

12?

Seria Bitwy / Taktyka

Piotr Rapiński

*Pamięci zmarłego dziadka,
Feliksa Miśkiewicza, na którym zawsze
można było polegać*

Piotr Rapiński

Skrzydlate gronostaje

Lwowskie eskadry myśliwskie w
czasie pokoju i wojny

inforteditions

Copyright © Piotr Rapiński 2021

Copyright © Wydawnictwo **infort**editions 2021

Wszelkie prawa zastrzeżone/All rights reserved/ Alle

Rechte vorbehalten/Tous droits réservés

www.inforteditions.com.pl | inforteditions@interia.pl

Zabrze – Tarnowskie Góry 2021 ISBN

978-83-65982-??-?

Wydawnictwo **infort**editions
ul. Cicha 3, 42-690 Połomia tel.
+48 32/272 84 96

Redakcja: Witold Grzelak (redaktor serii), Anna Grzelak Współpraca
redakcyjna:
Redakcja techniczna: Tomasz Siegmund

Korekta: Katarzyna Jezierska

Recenzja naukowa: dr hab. Andrzej Olejko (prof. ????)

Mapy i schematy © ?

Wstęp	6
I Utworzenie III/6 Dywizjonu Myśliwskiego	8
II W szeregach armii Rómmla	94
III W Brygadzie Pościgowej	112
IV Pezetele nad Kresami, z dziejów Eskadry KOP	134
V Wybrane życiorysy	158
Zakończenie	180
	182 Bibliografia



WSTĘP

4 września 1939 r. lotnisko polowe w miejscowości Widzew – Ksawerów pod Łodzią stało się miejscem wielkiego lotniczego dramatu. Działający we wspomnianej miejscowości od kilku dni III/6 Dywizjon Myśliwski, wchodzący w skład lotnictwa Armii „Łódź”, dowodzonej przez generała Juliusza Rómmla, został bezpardonowo zaatakowany przez grupę Messerschmittów Bf 109. Pechowo dla polskich pilotów, atak nastąpił w momencie, gdy do lotu były gotowe tylko dwa samoloty – za sterami pierwszego z nich znajdował się oficer taktyczny dywizjonu, por. Tadeusz Jeziorowski. Druga maszyna pilotowana przez por. pil. Zdzisława Zadrozińskiego podjęła walkę z Niemcami. O dużym pechu mogli natomiast mówić lotnicy, którzy kilkanaście minut wcześniej powrócili z zasadzki wystawionej pod Chojnami. Ich samoloty, mimo że zatankowane, nie mogły oderwać się od ziemi...

Ponurym śladem wizyty Niemców na lotnisku w Widzewie – Ksawerowie był płonący wrak samolotu por. Jeziorowskiego, postrzelane samoloty stojące na ziemi i płonące stogi siana, które wykorzystywano do maskowania powracających z zasadzek myśliwców. Atak Messerschmittów miał także drugie oblicze – poważne rany odniosło wielu członków personelu naziemnego, wśród nich Antoni Falukiewicz, który jak sam wspominał, od kilku dni z niezadowoleniem obserwował nienaturalne zachowanie właścicieli majątku, na terenie którego znajdowało się lądowisko dywizjonu. Falukiewicz, podobnie jak inni żołnierze dywizjonu, nabrał podejrzeń, że gospodarze mogą być członkami osławionej hitlerowskiej V kolumny. Ostatecznych dowodów potwierdzających winę rodziny Herzów brak, podobnie zresztą jak ostatecznego potwierdzenia ich niewinności.

Podobnych zagadek związanych z wojennymi losami jednego z najmłodszych przedwojennych dywizjonów myśliwskich, wchodzących w skład polskiego lotnictwa, jest więcej. Po raz pierwszy z tematyką lwowskiego dywizjonu zetknąłem się w 2014 r. Dwa lata później, podczas pisania pracy magisterskiej, byłem niejako „zmuszony” do w miarę

dokładnego omówienia wojennych losów jednostki. Z pomocą przyszedł mi wówczas autor jedynej jak dotychczas monografii poświęconej lwowskiemu dywizjonowi, pan Łukasz Łydzba. Cennym źródłem okazała się także relacja Karola Surmy, jednego z techników dywizjonu, którą udostępnił mi pan Jerzy Wypiórkiewicz, jeden z najbardziej zapalonych obrońców dobrego imienia generała Ludomiła Rayskiego. Bardzo pomocny okazał się także gospodarz Sali Tradycji Lotnictwa Polskiego w Łodzi, pan Piotr Matwiej – to właśnie dzięki jego uprzejmości miałem możliwość zapoznania się z niewydaną biografią jednego z członków personelu naziemnego lwowskiego dywizjonu – Antoniego Falukiewicza. Wszystkie zebrane materiały pozwoliły mi na napisanie pracy, która później została wydana drukiem i od razu spotkała się z ostrą krytyką środowiska „uznanych autorów”.

Pod wieloma względami krytyka ta była nieuzasadniona, gdyż w oparciu o zgromadzone przeze mnie materiały malował się taki, a nie inny obraz działań poszczególnych jednostek wchodzących w skład lotnictwa Armii „Łódź”. Z drugiej strony publikacja książki dotyczącej lotnictwa Armii „Łódź” napotykała na poważne problemy, które znalazły odbicie w ostatecznym kształcie pracy.

Przeprowadzone przy okazji zbierania materiałów do pracy magisterskiej badania pozwoliły mi bardzo optymistycznie myśleć o kolejnym kroku i rozpoczęciu poszukiwań dotyczących pozostałych jednostek wchodzących w skład 6 Pułku Lotniczego. Niestety, szereg wizyt w Centralnym Archiwum Wojskowym w Warszawie, Oddziałowym Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej w Łodzi, a także kwerendy korespondencyjne prowadzone między innymi w Instytucie Polskim i Muzeum Sikorskiego w Londynie oraz Instytucie Polskim im. Józefa Piłsudskiego w Nowym Jorku dobitnie wykazały, że materiałów dotyczących 6 Pułku Lotniczego jest bardzo mało, a odtworzenie jego historii okaże się bardzo trudne. Cennym, choć niezbyt szczegółowym źródłem jest min. księga pamiątkowa „Dziesięciolecie wojsk VI Okręgu Korpusu”. Nie lepiej przedstawiała się sytuacja eskadr wchodzących w skład tej kresowej jednostki.

Niniejsza praca jest kolejną próbą przybliżenia dziejów eskadr wchodzących w skład 6 Pułku Lotniczego. Mam szczerą nadzieję, że moje plany dotyczące stworzenia odrębnych monografii poświęconych wszystkim jednostkom wchodzącym w skład pułku (a więc dywizjom liniowym, i samemu pułkowi), zostaną w najbliższych latach urzeczywistnione, zdaję sobie jednak sprawę z poważnych komplikacji. Najważniejszą z nich jest konieczność przekopywania różnych zespołów archiwalnych w poszukiwaniu choćby niewielkich strzępów informacji. Wszystko to jest

bardzo czasochłonne, i nie zawsze idzie w parze z obowiązkami dnia codziennego i pracą zarobkową. Pomimo tego udało mi się zgromadzić interesujący i – w moim przekonaniu – godny uwagi zestaw materiałów źródłowych, które posłużyły do napisania niniejszej pracy. Pod wieloma względami są to materiały nieznanne autorowi poprzedniej monografii poświęconej lwowskiemu dywizjonowi myśliwskiemu, p. Łydzbie. Dobrym przykładem takiej dokumentacji jest opis lądowisk znajdujących się w pobliżu miejsca stacjonowania 6 Pułku Lotniczego, czy teczki III/6 Dywizjonu Myśliwskiego z londyńskiego Instytutu i Muzeum Sikorskiego. Ostatnio wspomniany autor wydał serię artykułów, jak do tej pory (maj 2021), ukazały się trzy części, dotyczącą lwowskiego dywizjonu. Niestety, znaczna część „ustaleń” zaprezentowanych we wspomnianych publikacjach jest, najdelikatniej mówiąc, oparta na wątpliwej bazie źródłowej.

Bardzo wątpliwe okazało się także odniesienie się do ustaleń i opracowania autorstwa Juliusza Molskiego, który od końca lat 70. prowadził „badania terenowe”. Niestety, działalność nieżyjącego już badacza bardzo często była w bardzo wielu wypadkach niezgodna z prawem, a on sam uważał, że jako detektorysta jest uprawniony do penetracji wszystkich pobojuwisk bez zgody odnośnych władz. Jest to jednak dopiero wierzchołek góry lodowej, gdyż Molski miał specyficzne podejście do źródeł historycznych – oczekiwał np., że sprawozdanie pilota z jego działań w trakcie wojny obronnej będzie zawierało bardzo dokładne dane geograficzne odnośnie do miejsca stoczenia potyczki z nieprzyjacielskimi samolotami czy położenia lotniska. Założenia przyjmowane przez Molskiego były kompletnie nierealne. Zdarzało mu się także przypisywać sobie zasługę gromadzenia pewnych relacji, a także przeinaczać słowa przedstawicieli miejscowej ludności, którzy w większości przypadków kompletnie nie znali się na historii lotnictwa. Najsmutniejszym elementem działalności nieżyjącego już detektorysty z Poznania jest jednak oskarżanie znanych autorowi ludzi dobrej woli o nieuczestne intencje czy przynależność do PZPR, i celowe blokowanie jego działalności.

