do rowu. Dobrym, mocnym samochodem pokonanie tej trasy

zajmowało około 5 godzin. Jeszcze gorzej przedstawiała się sytuacja z pokonaniem tej trasy transportem łączonym, czyli początkowo samochodowym ażeby dojechać do najbliżej położonych stacji kolejowych w Brodnicy lub Sierpcu, a następnie koleją, do samej Warszawy. Podróż przez Sierpc trwała blisko 5,5 godziny, natomiast przez Brodnicę blisko 7 godzin.

Jak się wydaje, Rudowski dodatkowo zmotywowany zwiększoną ilością podróży służbowych do Warszawy, właśnie w tamtym czasie powziął decyzję o nietypowym dla większości ziemian sposobie na szybkie i wygodne przemieszczanie się. Wkrótce bowiem uzyskał dyplom pilota, zakupił prywatny samolot, utworzył prywatne lotnisko we własnym majątku ziemskim.

SZKOLENIE

W wieku 39 lat rozpoczął szkolenie lotnicze w ramach kursu pilotażu zorganizowanym przez Aeroklub Warszawski (AW). Szkoleniem tym kierował Witold Rychter, który osobiście prowadził zajęcia praktyczne.
31 maja 1931 roku Rudowski ukończył kurs i został pilotem.



2. Warszawa, 31 V 1931 r., grupa absolwentów kursu pilotażu zorganizowanego przez Aeroklub Warszawski. Od prawej widzimy: Jana Rudowskiego, inż. Zalewskiego, Krassowskiego, Annę (Hannę) Henneberg, Berezę oraz dwóch Estończyków: por.rez. Rycharda Tomsona, Harryego Hubela; źródło foto: ze zbiorów NAC - wersja poprawiona [NAC błędnie prezentuje oryginalną odbitkę w lustrzanym odbiciu].

Na marginesie warto nadmienić o zapomnianej obecnie ciekawostce lotniczej. Sama uroczystość rozdania dyplomów ukończenia kursu zawierała również część mniej oficjalną i żartobliwą, czyli pasowanie na pilota. Była to tradycja wyjątkowego

świętowania świeżo upieczonych pilotów. Każdy z „wyzwolonych fuksów” podczas ceremonii był pasowany na „rycerza knypla” (drążek sterowy). I tak, olej rycynowy pochodzący z tłoku cylindra służył do namaszczenia, knypel do pasowania na rycerza przestworzy, a przysięgę składano na korkociąg. Dodatkowo wraz z dyplomem pilot otrzymywał swój własny herb odpowiadający jego cechom charakteru i przeżyciom w klubie.
Warto jeszcze uzupełnić, że wśród dziesięciu absolwentów kursu z 1931 r., oprócz Rudowskiego, była także Anna (Hanna) Henneberg. Była pierwszą pilotką wyszkoloną w Aeroklubie Warszawskim.



3. Warszawa, 31 V 1931 r., uroczystość pasowania na „rycerzy przestworzy” – absolwentów kursu pilotażu zorganizowanego przez Aeroklub Warszawski.
Jan Rudowski (klęczy, w pilotce) jest namaszczany olejem rycynowym przez prezesa Aeroklubu Warszawskiego prof. Tadeusz Pruszkowskiego; źródło foto: NAC.

PIERWSZY SAMOLOT

Kilka tygodni później Rudowski stał się szczęśliwym posiadaczem pierwszego samolotu w swojej karierze lotnika-amatora. Tym samym wszedł do nielicznego grona zaledwie kilkunastu osób w II RP, właścicieli prywatnych samolotów.
Rudowski zakupił polski samolot sportowy PZL-5, projektu Władysława Kozłowskiego i inż. Stefana Malinowskiego, oblatany w 1930 roku w Państwowych Zakładach Lotniczych (PZL).
Ogółem powstało tylko 15 egzemplarzy PZL-5 w różnych wersjach. Cena wynosiła 9600 zł za płatowiec i 14.000 zł za silnik Gipsy.
Był to dwumiejscowy dwupłat o konstrukcji drewnianej krytej płótnem, ze stałym podwoziem. Egzemplarz Rudowskiego posiadał malowanie w kolorze srebrnym. Ten dwupłatowiec o seryjnym numerze producenta - „9”, 16 lipca 1931 r. został