Wiele ciekawych materiałów udało mi się zgromadzić podczas wizyt w miejscowościach, gdzie podczas kampanii wrześniowej znajdowały się lotniska polowe wykorzystywane przez lwowski dywizjon myśliwski. Spotkałem wówczas wielu ludzi, którzy pamiętali jeszcze tragiczne wrześniowe dni lub znali ich przebieg z opowieści rodzinnych. Niestety, nie zawsze zapisywałem nazwiska świadków, których relacje wносиły coś nowego do dociekań odnośnie do wrześniowych dziejów dywizjonu. Ponieważ nie uzyskałem zgody osób udzielających mi wywiadów, by

podawać ich imiona i nazwiska, dlatego też w trosce o poszanowanie ich dóbr osobistych, za każdym razem, gdy powołuję się na informacje uzyskane od świadków, w przypisie podaję nazwę miejscowości i datę przeprowadzenia rozmowy. W kilku przypadkach udało mi się dotrzeć do świadków, na których powoływał się także autor poprzedniej monografii. Niektórzy z nich, w momencie gdy odwiedziłem ich domy, okazali się osobami mało wiarygodnymi. W jednej z miejscowości po wysłuchaniu relacji świadka walki powietrznej zostałem np. poinformowany, że we wsi nie ma już nikogo, kto ma jakąkolwiek wiedzę na interesujący mnie temat. Zatrzymawszy się jednak przy kolejnym domu z tym samym pytaniem, zostałem skierowany do jeszcze jednego człowieka, który... udzielił mi szeregu ciekawych informacji na temat znajdującego się niedaleko „Kaczarni¹” lądowiska, na którym znajdowała się jedna z zasadzek wystawionych przez dywizjon w pierwszych dniach września. Mój rozmówca na pytanie o poprzedniego interlokutora wzruszył ramionami i z dużym zaskoczeniem stwierdził, że on o podobnej sytuacji nigdy nie słyszał. Który ze świadków jest bardziej wiarygodny? Trudno powiedzieć. Osobiście uważam, że osoby, do których dotarłem, nie miały żadnego interesu w udzielaniu mi informacji niezgodnych z rzeczywistością, tym bardziej że podczas każdej z rozmów w miarę możliwości przedstawiałem moją legitymację doktorancką. W kilku przypadkach ostatecznym argumentem, który przekonał świadków do udzielenia mi cennych informacji, było pismo asygnowane przez mojego promotora prof. Przemysława Waingertnera z Uniwersytetu Łódzkiego.

Podczas gromadzenia materiałów dotyczących lwowskiego dywizjonu uzyskałem także wiele wsparcia ze strony pana Rafała Bolczyka, od lat gromadzącego różne materiały dotyczące 6 Pułku Lotniczego.

Praca niniejsza podzielona jest na pięć dość obszernych rozdziałów. Pierwszy z nich poświęcony jest okresowi przedwojennej egzystencji dywizjonu. W drugim przedstawiono działania dywizjonu w pierwszych dniach wojny, w czasie gdy dywizjon działał w szeregach lotnictwa Armii „Łódź”. W rozdziale trzecim omówiono okres późniejszy, od 6 do 17 września, gdy po agresji sowieckiej doszło do zakończenia działań bojowych polskiego lotnictwa podczas kampanii wrześniowej. W rozdziale czwartym autor skupił się na omówieniu dość frapującej i mało znanej kwestii klucza KOP, a także jego działalności w kampanii wrześniowej, która jest bezpośrednio związana z historią lwowskiego dywizjonu myśliwskiego. W

¹ Pod nazwą „Kaczarnia” kryła się część dawnego folwarku, znajdującego się w dzisiejszej wiosce Wola Wężykowa, gdzie w okresie przedwojennym właściciel majątku trzymał kaczki.

rozdziale piątym zaprezentowano sylwetki poszczególnych lotników i członków obsługi technicznej lwowskiego dywizjonu. Oczywiście lista przedstawionych tam biogramów nie obejmuje wszystkich oficerów i żołnierzy służących we lwowskim dywizjonie myśliwskim i dla niektórych może wydawać się niepełna.

Niestety, stworzenie pełnego obrazu działań lwowskiego dywizjonu myśliwskiego w kampanii wrześniowej, z dzisiejszej perspektywy, w kontekście znanych obecnie dokumentów archiwalnych, a także innych relacji i źródeł jest niemożliwe, jednakże zdaniem Autora niniejszego opracowania praca ta jest znacznie dokładniejsza, niż wszystkie dotychczasowe opracowania dotyczące tej jednostki.

Na koniec chciałbym serdecznie podziękować pani Urszuli Miśkiewicz, panu prof. Andrzejowi Olejce, panu prof. Przemysławowi Waingertnerowi, panu Tomaszowi Kajkowskiemu, pracownikom Archiwum Akt Nowych w Warszawie, Centralnej Biblioteki Wojskowej w Warszawie, Centralnego Archiwum Wojskowego w Warszawie, Instytutu Polskiego i Muzeum gen. Sikorskiego w Londynie, Instytutu Polskiego Józefa Piłsudskiego w Nowym Jorku, mieszkańcom Woli Wężykowej i Orchowa, którzy służyli mi pomocą, a także wszystkich innych, niewymienionych w tym miejscu osób, bez których niniejsza praca nie powstałaby w tym kształcie.

Rozdział I

UTWORZENIE III/6 DYWIZJONU MYŚLIWSKIEGO

Lwowski dywizjon myśliwski został utworzony w oparciu o plany Rozbudowy lotnictwa wojskowego przyjęte w drugiej połowie lat 30., na krótko przed wybuchem wojny. Od początku, w dowództwie lotnictwa istniało kilka koncepcji rozbudowy lotnictwa wojskowego w Polsce. Prawdopodobnie w 1937 r. opracowano trzy niezależne koncepcje dalszej rozbudowy lotnictwa. Pierwsza z nich została stworzona przez gen. Ludomiła Rayskiego i zakładała wystawienie 15

nowych eskadr, drugą koncepcję opracował ppłk dypl. pil. Marian Romeyko, a trzecią ppłk Hodała². Wszyscy autorzy byli zgodni co do jednego – konieczna rozbudowa lotnictwa myśliwskiego powinna objąć stworzenie co najmniej dwóch eskadr lotniczych wyposażonych w 22 samoloty myśliwskie i jeden etatowy samolot łącznikowy³.

Było jasne, że podobną rozbudową można było objąć jedynie dwa spośród sześciu istniejących pułków lotniczych. Jak do tej pory, eskadr myśliwskich nie stworzono tylko w lwowskim 6 Pułku Lotniczym, stacjonującym na lotnisku Lwów – Skniłów. Pułk utworzono w 1925 r. W jego skład wchodziły 61, 62, 64, 65 Eskadry Liniiowe, a później

² Płk Karol Hodała – ur. 8 X 1894 r. w Sokołowie, zm. IV 1940 w Charkowie. Ofiara zbrodni katyńskiej. Pośmiertnie (2007) awansowany do stopnia pułkownika. W czerwcu 1936 r. wszedł w skład komisji kierowanej przez płk. dypl. Jana Jagmin-Sadowskiego, który na podstawie wytycznych gen. Wacława Stachiewicza i gen. Tadeusza Malinowskiego i prawdopodobnie płk. Józefa Wiątra opracowała oddzielne referaty dotyczące rozbudowy poszczególnych rodzajów sił zbrojnych. W czasie kampanii wrześniowej ppłk Hodała dowodził 49 Huculskim Pułkiem Strzelców, wchodzącym w skład 11 Karpackiej Dywizji Piechoty. Za udział w kampanii wrześniowej został przedstawiony do odznaczenia Krzyżem Virtuti Militari IV Klasy, za wzięcie na siebie całego ciężaru walk 11 DP oraz rozbicie w „śmiałym uderzeniu nocnym” pułku SS „Germania”. B. Prugar-Kettling, *Aby dochować wierności. Wspomnienia z działań 11 Karpackiej Dywizji Piechoty. Wrzesień 1939*, Warszawa 1990, s. 154; E. Kozłowski, *Wojsko Polskie 1936–1939. Próby modernizacji i rozbudowy*, Warszawa 1964, s. 23.

³ Wojskowe Biuro Historyczne, Centralne Archiwum Wojskowe (dalej WBH, CAW), sygn. I.303.3.777, k. 15–16.



Fot. 1 Generał Ludomił Rayski w otoczeniu oficerów francuskich i polskich w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, w tle widoczne samoloty towarzyszące Lublin R.XIII. Źródło: zbiory autora.

także dwie eskadry towarzyszące (63 i 66⁴). Sformowanie dywizjonu myśliwskiego było więc dokończeniem procesu rozbudowy pułku. Niestety, od samego początku swojego istnienia lwowski pułk jako jeden z ostatnich otrzymywał nowy sprzęt. Było to widać zwłaszcza w 1938 r., podczas manewrów wołyńskich, w których wzięła udział liczna reprezentacja lwowskiej jednostki. W zasadzie wszystkie eskadry dysponowały głównie przestarzałym sprzętem, np., w eskadrach liniowych 6 Pułku Lotniczego wykorzystywano samoloty Potez XXVB2 z silnikami Jupiter, które nie przedstawiały już większej wartości bojowej⁵. Nie przeszkadza to jednak niektórym autorom w twierdzeniu, że silniki ze wspomnianych samolotów były wymontowane i „przełożone” na myśliwce PZL P.7a z III/6 Dywizjonu⁶.

⁴ Więcej informacji na temat wspomnianych jednostek znajdzie czytelnik w pracy: P. Rapiński, *Komar i kameleon. Lwowskie eskadry towarzyszące w czasie pokoju i wojny*, Oświęcim 2019.

⁵ J. Ledwoch, *Manewry wołyńskie – lotnictwo*, Warszawa 2017, s. 5–6.

⁶ Ł. Łydzba, *III/6 Dywizjon Myśliwski w latach 1937–1939 cz. I*, „Technika Wojskowa Historia. Numer specjalny”, nr 6/2020, s. 17. Autor odwołuje się tu do rozmów Andrzeja Kubickiego z niewymienionymi z nazwiska



Fot. 2 Samoloty myśliwskie PZL P.7a. Źródło: zbiory autora.

Jednocześnie w kwietniu 1937 r. zapotrzebowanie na samoloty myśliwskie w lotnictwie polskim oceniano na 408 samolotów, przy założeniu, że potrzebny będzie zapas wynoszący 100% płatowców używanych w linii⁶. W tym samym dokumencie stwierdzono, że samoloty myśliwskie PZL P.7a oraz PZL P.11 w wersjach a i c są przestarzałe, w związku z czym ich dalsza produkcja jest nieopłacalna. Zamiast tego, dowództwo lotnictwa planowało złożyć w latach 1937/1938 zamówienie na około 50 samolotów myśliwskich PZL P.38 Wilk. Niestety, ze względu na problemy ze znalezieniem odpowiedniej jednostki napędowej dla samolotu P.38 wprowadzenie samolotów Wilk do linii okazało się niemożliwe⁷, co wymusiło na władzach wojskowych wpro-

mechanikami dywizjonu oraz Stanisławem Węglińskim i Czesławem Głowczyńskim. Informacja ta jest jednak kompletnie nierealna, gdyż opatrzona jest informacją, że silniki w samolotach Potez były mało używane. Tymczasem choćby pobieżne przesłedzenie działalności lwowskich eskadr wyposażonych w samoloty tego typu, wskazuje, że były one poddane bardzo intensywnej eksploatacji.

⁶ WBH, CAW, sygn. I.303.3.777, k. 25.