zarejestrowany w Cywilnym Rejestrze Statków Powietrznych pod pozycją 125, otrzymując znak rejestracyjny SP-AFK.
Nadmienić przy tym należy, że status materialny Rudowskiego jako właściciela majątku ziemskiego w historycznej Ziemi Dobrzyńskiej, liczącego zaledwie 347 ha, znacznie odbiegał od dużo większych możliwości finansowych innych właścicieli prywatnych samolotów. Jednak polityka sprzedażowa prowadzona przez PZL umożliwiła Rudowskiemu spełnić marzenia. Producent samolotów wychodząc naprzeciw potencjalnym klientom, w tym przypadku - nowego typu awionetki, wymagał jedynie wpłaty gotówkowej w wysokości 10 % jej wartości, a pozostałą kwotę rozkładał na raty na okres kilku lat.

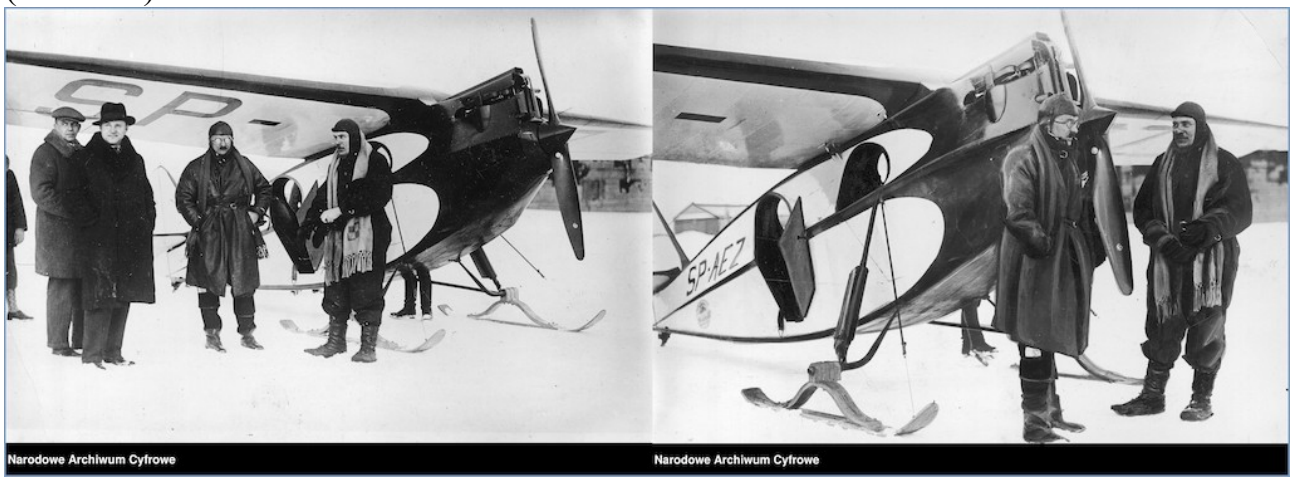


4. *Pierwszy samolot J. Rudowskiego, PZL-5 (SP-AFK); źródło foto: Samoloty w lotnictwie polskim http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2291/84/PZL-5 [dostęp: 25-10-2024].*

Początek lat 30. XX w. to szczególny okres w karierze opisywanego lotnika-amatora, który nadal doskonalił swoje lotnicze kwalifikacje. Poprzez systematyczne naloty, czyli ilości godzin spędzonych w powietrzu, powiększał doświadczenie lotnicze. Oprócz stałych przelotów po trasie Półwiesk-Warszawa-Półwiesk, uczestniczył w krajowych i zagranicznych zlotach oraz pokazach lotniczych.
Jego ówczesny status społeczny, widoczne efekty w pracy społecznej, posiadane zdolności organizacyjne, ale przede wszystkim pasja do lotnictwa skutkowały tym, że 13 marca 1932 r. na VII zebraniu sprawozdawczo-wyborczym, został wybrany prezesem Aeroklubu Warszawskiego. Pełni tę zaszczytną funkcję do 26 maja 1935 r., kiedy to na X zebraniu sprawozdawczo- wyborczym przekazał symboliczny drążek sterowniczy Aeroklubu, prof. Tadeuszowi Pruszkowskiemu.
Warto przy tym wiedzieć, że prezesura Rudowskiego, to okres rozwoju Aeroklubu. Za jego czasów: przeniesiono lokal klubowy z ul. Lwowskiej na lotnisko mokotowskie do dawnego portu lotniczego, utworzono sekcję balonową, zawiązano