7 Zgodnie z jednym z dokumentów sztabowych samoloty PZL.37 Wilk miały otrzymać silniki Foka, podczas gdy samoloty myśliwskie PZL P.7a i PZL P.11c, miały być napędzane silnikami Jupiter VII oraz Mercury IV i V.

wadzenie zmian do planu rozbudowy lotnictwa, obejmujący między innymi konieczność wprowadzenia typów „pośrednich” samolotów myśliwskich. Doprowadziło to w konsekwencji choćby do powstania planu rozwinięcia samolotu PZL P.11c, do wersji g noszącej oznaczenie Kobuz. Planowano również wprowadzić na wyposażenie eskadr myśliwskich pewną ilość samolotów PZL P.50 Jastrząb. Za znaczący błąd w koncepcji rozwoju polskiego lotnictwa myśliwskiego w ostatnich latach przed wybuchem II wojny światowej można uznać skierowanie samolotów PZL P.24 wyłącznie na eksport. Wydaje się jednak, że władze lotnictwa nie spodziewały się, że wprowadzenie do linii nowych typów, takich jak Wilk i Jastrząb, napotka tak duże trudności, w związku z czym nie planowano wykorzystania samolotów P.24, które uznano za typ niewprowadzający zasadniczej poprawy możliwości myśliwców względem używanych w linii P.7 i P.11. Decyzja ta była wielokrotnie krytykowana przez autorów tworzących w okresie powojennym, można jednak odnieść wrażenie, że daleko posunięta krytyka polityki sprzętowej uprawianej w dowództwie lotnictwa jest nieco niesłuszna i opiera się na nie do końca sprawdzonych przesłankach.

Dowódca lotnictwa, gen. Rayski, nie był jasnowidzem i na podstawie informacji dostarczanych mu przez Generalny Inspektorat Sił Zbrojnych, Sztab Generalny i Oddział II nie był w stanie jednoznacznie stwierdzić, kiedy i na jakim kierunku będzie konieczne rozpoczęcie działań wojennych. Polska w II wojnie światowej nie była stroną agresywną, i nie decydowała o momencie rozpoczęcia działań wojennych.

Po wprowadzeniu w życie planów rozbudowy lotnictwa liczebność polskiego lotnictwa myśliwskiego miała się przedstawiać w następujący sposób:

- 1 Pułk Lotniczy w Warszawie – 4 eskadry myśliwskie,
- 2 Pułk Lotniczy w Krakowie – 3 eskadry myśliwskie,
- 3 Pułk Lotniczy w Poznaniu – 2 eskadry myśliwskie,
- 4 Pułk Lotniczy w Toruniu – 2 eskadry myśliwskie,
- 5 Pułk Lotniczy w Lidzie (Wilnie) – 2 eskadry myśliwskie,- 6 Pułk Lotniczy we Lwowie – 2 eskadry myśliwskie⁸.

WBH, CAW, sygn. I.303.3.777, k. 30.

⁸ WBH, CAW, sygn. I.303.3.777, k. 85.



Fot. 3 Nieukończony samoloty PZL.37b przejęte przez Niemców po zakończeniu kampanii wrześniowej. Źródło: zbiory autora.

Była to jednak dopiero część zmian zapowiadanych w organizacji 6 Pułku Lotniczego, w związku z rozbudową lotnictwa. Jeden z ówczesnych podoficerów zawodowych tak opisywał ten okres:

W połowie roku 1938 doszła do nas pocieszająca wiadomość, że w krótkim czasie pierwszy dywizjon bombowy będzie przebrojony w nowe samoloty bombowe produkcji polskiej typu „Łoś P-37 B”. Zamierzano także stworzyć jeden, III-ci dywizjon bombowy, wyposażony w polskiej konstrukcji samoloty bombowe nurkujące typu „Ranger P-38 Wilk”. Była to poniekąd nowa broń do celnego bombardowania pojedynczych obiektów.

Zanim miało nastąpić przebrojenie i stworzenie nowego dywizjonu nurkowego bombardowania, zamiast w dalszym ciągu ćwiczyć i posługiwać się samolotami posiadanymi do tej pory, wydano rozkaz rozbrojenia I-szego dywizjonu eskadry 61-szej i 62-giej „Potezów 25 A2”. Wszystkie samoloty tych eskadr polecono odprowadzić do głównej składnicy w Dęblinie, jako zapas. Praktycznie I-szy dywizjon przestał istnieć, gdyż dotychczasowe samoloty odprowadzono do składnicy, a nowe typu „Łoś” do pułku aż do wybuchu wojny nie były przysłane w ogóle. Już po wojnie dowiedziałem się,

że nasz pułk nie był jedyny. Wszystkie pułki lotnicze w całej Polsce otrzymały taki sam rozkaz i uczyniły to samo co uczynił nasz 6-ty pułk.

W roku 1939, tuż przed samą wojną, stworzono i dodano do naszego pułku jeszcze jeden dywizjon samolotów myśliwskich. Eskadra 161-sza otrzymała samoloty P-11, a eskadra 162-ga – samoloty P-7¹.

Tytułem komentarza do relacji Kazimierza Barylskiego warto dodać, że I Dywizjon Liniowy, który według jego informacji miał zostać wyposażony w samoloty PZL.37b Łoś, został rozwiązany przed wybuchem wojny, a jego personel wcielono do II Dywizjonu, wyposażonego w samoloty PZL.23b Karaś. Maszyny tego typu miały odegrać dużą rolę w dalszych planach rozbudowy lwowskiego pułku, gdyż zakładano stworzenie na terenie lotniska w Skniłowie podporządkowanych dowództwu pułku warsztatów remontowych, w których remontowano by Karasie, a docelowo zapewne również inne samoloty⁸. Myląca jest również informacja o stworzeniu w ramach 6 Pułku odrębnego dywizjonu wyposażonego w bombowce nurkujące. Możliwe, że chodziło o utworzenie drugiego dywizjonu myśliwskiego, który byłby docelowo wyposażony w samoloty Wilk, nie można jednak wykluczyć, że Barylski miał na myśli tworzenie dywizjonu, który byłby faktycznie wyposażony w lekkie bombowce – najprawdopodobniej PZL.46 Sum.

Niestety, relację Barylskiego należy uznać raczej za spis plotek krążących w tym czasie wśród personelu naziemnego i technicznego, odbywającego służbę w jednostce. Niewątpliwie plany rozbudowy lwowskiego pułku były dość zaawansowane, wiadomo jednak, że przed wybuchem wojny udało się doprowadzić tylko do utworzenia dwóch nowych eskadr myśliwskich. Konieczna okazała się także rozbudowa obiektów lotniskowych na lotnisku Lwów – Skniłów. Lwowski dywizjon myśliwski zamierzano umieścić w budowanym na terenie zajmowanym przez 6 Pułk „rozbieralnym hangarze”. Przewidywano, że będzie on miał wymiary 30 x 36 m⁹. Dodatkowo miał być wzbogacony o przybudówkę w całości przeznaczoną dla myśliwców¹⁰. W przyszło-

⁷ K. Barylski, *Niezapomniane dni. Kartki z pamiętnika*, Toronto 1983, s. 202.

⁸ Instytut Polski i Muzeum Sikorskiego (dalej IPMS), sygn. LOT.A.1.9/1d/2, k. 1.

⁹ WBH, CAW, sygn. I.303.3.777, k. 62.

¹⁰ W momencie stworzenia preliminarza budżetowego na lata 1937/1938, wspomniana przybudówka była ukończona w 80%. WBH, CAW, sygn. I.303.3.777, k. 77.



Fot. 4 Prototyp samolotu myśliwskiego PZL.38 „Wilk”. Źródło: NAC, domena publiczna.

ści zamierzano przenieść go w inne miejsce. Prawdopodobnie lwowscy myśliwcy mieli skorzystać także ze znajdującego się nadal w budowie hangaru o wymiarach 30 x 35 m¹¹.

Dwie nowe eskadry miały powstać w oparciu o stworzony w 1935 r. etat, który od wcześniejszych etatów różnił się w kilku zasadniczych kwestiach. Do dywizjonu myśliwskiego dodano wówczas między innymi dodanie do poczty dowódcy 1 oficera technicznego odpowiedzialnego za regulację zagadnień technicznych, zredukowanie kadry o jednego sierżanta – szefa rusznikarzy, co wiązało się z przydzieleniem samolotów wykorzystywanych przez dowództwo dywizjonu mechanikom jednej z eskadr tworzących dywizjon. Oprócz tego przewidywano dodanie do dowództwa jednego samolotu myśliwskiego wykorzystywanego przez oficera taktycznego, a także przydzielenie jednej maszyny łącznikowej, która miała być wykorzystywana do utrzymywania łączności z dowództwem

¹¹ Oprócz tego na terenie lwowskiego 6 Pułku Lotniczego miała powstać jeszcze hamownia. Ogółem na wszystkie potrzeby budowlane 6 Pułk Lotniczego zamierzano przeżyć 236 tys. złotych oraz 10 tys. złotych na potrzeby administracji. Ibidem.

lotnictwa i jednostkami, z którym dany dywizjon miał współpracować. Ostatnią zasadniczą zmianą w organizacji dywizjonu myśliwskiego było zlikwidowanie drużyny obrony przeciwlotniczej. Zadanie zabezpieczenia przeciwlotniczego miało od teraz podlegać dowódcom poszczególnych eskadr. Zmiany zaszyły również w organizacji eskadr, które po zmianach otrzymały dodatkowego oficera i większą ilość pomocników rusznikarzy¹².

Część zmian wynikała z rosnącej komplikacji samolotów, w których pojawiały się wyposażenie radiowe¹³. Już w 1935 r. planowano, że w ciągu kilku lat wszystkie samoloty myśliwskie będą wyposażone w radiostacje. Niestety, rozwój techniki nie szedł w parze z możliwościami polskiego przemysłu lotniczego, który przed wybuchem wojny był w stanie dostarczyć lotnictwu wojskowemu jedynie bardzo zawodne radiostacje pokładowe N2L/M¹⁴. Spory problem stanowił między innymi bardzo słaby zasięg radiostacji montowanych w samolotach myśliwskich, co wymusiło wprowadzenie daleko idących poprawek. Na krótko przed wybuchem wojny system łączności został poddany poważnym modyfikacjom dzięki inż. Bolesławowi Solakowi. Niestety, modyfikacje te najprawdopodobniej nie objęły samolotów znajdujących się na wyposażeniu III/6 Dywizjonu Myśliwskiego, w związku z czym konieczne okazało się rozmieszczanie w różnych punktach radiostacji samochodowych, które odbierały meldunki od nadlatujących samolotów dywizjonu¹⁵.

Nowy dywizjon myśliwski powstał 22 czerwca 1937 r. Wydany wówczas rozkaz przewidywał, że w ramach lwowskiego 6 Pułku Lotniczego zostanie sformowany III/6 Dywizjon Myśliwski złożony z dwóch eskadr, które otrzymały numerację 161 i 162¹⁶. Do utworzenia nowych jednostek w znacznej mierze wykorzystano personel uży-

¹² WBH, CAW, sygn. I.303.3.93, k. 27–28.

¹³ WBH, CAW, sygn. I.303.3.93, k. 44.

¹⁴ Niestety, nie zachowało się zbyt wiele materiałów dotyczących radiostacji pokładowej tego typu. K. Chołoniewski, J. Koszewski, *Polska radiotechnika lotnicza 1918–1939*, Sandomierz 2009, s. 193–197.

¹⁵ A. Falukiewicz, *Autobiografia*, maszynopis ze zbiorów Piotra Matwieja, s. 26.

¹⁶ I tak, w 1 Pułku Lotniczym były to dowództwo VI Dywizjonu Towarzyszącego, V Dywizjonu Bombowego, 16 Eskadry Towarzyszącej, 19 Eskadry Towarzyszącej, 214 Eskadry Bombowej, 215 Eskadry Bombowej oraz Plutonu Napraw Eskadrowych nr 1. W 2 Pułku Lotniczym odnośny rozkaz powoływał do życia 23 Eskadrę Towarzyszącą, 29 Eskadrę Towarzyszącą i Pluton Napraw Eskadrowych nr 2. W 3 Pułku powołano 36 i 39 Eskadrę Towarzyszącą. W 4 Pułku dowództwo II Dywizjonu Towarzyszącego oraz 46 i 49 Eskadry Towarzyszące. W 5 Pułku stworzono dowództwo wydzielonego III Dywizjonu Myśliwskiego, 152 Eskadrę Myśliwską i 59 Eskadrę Towarzyszącą. WBH, CAW, sygn. I.303.3.92, k. 15–16.



Fot. 5 Zabudowania lotniska Lwów-Skniłów podczas zawodów szybowniczych w 1933 r. Źródło: NAC, domena publiczna.

skany w wyniku przeformowania poznańskiego dywizjonu myśliwskiego, złożonego z trzech eskadr. Załącznikiem lwowskiego dywizjonu stał się personel, który dobrowolnie opuścił 133 Eskadrę Myśliwską, przechodząc do nowej 161 Eskadry Myśliwskiej. Personel, który nie został włączony w skład 161 Eskadry, został skierowany do 162 Eskadry, której skład uzupełniono o absolwentów Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Przy ustalaniu obsady personalnej dwóch nowych eskadr kierowano się zasadą dobrowolności¹⁷. Dowódcą 161 Eskadry Myśliwskiej mianowano por. pil. Tadeusza Jeziorowskiego, a 162 Eskadry por. pil. Bernarda Groszewskiego. Wśród przybywających do Lwowa pilotów znalazł się także Marian Duryasz, który wcześniej służył w 6 Pułku Lotniczym, w jednej z eskadr liniowych. Duryasz opuścił 6 Pułk w celu odbycia przeszkolenia z zakresu pilotażu myśliwskiego, a następnie dość długo służył w poznańskim dywizjonie myśliwskim. Pomimo kilkuletniej służby w Poznaniu lotnik

¹⁷ J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach 1918–1939*, Warszawa 1989, s. 344.

uważał, że Lwów jest, w pewnym sensie, jego „rodzinnym” miastem i skwapliwie skorzystał z okazji do powrotu.

Po wylądowaniu na lotnisku we Lwowie byliśmy witani bardzo serdecznie. Nareszcie pułk otrzymał dywizjon myśliwski. Tak się jakoś dziwnie układały stosunki, że dywizjon myśliwski był oczkiem w głowie pułku. Wprowadził jakąś żywą atmosferę, intensywniejsze życie koleżeńskie, wesołość, humor i większy ruch. Nic dziwnego – w skład personelu dywizjonu myśliwskiego wchodził przede wszystkim ludzie młodszy – no i z pewną fantazją, która jest nieodzowną cechą pilota myśliwskiego¹⁸.

Dowodzenie nad dywizjonem przejął mjr pil. Stanisław Morawski. Major pozostał na stanowisku dowódcy dywizjonu aż do końca kampanii wrześniowej, kiedy to lwowski dywizjon myśliwski został rozwiązany²¹. Zmiana zaszła natomiast w na stanowisku dowódcy 161 Eskadry Myśliwskiej, którą początkowo dowodził por. Jeziorowski. Prawdopodobnie w styczniu 1939 r. dowodzenie nad eskadrą objął kpt. pil. Władysław Szczęśniewski¹⁹. Trzeba przyznać, że był to bardzo dobry wybór, tym bardziej że począwszy od początku 1939 r., między innymi w związku z narastającym kryzysem państwa czechosłowackiego, głównym zadaniem III/6 Dywizjonu Myśliwskiego pozostawało patrolowanie granicy wschodniej i jej osłona przed lotnictwem sowieckim.

Lotnicy przydzieleni do dywizjonu byli uznawani za bardzo dobrze

¹⁸ M. Duryasz, *Moje podniebne boje. Wspomnienia dowódcy Dywizjonu 302*, Warszawa 2020, s. 89–90. **21** W Wielkiej Brytanii utworzono 307 Dywizjon Myśliwski Nocny „Lwowskich Puchaczy”. W zamysle polskich władz wojskowych dywizjon miał nawiązywać do tradycji lotniczych przedwojennego dywizjonu lwowskiego i wileńskiego. Część przydzielonych do nowej jednostki pilotów zdecydowanie sprzeciwiła się wykonywaniu lotów bojowych na samolotach nieposiadających uzbrojenia ofensywnego obsługiwane przez pilota, i złożyła podania o przeniesienia do innej jednostki.

¹⁹ Pomimo zapoznania się z teczką zawierającą rozkazy dzienne 1 Pułku Lotniczego za okres od do grudnia 1938 r., nie udało się natrafić na dokładną datę odesłania kpt. Szczęśniewskiego do 6 Pułk Lotniczego. W dużej mierze wynika to z faktu, iż nie zachowały się rozkazy dzienne 6 Pułku Lotniczego. Inną datę (początek 1939 r.) podaje artykuł poświęcony patronowi Zespołu Centrum Szkół Kształcenia Rolniczego w Widzewie – Ksawerowie. Wydaje się, że jest to bardziej prawdopodobny okres przejścia kpt. Szczęśniewskiego do III/6 Dywizjonu niż ten podany przez Łydzbę. Co więcej, za tą teorią przemawia fakt, iż nie zachowały się rozkazy dzienne 1 Pułku Lotniczego za miesiąc styczeń 1939, a w innych dokumentach (całe drugie półrocze 1938 r., i pierwsze półrocze 1939 r.) nie zachowała się informacja o odmeldowaniu się kpt. Szczęśniewskiego w celu odejścia do nowej jednostki. Nie wiadomo, na jakiej podstawie Łydzba przesunął przejście kpt. Szczęśniewskiego do 6 Pułku Lotniczego na jesień 1938 r. Z dokumentacji przechowywanej w IPMS wynika bowiem, że Szczęśniewski jako dowódca 113 Eskadry Myśliwskiej, 1 maja 1938 r. został skierowany do Sarn na stanowisko dowódcy Eskadry KOP, a następnie 1 stycznia 1939 r. objął dowodzenie nad 161 EM. Pomiędzy 1 grudnia 1938 r. a 1 stycznia 1939 r. daje się zauważyć brak jakiegokolwiek informacji na temat miejsca służby oficera, co sugeruje, iż przebywał on na urlopie. IPMS, sygn. LOT.A.IV.1/41d, k. 3 WBH, CAW, sygn. I.323.1.19; WBH, CAW, sygn. I.323.1.20; Ł. Łydzba, *Lwowski III/6 Dywizjon Myśliwski*, Poznań 2011, s. 19; *Życiorys patrona szkoły majora pilota Władysława Szczęśniewskiego* [dostęp 10 VI 2019] <http://zsr-widzew.pl/wp-content/uploads/2019/01/%C5%BByciorys-Patrona.docx.pdf>.



Fot. 6 Klucz samolotów myśliwskich PZL P.7a z III/4 Dywizjonu Myśliwskiego. Źródło: AAN, domena publiczna.

wyszkolonych, wśród nich na pierwsze miejsce wysuwali się nie tylko przywołany już wcześniej por. Jeziorowski, ale także ppor. pil. Juliusz Topolnicki, zajmujący stanowisko zastępcy dowódcy 161 Eskadry, i ppor. pil. Duryasz, który był zastępcą dowódcy 162 Eskadry. Początkową obsadę dowódczą dywizjonu uzupełniał por. pil. Jan Wiśniewski, który był pierwszym oficerem taktycznym dywizjonu.

Początkowo największym problemem pozostawało doprowadzenie do stanu używalności samolotów znajdujących się na wyposażeniu Dywizjonu. Maszyny dobrze znane lotnikom i personelowi naziemnemu ze 133 Eskadry zostały przekazane do Wilna, podczas gdy na przybywających do Lwowa lotników oczekiwały już maszyny po toruńskiej 143 Eskadrze Myśliwskiej. Był to sprzęt bardzo mocno wyeksploatowany, co czyniło go praktycznie nieprzydatnym do normalnej pracy wyszkoleniowej, przed przeprowadzeniem generalnego remontu. Zużyte myśliwce PZL P.7a trafiły na wyposażenie 162 Eskadry, podczas gdy 161 Eskadra i dowództwo

dywizjonu otrzymało fabrycznie nowe samoloty PZL P.11c. Niestety, również nowe samoloty wymagały drobnych poprawek przed rozpoczęciem normalnej pracy w dywizjonie²⁰. Remont „siódemek” spadł na barki majstra wojskowego Józefa Zubrzyckiego, który przez kilka miesięcy wspólnie z pracownikami lwowskiego parku lotniczego prowadził remonty samolotów²¹. Regularnie, praktycznie co miesiąc, na wyposażeniu eskadry pojawiały się kolejne samoloty PZL P.7a, po remoncie generalnym. Pomimo tego konieczne było czasowe zawieszenie wykonywania lotów operacyjnych na samolotach PZL P.7a, co odbiło się negatywnie na planach wyszkolenia opracowanych na początku istnienia dywizjonu przez por. pil. Jeziorowskiego. Między innymi ze względu na zły stan techniczny samolotów PZL P.7a, w szkoleniu 162 Eskadry Myśliwskiej aż do wybuchu wojny dało się zauważyć przejawy oszczędzania sprzętu i personelu latającego, co z najwyższym niezadowoleniem odnotował skierowany do niej latem 1939 r. ppor. pil. Franciszek Kornicki²².