Koła Młodzieży – samodzielną sekcję Klubu, zorganizowano Międzynarodowe Mitingi Lotnicze. To również czas wielu sportowych sukcesów osiągniętych przez pilotów Aeroklubu: zwycięstwo Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury odniesione na RWD-6 w Challenge'u 1932, międzynarodowy rekord wysokości (6023 m) osiągnięty na RWD-7 przez Jerzego Drzewickiego i Antoniego Kocjana, ustanowienie międzynarodowego rekordu odległości w trakcie lotu atlantyckiego przez Stanisława Skarżyńskiego (3582 km), ustanowienie szybowcowego rekordu wysokości przez Piotra Gliwińskiego (2225 m).

Na uwagę zasługuje fakt, że Rudowski jeszcze w czasie szkolenia podstawowego miał możliwość zapoznania się ze specyfiką lotów w zimowych warunkach użytkowania lekkiego samolotu turystyczno-sportowego. Brał udział w rajdzie polskich awionetek do Estonii, z międzylądowaniem w Rydze, kiedy to mógł podglądać najlepszych polskich pilotów w akcji. Do Talina poleciał w charakterze mechanika z kapitanem pilotem - Tadeuszem Halewskim, który pilotował RWD-4 (SP-AEZ).



5. Ryga, III 1931 r., Jan Rudowski (w okularach) i kpt. Tadeusz Halewski na międzylądowaniu w czasie rajdu polskich awionetek do Estonii; źródło foto: NAC.

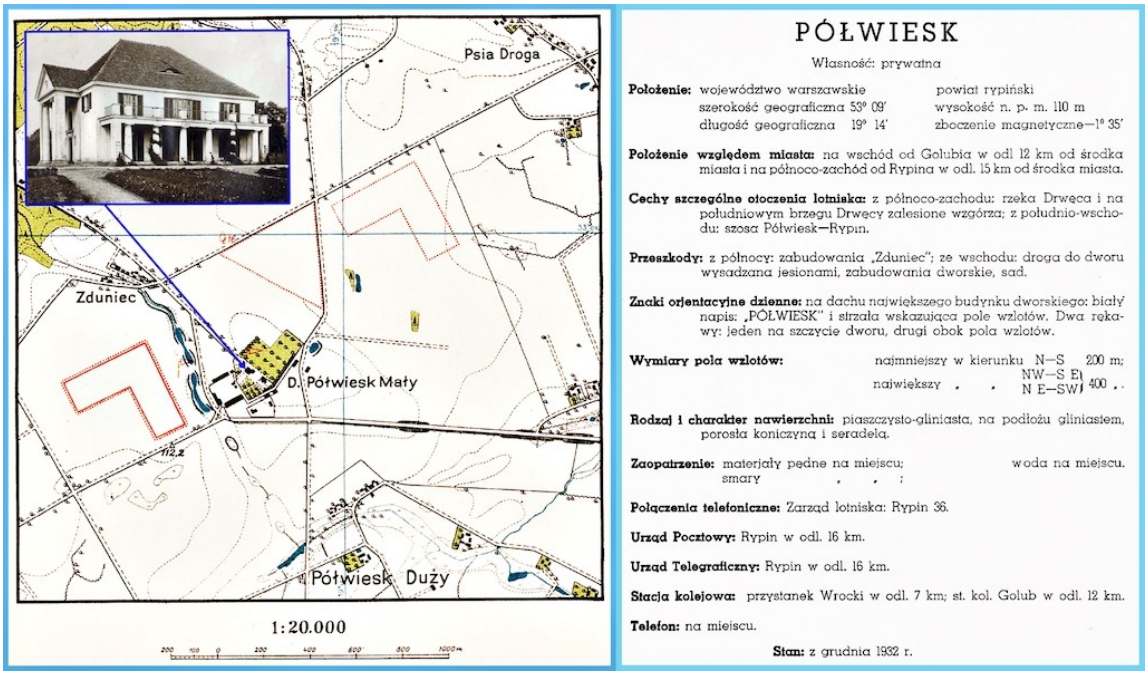
Rudowski wielokrotnie brał również udział w krajowych zlotach i rajdach lotniczych, pilotując własną awionetkę PZL-5. Wówczas miał możliwość zapoznania się ze sposobem organizacji skomplikowanych przedsięwzięć zlotowych. Z kolei w następnych latach już samodzielnie organizował spotkania lotnicze, które odbywały się w jego majątku ziemskim, ku uciesze i radości mieszkańców okolicznych miejscowości. W tej małej dobrzyńskiej wsi tłumy widzów towarzyszyły przybyłym pilotom.



6. Kraków, VI 1933 r., Jan Rudowski (w pilotce) przy swoim samolocie PZL-5, w czasie pokazów lotniczych; źródło foto: NAC.

LOTNISKO CYWILNE „PÓŁWIESK”

Lotnisko „Półwiesk”, własność Jana Rudowskiego, znajdujące się w powiecie rypińskim, ówczesnego województwa warszawskiego, zostało oficjalnie otwarte 22 sierpnia 1931 r. Przeznaczone było do użytku prywatnego.
Co ciekawe, w treści wpisu legalizującego fakt jego utworzenia, w dokumentacji Wydziału Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, celem określenia jego położenia podano nazwy pobliskich miejscowości, które w późniejszych dokumentach Ministerstwa już nie zaistniały: „Lotnisko to leży w odległości 11 km na południe od st. kol. Wrocki i 11 km na północny-wschód od m. Dobrzyń”.



7. Ilustracje z Atlasu lotnisk polskich, wyd. Ministerstwo Komunikacji;Wydział Aerofotogrametryczny P.L.L. „LOT", Warszawa 1933 [uzupełnienie z 1934 r.]

Warto podkreślić, że prywatne lotnisko Rudowskiego przez osiem lat funkcjonowania (1931-1939) widziało najważniejsze osobistości polskiego lotnictwa, od wybitnych pilotów po organizatorów.
Pierwszym dużym wydarzeniem były odwiedziny uczestników I Międzynarodowego Mitingu Lotniczego w Warszawie. W czerwcu 1932 r. dla gości zagranicznych mitingu zorganizowano weekend pod hasłem „W gościnie polskiej wsi".

8. Strona z prywatnego albumu Bolesława Rychtera „Aeroklub Warszawski 1928-1939", źródło foto: Archiwum Rodziny Rychterów, https://archiwa.rychter.com/aeroklub-warszawski-1928-1939/#

Szczególnym dniem w krótkiej historii dobrzyńskiego lotniska cywilnego był jednak dzień 28 maja 1933 r., kiedy to półwieskie lądowisko przyjęło łącznie 30 samolotów, pilotowanych przez zagranicznych uczestników II Międzynarodowego Mitingu Lotniczego, zorganizowanego na lotnisku na Polach Mokotowskich.
W trakcie tego szczególnego wydarzenia lotniczego, organizatorzy pomyśleli również o relaksie dla jego uczestników, po męczących dalekich lotach i konkurencjach mityngowych. Na zakończenie imprezy zaplanowano specyficzny przelot, który nazwano kuligiem lotniczym. Co prawda, była to kilkuset kilometrowa trasa, ale patrząc okiem doświadczonego pilota, był to niemalże spacer lotniczy po trasie: Warszawa-Toruń-Gdynia-Półwiesk, gdzie śniadanie podano w Toruniu, obiad i kolację wraz z noclegiem w Gdyni, aby następnego dnia uczestniczyć w uroczystym przyjęciu zorganizowanym w dworze Rudowskich w Półwiesku Małym. Tam zagraniczni piloci mieli możliwość poznania gościnności wsi dobrzyńskiej. Następnie uczestnicy mitingu, z Półwieska „rozlecieli się" na wszystkie strony świata do swych domów. W tym czasie przebywali w dworze Rudowskich także obaj szefowie lotnictwa polskiego: wojskowego, cywilnego oraz prezes Aeroklubu Polskiego RP – Janusz Franciszek Radziwiłł, właściciel Nieborowa.