Z racji na lepszy sprzęt podobnych przerw nie było w 161 Eskadrze, gdzie, jeśli wierzyć wspomnieniom niektórych weteranów²⁶, trenowano także loty nocne.

Nowe miejsce i nowe otoczenie dodawały ochoty do życia – loty na większą skalę niż w szkole, nie tylko w dzień, lecz także w nocy, gdzie pomocna była busola, gdyby ktoś odleciał za daleko.

W dzień dużo czasu poświęcało się na walki powietrzne, no i akrobacje²³.

Nie oznacza to bynajmniej, że służba w jednostce była bezpieczna. Personel III/6 Dywizjonu Myśliwskiego przez cały okres swojego pokojowego istnienia zmagął się z licznymi katastrofami i usterkami, które negatywnie odbijały się na nastrojach panujących w dywizjonie. Pierwszym nieszczęśliwym wypadkiem była śmierć kpr. pil. Stefana Antkowiaka ze 162 Eskadry Myśliwskiej, który zginął w czerwcu

²⁰ Jak wynika z części opracowań, samoloty PZL P.11c zostały dostarczone do Lwowa bez uzbrojenia pokładowego. Konieczne było sprowadzenie go oddzielnym transportem z zakładów PZL. Ł. Łódź, op. cit., s. 15.

²¹ J. Zubrzycki, *Uzupełnienia i uwagi do 161 Eskadry Myśliwskiej*, „Skrzydłata Polska”, nr 22 (1508), 1 VI 1980, s. 15.

²² F. Kornicki, *Zmagania. Autobiografia pilota myśliwskiego*, Sandomierz 2009, s. 70–71.

²⁶ T. Kotz, *303. Mój dywizjon*, Warszawa 2018, s. 37.

²³ Ibidem.



Fot. 7 Klucz samolotów myśliwskich PZL P.7a podczas pokazów lotniczych „Złot do Morza” w Gdyni. Źródło: NAC, domena publiczna.

1938 r., podczas startu z lotniska polowego w Hutnikach²⁴. Tragedia była spowodowana przeciągnięciem maszyny, która z niewyjaśnionych przyczyn (błąd pilota, defekt silnika?) utraciła moc i spadła na ziemię z wysokości około 100 m²⁹ od pola wzlotów.

Więcej szczęścia od kpr. Antkowiaka miał Tadeusz Koc, który dołączył do grona pilotów III/6 Dywizjonu Myśliwskiego w 1938 r. Pilot otrzymał zadanie wejścia na pułap 3000 metrów i wykonania wiązanki akrobacji, następnie miał powrócić na własne lotnisko. Wcześniej na tej samej maszynie podobne zadanie wykonywał por. pil. Janusz Żurakowski. Niestety, zapas paliwa znajdujący się na pokładzie samolotu nie pozwolił na wykonanie zadania. Koc zdołał jednak wylądować awaryjnie. Dopiero po pewnym czasie udało mu się powiadomić o swoim wypadku pułk, który wysłał na miejsce czołówkę techniczną, która uzupełniła poziom paliwa –

²⁴ A. Popiel, *Pamięci poległych lotników 1933–1939*, Warszawa 1987, s. 144; Ł. Łydzba, *Lwowski...*, s. 15. ²⁹ J. Żurakowski, *Korkociąg*, „Lotnictwo. Aviation International” nr 23/1993, s. 33. ³⁰ T. Kotz, op. cit., s. 47–52.

Koc już bez większych problemów zdołał powrócić na lotnisko w Skniłowie³⁰.

Oprócz poważnych problemów ze złym stanem technicznym sprzętu latającego, konieczne było zorganizowanie miejsca dla nowego dywizjonu na terenie zajmowanym przez 6 Pułk Lotniczy. Zbudowane specjalnie z myślą o lotnictwie wojskowym lotnisko Lwów – Skniłów zaczynało być niewystarczające dla potrzeb rozbudowującego się pułku. Wykorzystanie istniejącego znacznie dłuższej lotniska Lewandówka nie wchodziło w grę. W pierwszych latach istnienia lwowskiego pułku jednostka ze względu na brak odpowiednich zabudowań na terenie miasta była w zasadzie zmuszona do korzystania z „uroków” starego lotniska. Niestety, panujące tam warunki, najdelikatniej mówiąc, nie spełniały potrzeb wojska, i przypominały bardziej obóz karny niż jednostkę wojskową w jednym z największych państw europejskich pierwszej połowy XX w. Szczególnie nieznosne były warunki higieniczne, które jeden z lotników opisywał w następujący sposób:

Na miejsce dla nowego pułku lotniczego we Lwowie wyznaczono pola i tor wyścigów konnych na Lewandówce, największym przedmieściu dużego miasta Lwowa. Lewandówka nie nadawała się nawet na tymczasowe zakwaterowanie dla pułku z wielu powodów. Małe, wąskie i nierówne lotnisko, częściowo wydmy piaszczyste, które były szkodliwe i niebezpieczne dla startujących lub lądujących samolotów, stare podniszczone baraki w niewystarczającej liczbie, brak bieżącej wody i ustępów – były głównymi z nich²⁵.

Równie trudne warunki panowały przy wydawaniu żywności i wody pitnej dla służących w jednostce żołnierzy:

Na samym środku podwórza koszarowego była jedna studnia – pompa, która zaopatrywała w wodę całe zgrupowanie na Lewandówce. Brano z niej wodę do kuchni żołnierskiej, do obu kasyn: oficierskiego i podoficerskiego, do picia, do mycia się pod studnią, do mycia menażek po posiłkach, a także do samolotów. Woda studzienna była bardzo dobra, zimna i zdrowa, nadawała się do wszystkiego. Pompa pracowała prawie bez ustanku od wczesnego rana aż do późnej nocy. Dookoła tej pompy było zawsze bardzo mokro, a czasami nawet błotnisto. W lecie było lepiej, nabieranie wody odbywało się szybko i bez trudu. Zimą sprawa przedstawiała się zupełnie inaczej. Przy pompie narastała olbrzymia warstwa lodu z szeroko rozlanej wody. Góra lodu sięgała prawie do samego otworu pompy, poszerzała się

²⁵ K. Barylski, op. cit., s. 9.

coraz bardziej i była tak śliska, że nie można było podejść do pompy. Posypywano ją piaskiem, popiołem z kuchni, rąbano siekierami lub kilofami, ale to niewiele pomagało. Silny mróz i ciągle ciekąca woda utrudniały dostęp do pompy. Wodociągu w barakach ani w innym miejscu nie było wcale, umywałek również. Pośpiech, zimno, czasami głęboki śnieg i niemożliwość dostania się do studni zmuszały nas żołnierzy do mycia się śniegiem. Menażek po posiłkach nie można było w żaden sposób umyć lodowatą wodą, a ciepłej na całym terenie naszego zakwaterowania – nie było.

Kuchnia żołnierska, jedyna dla wszystkich pododdziałów zakwaterowanych na Lewandówce, była umieszczona też na środku podwórza w bliskiej odległości od studni, w małym, prymitywnie i naprędce zbudowanym baraku z surowych desek, pomiędzy którymi wskutek zeschnięcia się, powstały duże szczeliny. Początkowo barak kuchenny nie miał nawet drzwi, ale później kucharze własnym przemysłem zrobili drzwi z takich samych desek, z jakich zrobiony był cały barak. Do kuchni, oprócz personelu tam pracującego i służby inspekcyjnej, nikt nie miał prawa wstępu. Cała kuchnia była za mała w porównaniu do stanu żywnionych. Podłogi w niej nie było. Nawet w biały dzień w kuchni było ciemnawo, gdyż było tam tylko jedno małe okno. Drugie okienko z tyłu budynku kuchennego otwierano tylko podczas wydawania posiłków żołnierzom. W innym czasie okienko to było zasłonięte deską.

[...] Podczas lata wszystkie posiłki jedzono pod gołym niebem, gdyż w owym czasie pułk nasz nie posiadał jeszcze jadalni dla żołnierzy.

[...] Jedzenie posiłków na świeżym powietrzu i częściowo na zielonej trawie podczas letniej pięknej pogody, sprawiało nawet przyjemność i stanowiło urok. Nie trzeba było cisnąć się w dusznym i przepelnionym baraku. Po zjedzeniu obiadu łatwo można było umyć menażkę pod studnią, co prawda zimną wodą, ale przynajmniej czystą. Podczas zimy (ze względu na warunki) nawet dobre jedzenie nie sprawiało zbyt dużej przyjemności. Ogólna sytuacja ciągle była bez zmian.

[...] Wydawania i spożywanie wszystkich posiłków odbywało się tak, jak podczas lata – na wolnym powietrzu. Eskadra za eskadrą szła pod okienko do kuchni żołnierskiej, zależnie od funkcji, jedni w zimowych płaszczach, inni – szczególnie pomocnicy mechaników samolotowych – szli po obiad w roboczych kaftanach z kapiszonami na głowie wprost z pracy z hangarów, bez możliwości umycia rąk i menażek. Myto co prawda ręce i menażki śniegiem, ale to nie dawało dobrego rezultatu, gdyż śniegiem trudno było

umyc zaoliwione przy pracy mechanicznej ręce ani oczyścić mienażki po tłuszczu jadalnym. Pod okienkiem kuchennym trzeba było czekać na zimnie na swoją kolej przez pewien czas. Otrzymany obiad, nawet w stanie ciepłym, za kilka minut stawał się zupełnie lodowaty wskutek bardzo niskiej temperatury na zewnątrz budynku.

Z powodu niskiej temperatury i jedzenia na zewnątrz wszedł powszechny zwyczaj spożywania obiadów w ten sposób, że każdy z nas zaraz po otrzymaniu posiłku z kotła, natychmiast zjadał ziemniaki i mięso, a zupą popijał dla łatwiejszego przelknięcia i dla spożycia możliwie ciepłego jeszcze dania²⁶.