DRUGI SAMOLOT RUDOWSKIEGO

W 1937 r. na krajowym rynku lotniczym pojawiła się nowa konstrukcja lotnicza, - RWD-13, którą skonstruowano pod koniec 1934 r. w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych na Okęciu w Warszawie jako rozwinięcie linii samolotów turystycznych RWD-6. W odróżnieniu od swoich poprzedników z rodziny RWD, „trzynastka" była maszyną użytkową, a nie zawodniczą. Mimo to zachowała zalety takie jak krótki start i lądowanie, dość dużą prędkość jak na moc silnika oraz łatwość pilotażu i stateczność. Krótko mówiąc, Rudowski przesiadał się na nowocześniejszy model polskiej awionetki, co ważne, posiadającej kabinę trzymiejscową (z przodu były dwa miejsca, za kabiną bagażnik dostępny w locie, a obok tylnego fotela - miejsce na walizki).

Spośród wyprodukowanych około 100 egzemplarzy RWD-13, niespełna 20 sztuk wyeksportowano. W Polsce większość samolotów RWD-13 zakupiło Ministerstwo Komunikacji i Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej (LOPP). Tylko kilka egzemplarzy znalazło się w rękach prywatnych. Z tych zaledwie kilku sztuk pozostających u prywatnych właścicieli, egzemplarz o numerze fabrycznym 221 został kupiony przez Rudowskiego.



9. Unikatowa fotografia RWD-13 (SP-HZM); źródło foto: zbiory rodziny Rudowskich.

Co szczególnie ciekawe, znak rejestracyjny samolotu Rudowskiego - SP-HZM, na wniosek właściciela utworzono od pierwszych liter imion jego córek, entuzjastek lotnictwa, także towarzyszących ojcu w jego lotach: „H" jak Hanna, „Z" jak Zofia, „M" jak Magdalena.
Nowa, prywatna „trzynastka" Rudowskiego zaczęła spełniać również dodatkową rolę wśród pozostałych członków rodziny Rudowskich, gdyż stała się środkiem transportu także dla córek jej właściciela. Były one zabierane przez ojca w czasie lotów po trasie: Półwiesk-Warszawa-Półwiesk, szczególnie w okresie rozpoczęcia i zakończenia roku szkolnego oraz w czasie przerw świątecznych w szkolnictwie. Trzy córki Rudowskiego: uczęszczały do Liceum Żeńskiego Fundacji im. Wandy z Posseltów Szachtmajerowej w Warszawie.

Inną ciekawostką powiązaną z drugim samolotem Rudowskiego jest fakt, iż w jego RWD-13 w roli pasażerek występowały ponadto córki marszałka Józefa

Piłsudskiego, Wanda i Jadwiga. Obie panny Piłsudskie uczyły się w tej samej szkole, w tym samych klasach, co panny Rudowskie. Pomiędzy starszymi córkami Rudowskiego, Hanną i Zofią, a córkami Piłsudskiego związała się przyjaźń nie tylko szkolna. Także w życiu poza szkolnym utrzymywały kontakty. Córki marszałka były zapraszane przez senatora Rudowskiego na letni wypoczynek do Półwieska.
Dodatkową okolicznością zbliżającą szczególnie Jadwigę Piłsudską z rodziną Rudowskich był fakt ich wspólnych zainteresowań lotnictwem. Piłsudska już jako 17-latka trenowała szybownictwo i zdobyła licencję pilota. Latała również w Aeroklubie Warszawskim z lotniska na Polu Mokotowskim.
Na marginesie tej wiadomości należy wspomnieć, że po ewakuacji żony i córek Piłsudskiego do Anglii, we wrześniu 1939 r., starsza z nich – Jadwiga wstąpiła do Kobiecej Służby Pomocniczej. Tam zajmowała się transportem samolotów z fabryk na lotniska bojowe. Służbę skończyła w stopniu porucznika.



10. Druga połowa lat 30. XX w., starsze córki Jana Rudowskiego w towarzystwie córek Józefa Piłsudskiego, od lewej: Wanda Piłsudska (1918-2001), Zofia Rudowska, później zamężna Chmielewska (1920-1994), Jadwigi Piłsudska (1920-2014), Hanna Rudowska, później zamężna Mellin (1918-2000); źródło foto: zbiory rodziny Rudowskich.

CZAS WOJNY

Samolot RDW-13 Rudowskiego, tak jak inne prywatne statki powietrzne z okresu II RP, podlegał obowiązkowi dostarczenia jako środek przewozowy na rzecz wojska, zarówno w czasie pokoju jak i wojny.
W trakcie sierpniowej mobilizacji 1939 roku trafił do armii. W omawianym przypadku, płatowca turystycznego RWD-13, wojskowe lotnictwo używało go jako samolot łącznikowy. Ostatecznie, 'trzynastka" Rudowskiego (SP-HZM) w czasie wojny obronnej 1939 roku wylądowała na terenie Rumunii. Była wśród 22 innych samolotów ewakuowanych z Polski.

WYKAZ WŁAŚCICIELI PRYWATNYCH STATKÓW POWIETRZNYCH wg. stanu na dzień 7 kwietnia 1939 r.				
lp.	**właściciel samolotu**	**samolot**		**uwagi**
		znak rejestracyjny	**numer rejestracyjny**	
PORT LOTNICZY WARSZAWA				
1	Zenon DREGIER	SP-ACX	89	
2	Andrzej STRAKACZ	SP-ADX	80	
3	Lucjan ŚWIĘSZKOWSKI	SP-AFK	125	
4	Wacław SZUKIEWICZ	SP-AKD	546	
5	Kazimierz ZIEMBIŃSKI	SP-BFR	631	
6	Tadeusz PRUSZKOWSKI	SP-TUR	41	
PORT LOTNICZY KRAKÓW				
7	Kazimierz MICHALIK	SP-AMW	285	
PORT LOTNICZY TORUŃ				
8	Stanisław ZIELIŃSKI	SP-JOA	723	
PORT LOTNICZY POZNAŃ				
9	Zygmunt MIELŻYŃSKI KURNATOWSKI	SP-AHD	158	
10	Margot FISCHER v. MOLLARD	SP-ALK	222	
11	Bernard SKÓRZEWSKI	SP-BSZ	278	
PORT LOTNICZY BIAŁA PODLASKA				
12	Zygmunt PRZEORSKI	SP-ADD	771	
PORT LOTNICZY LWÓW				
13	Kajetan CZARKOWSKI GOLEJOWSKI	SP-BFJ	610	
PORT LOTNICZY PÓŁWIESK				
14	Jan RUDOWSKI	SP-HZM	711	
PORT LOTNICZY TRZEBIEŃ				
15	Stanisław ZAMOYSKI	SP-ZAM	744	30 maja 1939 r. zginął w katastrofie lotniczej
PORT LOTNICZY MASŁÓW k. KIELC				
16	Otomar Zygmunt KWIECIŃSKI	SP-OKW	776	

11. Opracowano na podstawie treści Zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 7 kwietnia 1939 r. o kolejności obowiązkowego dostarczania samolotów na rzecz wojska w czasie pokoju przez właścicieli prywatnych statków powietrznych, MP Nr 89 z 18 kwietnia 1939 r.

Pogłębione badania na temat wojennych dziejów samolotu Rudowskiego, przeprowadzone w ostatnim czasie przez Krzysztofa Budzińskiego (regionalista historycznej Ziemi Dobrzyńskiej) dowodzą, że pierwszego dnia wojny znajdował się na terenie Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych w Warszawie. W ramach ewakuacji jeden z pilotów Aeroklubu Warszawskiego przeleciał nim na lotnisko mokotowskie. Dalej ewakuacja przebiegała przez Świdnik do Stanisławowa, a stamtąd samolot trafił do Bukaresztu. Tam został zarekwirowany przez władze rumuńskie i po nadaniu mu znaku rejestracyjnego YR-BOU służył w lotnictwie tego kraju do 16 listopada 1947 r., kiedy to wyeksploatowany samolot został poddany kasacji.