Sytuacja bytowa żołnierzy służących w 6 Pułku Lotniczym uległa znacznej poprawie dopiero po przeniesieniu jednostki na nowe miejsce postoju, którym stało się nowe lotnisko w miejscowości Skniłów. Lotnisko, którego budowa rozpoczęła się w 1925 r., jest wykorzystywane do dzisiaj jako Międzynarodowy Port Lotniczy Lwów im. Daniela Halickiego²⁷, w pobliżu którego nadal znajduje się niewielka wioska o nazwie Skniłów, służąca mieszkańcom Lwowa jako miejscowość wypoczynkowa, na terenie której znajdują się dacje. Utworzenie nowego lotniska, wykorzystywanego także przez samoloty cywilne (aeroklubowe i należące do Polskich Linii Lotniczych „LOT”), pozwoliło rozwiązać część problemów kwaterunkowych, z którymi musieli zmagać się żołnierze 6 Pułku, ale nie oznaczało to bynajmniej, że na lwowskich lotniskach zrobiło się luźniej. Także w przypadku wybuchu wojny na nowym lotnisku Skniłów miało dziać się bardzo dużo. Planowano, że PLL „LOT” umieści na lotnisku grupę swoich cywil-

²⁶ Ibidem, s. 10–15.

²⁷ Decyzja o nadaniu Portowi Lotniczemu we Lwowie im. Daniela Halickiego została podjęta we wrześniu 2010 r. Planowano, że patronem portu zostanie związany z miastem rzeźbiarz niemieckiego pochodzenia Jana Jerzego Pinzela. Wkrótce pojawiła się kontrpropozycja, według której patronem portu miał zostać założyciel Organizacji Ukraińskich Nacjonalistów, Stepan Bandera. Ostatecznie członkowie władz miejskich Lwowa uznali, że najlepszym patronem dla nowego portu lotniczego będzie król Daniel I Romanowicz, który w niektórych opracowaniach i źródłach figuruje jako Daniel I Halicki. Był to władca Rusi Halickiej żyjący w latach 1201–1264.



Fot. 8 Budynek kierownictwa lotów na lotnisku cywilnym we Lwowie. Źródło: NAC, domena publiczna

nych pracowników, odpowiedzialnych za obsługę od 5 do 10 maszyn, które miały być wykorzystywane do utrzymywania połączenia na trasie Helsinki – Warszawa – Lwów – Belgrad – Cluj – Galac – Belgrad – Saloniki – Wenecja²⁸.

Znaczącym ułatwieniem dla funkcjonowania jednostki było stworzenie na terenie zajmowanym przez lwowski pułk boczniczy kolejowej, która była intensywnie wykorzystywana podczas dostaw paliwa lotniczego do jednostki, a także podczas sierpniowej mobilizacji. Projekt nowej inwestycji budowlanej na terenie Skniłowa pochodził prawdopodobnie z 1935 r.²⁹, na co wskazują daty na projekcie przechowywanym w Powstanie boczniczy kolejowej było tym ważniejsze dla pułku lotniczego, że „tabory” wszystkich eskadr lotniczych wykorzystywały do przemieszczania się z miejsca na

²⁸ Archiwum Akt Nowych (dalej AAN), sygn. 2/16/0/9/3476, k. 75.

²⁹ AAN, sygn. 2/16/0/1/1506, k. 1.

miejsce samochody transportowe i osobowe³⁰, które wykorzystywano do przemieszczania personelu naziemnego z miejsca na miejsce.

Nie oznacza to bynajmniej, że w rejonie zajmowanym przez 6 Pułk Lotniczy brakowało lotnisk. Lwów – Skniłów pozostawał zasadniczym miejscem postoju większości lwowskich eskadr. W czasie wojny wykorzystywano, wprawdzie w dość ograniczonym stopniu, także lotnisko Lewandówka. Dodatkowo w rejonie Lwowa znajdowało się kilkadziesiąt przygodnych lądowisk, które w przypadku wybuchu wojny można było szybko przygotować do wykonywania lotów bojowych³¹. Jednym z najczęściej wykorzystywanych, w tym również przez personel lwowskiego dywizjonu myśliwskiego, było lądowisko w Basiówce, które było intensywnie wykorzystywane także podczas kampanii wrześniowej. Lotnisko o takiej nazwie nie figuruje jednak w dokumentacji archiwalnej, zamiast tego można natomiast natrafić na miejscowość o nazwie Obroszyn, położoną w odległości niecałych czterech kilometrów od Basiówki. Obroszyn leży po zachodniej stronie linii kolejowej prowadzącej do Lwowa, podczas gdy Basiówka znajduje się na wschodniej stronie tej samej linii.

Przypuszczenia te potwierdza zresztą zawarty w dokumentacji archiwalnej opis terenu:

Teren leży przy szosie Lwów – Sambor. Do przystanku kolejowego Basiówka 1 kilometr szosą oraz 2 kilometry drogą polną w dobrym jednak stanie (na czarnoziemiu). Do Gródka Jagiellońskiego 1 kilometr drogą boczną do szosy Lwów – Przemyśl³².

Nazwa Basiówka pojawiła się po raz pierwszy w „Sprawozdaniu” z działań III/6 Dywizjonu Myśliwskiego podczas kampanii wrześniowej, autorstwa mjr. Morawskiego³³. Stamtąd informacja ta została bez większej refleksji i sprawdzenia przepisana do kolejnych opracowań dotyczących działań polskiego lotnictwa wojskowego.

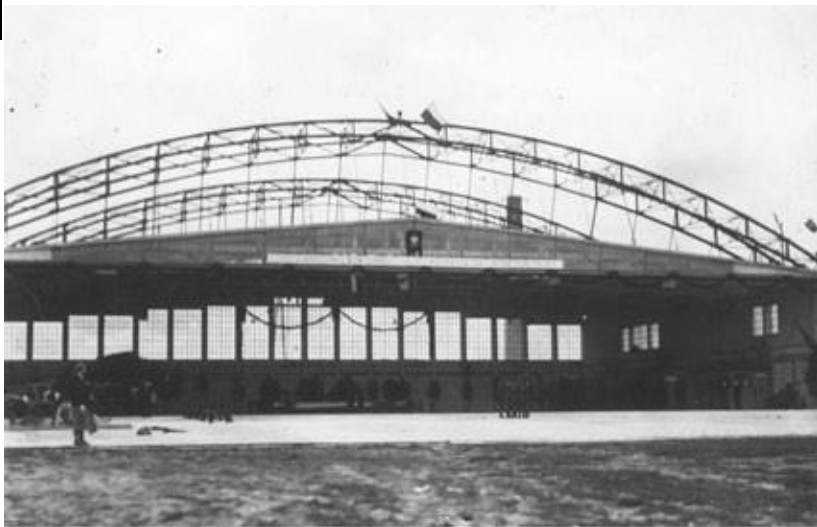
Ponieważ do problemu różnego rodzaju nazw geograficznych bę-

³⁰ Część aut wykorzystywanych przez eskadry lotnicze była przejmowana przez wojsko na czas mobilizacji. Dobrym przykładem jest sportowy samochód Mercedes, który w sierpniu 1939 r. został przejęty przez personel jednej z eskadr towarzyszących. Po dotarciu na stację kolejową w Słotwinach na południe od Łodzi, auto zostało wykorzystane do zorganizowania... wyścigu po otaczających miasto bezdrożach. IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-4, k. 2–3.

³¹ Dokładny spis lądowisk na terenie zajmowanym przez lwowski 6 Pułk Lotniczy i Dowództwo Okręgu Korpusu nr 6 we Lwowie zachował się w dokumentacji archiwalnej przechowywanej w Centralnym Archiwum Wojskowym. WBH, CAW, sygn. I.300.38.188.

³² WBH, CAW, sygn. I.300.38.188, k. 8.

³³ IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1a/5, k. 3.



Fot. 9 Hangar cywilny na lotnisku we Lwowie. Źródło: NAC, domena publiczna.

dziemy jeszcze wielokrotnie wracać, konieczne jest w tym miejscu drobne wyjaśnienie. W przypadku niektórych lądowisk wykorzystywanych przez polskie jednostki lotnicze we wrześniu 1939 r., a zwłaszcza przez te z 6 Pułku Lotniczego, często można napotkać na przypadki przekręcania nazw bądź stosowania innych nazw miejscowości niż ma to miejsce obecnie. Podobnie jest w przypadku wielu innych jednostek polskiego lotnictwa. Dobrym przykładem na potwierdzenie tej tezy jest 32 Eskadra Rozpoznawcza z poznańskiego 3 Pułku Lotniczego, która podczas wojny obronnej stacjonowała początkowo na lotnisku Sokolniki koło Ozorkowa. Problem polega na tym, że obecnie w pobliżu Ozorkowa znajdują się dwie miejscowości o nazwie Sokolniki. Pierwszą jest miejscowość wypoczynkowa Sokolniki–Las, określana czasami jako miasto–ogród, drugą niewielka wieś Sokolniki–Parcela, powstała w wyniku (jak wskazuje na to nazwa) parcelacji znajdującego się tam wcześniej majątku. I to właśnie w tej drugiej miejscowości znajdowało się lądowisko 32 Eskadry³⁴. W przypadku

³⁴ P. Rapiński, *Lotnictwo Armii „Łódź”*, Łódź 2018, s. 109–110; J. Pawlak, op. cit., s. 236.

lotniska „Basiówka” nazwa ta mogła być używana ze względu na fakt, że większa część dywizjonu stacjonowała w zabudowaniach należących do tej właśnie wsi, względnie las, w którym ukrywano samoloty, należał do wsi Basiówka, stąd też personel 6 Pułku określał lądowisko Obroszyn mianem Basiówki³⁵. Z czasem nazwa ta przyjęła się do tego stopnia, że również starsi oficerowie zaczęli określać je mianem Basiówki, i to nawet w dokumentacji urzędowej³⁶.

Trudno powiedzieć, w jakim stopniu dowódcy dywizjonu i jego współpracownikom udało się rozwiązać problemy z zakwaterowaniem personelu, gdyż nie zachowały się praktycznie żadne materiały archiwalne dotyczące ostatnich dwóch lat pokojowej egzystencji 6 Pułku Lotniczego. W tej sytuacji wszelkie próby odtworzenia warunków zakwaterowanie personelu latającego i naziemnego jednostki trzeba oprzeć na mniej wiarygodnych źródłach, za jakie należy uznać wspomnienia i relacje żołnierzy pułku. Kornicki wspomina np., że większość oficerów służących w pułku nie wykazywała większego zainteresowania życiem poza służbowym, przejawiającym się np., w podjęciu studiów uniwersyteckich³⁷. Kornicki stwierdza ponadto, że oficerowie dywizjonu zorganizowali sobie kwatery na terenie miasta, a na terenie pułku przebywali tylko w czasie służby³⁸.

Zgoła inaczej przedstawiał się los szeregowców, w tym także członków obsługi naziemnej lwowskiego dywizjonu myśliwskiego. Niestety, w przypadku młodszych żołnierzy jednostki zachowało się jeszcze mniej materiałów na temat warunków, w jakich żyli szeregowcy 6 Pułku Lotniczego. W zasadzie jedynym źródłem, odnoszącym się do okresu, w którym powstał lwowski dywizjon myśliwski, stworzonym przez szeregowca związanego z dywizjonem myśliwskim, jest autobiografia Antoniego Falukiewicza. Praca ta nie została jak dotychczas wydana drukiem i funkcjonuje jedynie w formie kilku kserokopii. Falukiewicz wspominał pierwszy okres swojej służby w lwowskim pułku jako okres, w którym żołnierze pozostawali pod wpływem wpro-

³⁵ W dokumentacji archiwalnej dotyczącej Obroszyna nie jest wymieniona wieś Basiówka, a jedynie stacja kolejowa w tej miejscowości. WBH, CAW, sygn. I.300.38.188, k. 7–9.

³⁶ Potwierdzeniem tej tezy jest chociażby rozkaz gen. Kalukusa z 10 września 1939 r., zgodnie z którym na lotnisko Basiówka miały zostać przesunięte wszystkie samoloty bojowe znajdujące się na wyposażeniu Bazy Lotniczej nr 6 we Lwowie. Instytut Polski im. Józefa Piłsudskiego w Nowym Jorku (dalej IPJP), sygn. 025/81, k. 83.

³⁷ F. Kornicki, op. cit., s. 72–73.

³⁸ Ibidem.



Fot. 10 Widok hangaru należącego do 6 Pułku Lotniczego. Widoczne godło 61 Eskadry Liniowej namalowany na burcie samolotu Potez XXV. Źródło: zbiory p. Roberta Siejki.

wadzonego przez kaprali terroru³⁹. Rekruci mieli „odżyć” dopiero po uzyskaniu przydziału do poszczególnych eskadr. Początkowy okres swojej służby w III/6 Dywizjonie Myśliwskim Falukiewicz wspominał w następujący sposób:

Do eskadry zgłosiłem się po urlopie 1 stycznia 1939 r. późnym wieczorem. Powitanie na nowym miejscu było przyjemne, tym bardziej że spotkałem te same twarze co w eskadrze ćwiczebnej. Kolega Józko oznajmił, że zapisał mnie na kurs Radiomechaników i Telegrafistów. Tak postawił mnie przed faktem dokonany, mimo że była sposobność na różne inne kursy. Wybór ten był chyba najlepszy.

[...] W eskadrze byliśmy traktowani zupełnie inaczej niż w okresie rekruckim. Mimo, że na nas, jako na młody rocznik, spadały większe obowiązki (sprzątanie trzy razy dziennie wszystkich pomieszczeń, służby

³⁹ A. Falukiewicz, op. cit., s. 4–7.

wartownicze itp.) do których już przyzwyczailiśmy się, to były one znacznie łżejsze niż za rekruta.

Służba wartownicza w Pułku była utrzymana w dwóch miejscach – na głównej bramie oraz w Dowództwie Pułku przy drzwiach M.O.B. Służba w Dowództwie Pułku przy drzwiach w okresie zimowym była najtrudniejsza. Korytarz pokryty chodnikiem, ciepło, które skłaniało każdego w czasie nocy do spania lub siadania na schodach choćby na chwilę. Wtedy nie było mocnych aby nie usnąć. Wielu kolegów za kilka minut snu kiblowało w areszcie. Trzeba było dużo silnej woli, żeby te dwie godziny przespacerować tam i z powrotem. Kontrole oficerów służbowych lub podoficerów zawsze były od strony bocznej budynku. Zaglądając przez szklane drzwi widzieli co dzieje się w środku – sami nie będąc widoczni. Jeżeli zauważyli, że wartownik siedzi na schodach oparty na karabinie, zawsze zaskoczyli go idąc cicho po chodniku. Raport karny gotowy⁴⁰.

Szeregowcy otrzymywali surowe kary również za mniej poważne przewinienia. Falukiewicz wspomina między innymi, że podczas ćwiczeń prowadzonych przy okazji próbnej modernizacji alarmowej w marcu 1939 r., cała grupa została skierowana na całodzienne karne zajęcia z musztry, obejmujące np. ćwiczenia w pełnym rynsztunku na znajdującym się w pobliżu terenów zajmowanych przez pułk poligonie:

Wymaszerowaliśmy za lotnisko do bocznic kolejowej. W wale kolejowym był otwór do przejścia na drugą stronę – zalany wodą. Oficer nie mógł zdecydować się czy przejść przez wał i tory górą – idąc po suchym, czy dołem po wodzie. Wybrał to drugie – dołem po wodzie. Gdy patrzyliśmy na jego pantofelki chciało nam się śmiać, że pogubi je w tym błocie. Poszliśmy w butach krokiem wojskowym nie wybierając miejsca suchego na drugą stronę wału i zobaczyliśmy rozmiętkłą ziemię orną po roztopach wiosennych. W tym momencie zrzędy nam miny. Otrzymaliśmy rozkaz atakowania nieprzyjaciela, znajdującego się o dwa kilometry od nas w lesie. Rozwinęła się tyraliera i skokami do przodu, rozpoczął się atak. Trzeba było całym ciałem przylegać do ziemi, gdyż jak nas pouczono nieprzyjaciel odstrzeli ci głowę lub tyłek. Do lasu nie doszliśmy gdyż otrzymaliśmy rozkaz odwrotu, czyli cofania się do tyłu z powodu kontrataku nieprzyjaciela. I tak ta zabawa trwała kilka razy⁴¹.

⁴⁰ Ibidem, s. 11.

⁴¹ Ibidem, s. 12.

Trzeba przyznać, że metody szkoleniowe stosowane w 6 Pułku Lotniczym w stosunku do szeregowych pod koniec lat 30., nie różniły się zbyt od metod, z jakimi spotkał się podczas swojej służby w pułku Kazimierz Barylski⁴².

Początki działalności dywizjonu

Kryzys litewski 1938

Stosunki polsko-litewskie w XX wieku były bardzo dalekie od idyllicznego obrazu relacji pomiędzy Polską i Litwą, znanych z końcowego okresu średniowiecza i epoki nowożytnej. Zarówno Polacy, jak i Litwini znajdowali się pod władaniem Imperium Rosyjskiego i byli pod wieloma względami ograniczani przez władzę zaborczą, ale pomiędzy litewskimi i polskimi elitami istniały znaczące różnice, które dały o sobie znać szczególnie silnie po upadku Imperium Rosyjskiego. Po wkroczeniu na teren obecnej Litwy wojsk niemieckich, władze okupacyjne zdecydowały się wykorzystać sytuację i nadać Litwinom ograniczoną niepodległość. Mimo że Niemcy nie uznały pierwszego ogłoszenia niepodległości przez Litwę, które miało miejsce 17 grudnia 1917 r.⁴³, to jednak stosunki pomiędzy oboma państwami układały się dość dobrze. W lutym 1918 r. Taryba⁴⁴ wydała kolejną deklarację niepodległości Litwy, tym razem odrzucając wszelkie związki z Niemcami, co doprowadziło do zdecydowanej reakcji władz niemieckich, które zaczęły rozgrywać kwestię litewską według własnych potrzeb.

4 czerwca 1918 r., pod naciskiem Niemców, Taryba uznała za kandydata na króla Litwy księcia Wilhelma Uracha Wirtemberskiego, który miał przejąć rządy w Wilnie jako Mendog II. Ostatecznie Niemcom nie udało się przejąć pełnej kontroli nad Litwą, a Mendog II, mimo że uczył się już języka litewskiego, nie został koronowany

⁴² K. Barylski, op. cit., s. 25–27.

⁴³ J. Ochmański, *Historia Litwy*, Wrocław – Warszawa – Kraków 1967, s. 220.

⁴⁴ Taryba – Litewska Rada Państwowa istniejąca od 18 września 1917 r. do maja 1920 r. 16 lutego 1918 r. proklamowała niepodległość Litwy (II deklaracja), w czerwcu tego samego roku ogłosiła Litwę Królestwem. Funkcjonowała aż do czasu przeprowadzenia wyborów do Sejmu Ustawodawczego.



Fot. 11 Samoloty litewskie w locie. Źródło: domena publiczna.

na króla Litwy. W listopadzie 1918 r. utworzono pierwszy litewski rząd o charakterze republikańskim, szybko też doszło do pierwszych konfliktów pomiędzy władzami litewskimi w Wilnie a władzami polskimi w Warszawie. Głównym przedmiotem konfliktu pozostawało Wilno, które było jednym z ważniejszych ośrodków polskości na kresach wschodnich.

Po zakończeniu wojny polsko-bolszewickiej Wilno znajdowało się w rękach litewskich, a o jego losie miał zadecydować plebiscyt zabezpieczony przez oddziały międzynarodowe działające z polecenia Ligi Narodów. Marszałek Piłsudski uznał jednak, że podobne działania raczej nie przyniosą najbardziej korzystnego dla Polski rozwiązania. W związku z tym Piłsudski nakazał dowódcy jednej z podległych mu jednostek, gen. Lucjanowi Żeligowskiemu, zorganizować bunt podległej mu dywizji, która wkroczyła na Wileńszczyznę i wyгнаła słabo przygotowane do obrony wojska litewskie do Kowna. Wkrótce potem Żeligowski, który nadal występował jako buntownik, ogłosił powstanie „Litwy Środkowej”. Nowe „państwo” powołało do życia sejm Litwy Środkowej, który wyraził chęć przyłączenia Litwy Środkowej do



Fot. 12 Samoloty myśliwskie należące do lotnictwa litewskiego na lotnisku w Szawle. Źródło: domena publiczna.

Polski, co wkrótce nastąpiło. Pozornie sprawa została załatwiona po myśli marszałka, ale „bunt Żeligowskiego” przyczynił się do utrwalenia niezbyt przychylnego obrazu państwa polskiego na zachodzie Europy, tym bardziej że wszystko było praktycznie gotowe do zorganizowania plebiscytu, który zapewne zakończyłby się zwycięstwem Polaków.