ZDJĘCIE Z GERINGEM

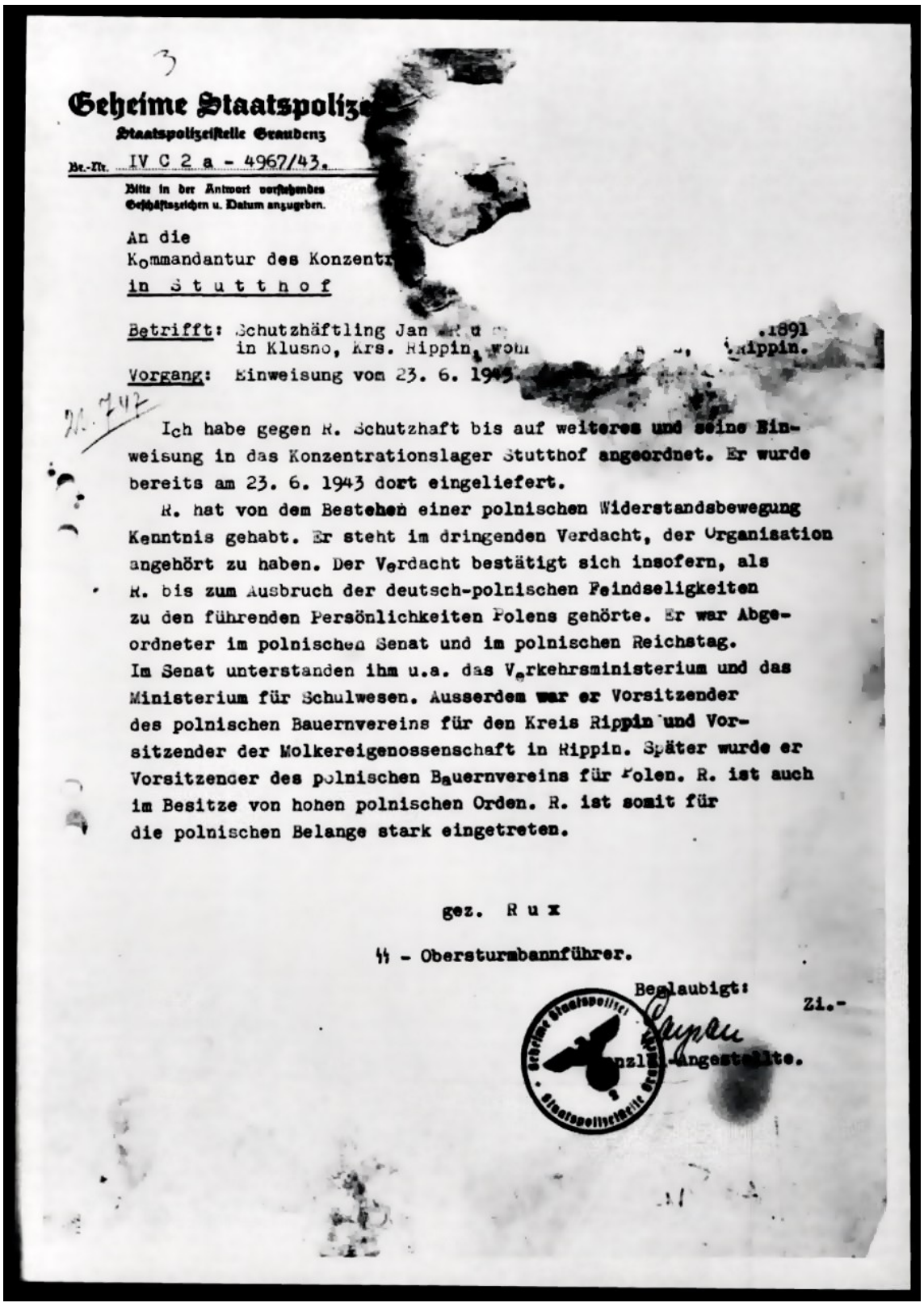
We wrześniu 1939 r. Rudowski pozostał w miejscu zamieszkania.

W następnych tygodniach, czyli krwawym dla ziemiaństwa dobrzyńskiego okresie października i listopada 1939 r. (akcja Intelligenzaktion – niemiecki akt ludobójstwa skierowany przeciwko polskiej elicie na Pomorzu) uniknął aresztowana.

Ten fakt zawdzięczał wspólnej fotografii z Hermannem Geringem, zrobionej na zawodach lotniczych oraz nienagannej znajomości języka niemieckiego (absolwent Akademii Rolniczej w Berlinie).

To wyjątkowe zdarzenie zaistniało w chwili przekroczenia progu dworu Rudowskich przez oficera Wehrmachtu, z zamiarem poinformowania właściciela o nowych rozporządzeniach wkraczającej armii niemieckiej. Gdy ten zauważył na jednej ze ścian gabinetu Rudowskiego zbiorowy portret lotników w towarzystwie Geringa, zasalutował do zdjęcia oraz oddając honory wojskowe Rudowskiemu, pośpiesznie opuścił dwór polskiego ziemianina.

Jednak szczęście nie ostało się przy Rudowskim zbyt długo. Ostatecznie wraz z rodziną został wysiedlony z rodowej siedziby do pobliskiego folwarku Łubki, gdzie pełnił obowiązki rządcy. Wkrótce wstąpił w szeregi ZWZ, a następnie AK. Używał ps. „Klimek”, „Czarny”, pełniąc funkcję kwatermistrza obwodu AK w Rypinie.



Geheime Staatspolize
Staatspolizeistelle Graudenz
Bt.-Nr. IV C 2 a - 4967/43.
Bitte in der Antwort vorstehendes Geschäftszeichen u. Datum anzugeben.

An die
Kommandantur des Konzentr
in S t u t t h o f

Betrifft: Schutzhäftling Jan R u
in Klusno, Krs. Rippin, wohn .1891
Rippin.
Vorgang: Einweisung vom 23. 6. 1943.

Ich habe gegen R. Schutzhaft bis auf weiteres und seine Einweisung in das Konzentrationslager Stutthof angeordnet. Er wurde bereits am 23. 6. 1943 dort eingeliefert.

R. hat von dem Bestehen einer polnischen Widerstandsbewegung Kenntnis gehabt. Er steht im dringenden Verdacht, der Organisation angehört zu haben. Der Verdacht bestätigt sich insofern, als R. bis zum Ausbruch der deutsch-polnischen Feindseligkeiten zu den führenden Persönlichkeiten Polens gehörte. Er war Abgeordneter im polnischen Senat und im polnischen Reichstag. Im Senat unterstanden ihm u.a. das Verkehrsministerium und das Ministerium für Schulwesen. Ausserdem war er Vorsitzender des polnischen Bauernvereins für den Kreis Rippin und Vorsitzender der Molkereigenossenschaft in Rippin. Später wurde er Vorsitzender des polnischen Bauernvereins für Polen. R. ist auch im Besitze von hohen polnischen Orden. R. ist somit für die polnischen Belange stark eingetreten.

gez. R u x

SS - Obersturmbannführer.

Beglaubigt: Zi.-
Angestellte.

12. Pismo szefa grudziądzkiego Gestapo do komendanta KL Stutthof , zawierające charakterystykę przesłanego więźnia (nr 23747) – Jana Rudowskiego; źródło foto: zbiory Arolsen Archives.

8 maja 1943 r. został aresztowany przez grudziądzkie Gestapo jako podejrzany o aktywny udział w polskim podziemiu. Po kilkutygodniowym śledztwie gestapowcom nie udało się ustalić jego dokładnej roli w strukturach polskiej konspiracji. Ostatecznie, 23 czerwca 1943 r. trafił do KL Stutthof. Przeżył obozową gehennę, aż

do pieszej ewakuacji obozu w styczniu 1945 r. W czasie Marszu Śmierci więźniów KL Stutthof, dokładnie 2 lutego 1945 r., został zastrzelony przez gestapowca koło wsi Bukowina pod Lęborkiem. Ciało pozostawiono w przydrożnym rowie, które później odnalazł sołtys tej wsi i zakopał w miejscu ich ujawnienia. Zaraz wojnie, w wyniku dotarcia do rodziny Rudowskich naocznego świadka zimowych wydarzeń 1945 r. [przy zwłokach odnaleziono list żony z jej adresem], córka Rudowskiego – Zofia udała się na Pomorze. We wskazanym miejscu przeprowadziła ekshumację. Rozpoznane zwłoki ojca pochowała na cmentarzu parafialnym w Sierakowicach, w obecnym województwie pomorskim.



13. Selfi lotnicze J. Rudowskiego, wykonane w pierwszej połowie lat 30. XX w.;
źródło foto: zbiory rodziny Rudowskich [czarno-białą fotografię poddano cyfrowej koloryzacji].

PODSUMOWANIE

Jak kiedyś słusznie powiedział Adam Haber-Włyński, swego czasu jeden z najlepszych polskich pilotów, że ***„lotnictwo to narkotyk: gdy go nadużywać szarpie nerwy, równocześnie jednak kto raz zakosztuje rozkoszy latania, nie może o nim zapomnieć i usilnie stara się o zażycie codziennej porcji lotów; wtedy życie płynie jak w rozkosznym upojeniu”***.

Tak było również w przypadku inżyniera rolnictwa, ziemianina – Jana Rudowskiego, u którego lotnictwo stało się pasją życiową, brutalnie przerwaną przez okupanta niemieckiego.

Opr. Dariusz Szpejenkowski