Zakończenie sporu granicznego opanowaniem Wilna przez Wojsko Polskie, wspierane zresztą przez dość silne lotnictwo, doprowadziło do znaczącego pogorszenia się relacji pomiędzy Polską a władzami litewskimi, które rezydowały w Kownie. Sytuacja była tym bardziej złożona, że za stolicę państwa Litwini nadal uważali Wilno, które znajdowało się, zgodnie z punktem widzenia rządu litewskiego, pod Polską okupacją. Kryzys w relacjach polsko-litewskich był na tyle głęboki, że władze litewskie uznały, że znajdują się w stanie wojny z Polską. Kwestia ta została wyjaśniona dopiero podczas osobistego spotkania litewskiego przywódcy Voldemarasa z marszałkiem Józefem Piłsudskim w Genewie 10 grudnia 1927 r. Nie mogąc znaleźć sposobu na zawarcie kompromisu z Litwinami, Piłsudski miał wówczas zapytać „pokój czy wojna?”, na co uzyskał odpowiedź „pokój”⁴⁵. Deklaracja ta nie była jednak przestrzegana przez Litwinów, którzy na kontrolowanych przez siebie ziemiach stosowali wobec społeczności polskiej nacjonalistyczną politykę, polegającą między innymi na zamykaniu polskich szkół czy utrudnianiu życia społeczności polskiej na Litwie. Nie doszło także do wznowienia ruchu granicznego na przejściach pomiędzy Polską a Litwą. Stan ten utrzymywał się przez kolejne lata, aż do początku 1938 r.

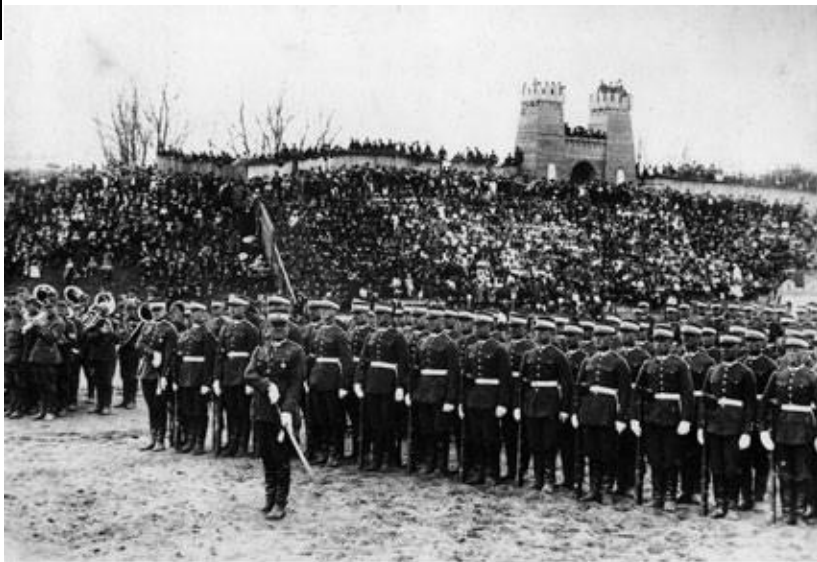
⁴⁵ J. Ochmański, op. cit., s. 264–265.

Wprawdzie w latach 1928–1938 podejmowane były nieformalne próby zawarcia porozumienia pomiędzy Litwą a Polską, ale napotykały one na poważne przeszkody z obydwu stron. Zarówno Polacy, jak i Litwini podchodzili do kwestii Wilna dość stanowczo. Wreszcie w 1935 r. pojawiła się szansa na zawarcie jakiegoś porozumienia pomiędzy oboma państwami, ale Litwini oczekiwali, że Polska zgodzi się na oddanie Litwie Sejn, Puńska i Święcian⁴⁶, co najdelikatniej mówiąc, było przejawem myślenia życzeniowego wśród litewskich polityków. Tajne rozmowy pomiędzy Litwą i Polską prowadzili ministrowie spraw zagranicznych – ze strony polskiej Józef Beck, a ze strony litewskiej Stasys Lozoraitis. Później pośrednikiem pomiędzy oboma ministrami został bratanek pierwszego prezydenta RP Gabriela Narutowicza, Kazimierz Narutowicz, który przez Rygę kursował pomiędzy Warszawą a Kownem. Rozmowy prowadzone z jego udziałem zostały jednak przerwane przez incydent, który miał miejsce na początku 1938 r.

11 marca 1938 r., podczas patrolowania sektora granicznego, strzelec Stanisław Serafin zauważył dwóch ludzi, którzy próbowali nielegalnie przekroczyć granicę, przebiegającą w tym rejonie na rzece Mereczanka. Serafin ruszył w pościg za przemytnikami i przypadkowo przekroczył granicę z Litwą, otwierając jednocześnie ogień do litewskiego policjanta Justasa Lukoševiciusa, który odpowiedział ogniem i ranił Serafina. Mimo że rana, jaką zadał Serafinowi Litwin, była niegroźna, to jednak pomoc lekarska nie nadeszła w porę i ranny się wykrwawił. Następnego dnia (12 marca) doszło do Anschlussu Austrii, zaś Polska potraktowała wydarzenia na granicy jako pretekst do postawienia władzom litewskim ultimatum, w którym oczekiwano, że Litwini zdecydują się na nawiązanie stosunków dyplomatycznych z Polską. Ultimatum zostało ogłoszone 17 marca i przewidywało, że Litwini mają nawiązać stosunki dyplomatyczne z rządem w Warszawie bez żadnych warunków wstępnych. Jednocześnie wzdłuż całej granicy z Litwą przeprowadzono koncentrację jednostek wojskowych, w tym również eskadr lotniczych.

W koncentracji lotnictwa w związku z kryzysem litewskim wzięło

⁴⁶ Ibidem, s. 285.



Fot. 13 Parada armii litewskiej. Źródło: NAC, domena publiczna.

udział ponad sto samolotów bojowych różnych typów, w tym także myśliwców, choć główny ciężar „manifestowania obecności” spadł na eskadry liniowe wyposażone w samoloty PZL.23 Karaś. Należy podkreślić, że w przypadku ewentualnej konfrontacji zbrojnej polskie lotnictwo mogło w zasadzie kilkoma sprawnymi uderzeniami zniszczyć większość sił powietrznych Litwy, które dysponowały dość słabym i nielicznym lotnictwem. Wprawdzie Litwini dysponowali pewną liczbą francuskich samolotów Dewotine 510⁴⁷, a także pewną ilością samolotów Fiat Cr.20, które można uznać za kompletnie przestarzałe, ale prawdopodobnie już po zakończeniu konfliktu polsko-litewskiego, władze w Kownie zdecydowały się na zakup samolotów Gloster Gladiator⁴⁸.

⁴⁷ Łącznie na wyposażeniu lotnictwa litewskiego znajdowało się 14 samolotów tego typu. S. Darius, S. Girėno, *History* [dostęp 3 VII 2019] <https://aleksotasair.lt/en/history/>.

⁴⁸ Litwini zamówili 14 samolotów tego typu, które dostarczono im pomiędzy październikiem i listopadem 1938 r. Odnośnie do tej daty istnieją jednak spore rozbieżności. Według informacji zawartej na stronie internetowej prowadzonej przez Håkana Gustavssona, samoloty dotarły do Litwinów jesienią 1937 r. Innego zdania są dwaj polscy autorzy monografii poświęconej samolotowi Gloster Gladiator, którzy dostawy dla



Fot. 14 Samoloty PZL.23b „Karas” z 41 eskadry Liniowej podczas wizyty marszałka Edwarda Rydza-Śmigłego w 4 Pułku Lotniczym w Toruniu. Źródło: AAN, domena publiczna.

Pomiędzy polskimi i litewskimi samolotami nie doszło do żadnego kontaktu bojowego, zaś polskie samoloty ograniczyły się do wykonania całej serii demonstracyjnych przelotów wzdłuż granicy polsko-litewskiej. Wkrótce potem, 19 marca, Litwini przyjęli ultimatum. Zwłoka w przyjęciu polskich żądań wynikała z próby wysondowania opinii międzynarodowej (między innymi ZSRR, którego władze zadeklarowały pełne poparcie dla strony litewskiej) oraz obawą przed wzrostem niezadowolenia społeczeństwa, w przypadku szybkiego przyjęcia polskiego ultimatum⁵⁵.

W koncentracji lotnictwa nad granicą z Litwą wzięło udział około 120 samolotów bojowych. Lotnictwo myśliwskie było reprezentowane

Litwinów przesuwają na okres późniejszy – jesień 1938 r., podobne dane podaje także Alex Crawford. B. Belcarz, R. Pęczkowski, *Gloster Gladiator. Monografie Lotnicze*, Gdańsk 1995, s. 33; A. Crawford, *Gloster Gladiator*, Sandomierz 2002, s. 100; H. Gustavsson, *Lithuanian Air Force use of the Gloster Gladiator during the Second World War* [dostęp 3 VII 2019] http://surfcity.kund.dalnet.se/gladiator_lithuania.htm.

55 J. Ochmański, op. cit., s. 285–286.



Fot. 15 Samolot pasażerski Fokker F.VII/3m, na lotnisku mokotowskim w Warszawie. Źródło: NAC, domena publiczna.

głównie przez III/1 i IV/1 Dywizjon Myśliwski. Obie jednostki pochodziły z warszawskiego pułku lotniczego. Działania lotnictwa podczas koncentracji przeprowadzonej nad granicą litewską ograniczyła się do wykonania kilku demonstracyjnych przelotów, które miały pokazać Litwinom siłę polskiego lotnictwa⁴⁹. Przy tej okazji tylko w IV/1 Dywizjonie doszło do uszkodzenia dwóch samolotów myśliwskich⁵⁰, dwa samoloty zostały uszkodzone także w III/1 Dywizjonie Myśliwskim⁵¹. Łączne straty w samolotach myśliwskich poznański historyk Łukasz Łydźba ocenia na siedem samolotów. Biorąc pod uwagę, iż według tego samego autora łączna ilość samolotów wykorzystanych podczas kryzysu litewskiego wynosiła 120 samolotów bojowych, z tego około

⁴⁹ Ł. Łydźba, *IV/1 Dywizjon myśliwski. Dywizjony Myśliwskie września 1939*, Poznań 2013, s. 19.

⁵⁰ Ibidem.

⁵¹ Idem, M. Rogusz, *III/1 Dywizjon Myśliwski. Dywizjony Myśliwskie września 1939*, Poznań 2015, s. 29.

108 maszyn powinny stanowić samoloty PZL.23 Karaś. Jeżeli potraktować ustalenia Łydźby poważnie, to okazałoby się, że podczas kryzysu litewskiego wykorzystano jedynie 12 samolotów myśliwskich, z których aż siedem zostało uszkodzonych i rozbitych⁵². Ustalenia Łydźby odnośnie do ilości samolotów bojowych wykorzystanych w czasie kryzysu są więc błędne i znacznie zaniżone. Łączną liczebność wykorzystanych wówczas samolotów bojowych należałoby znacząco podnieść. Wiadomo na pewno, że w koncentracji wzięły udział 111 Eskadra Myśliwska, 112 Eskadra Myśliwska, 113 Eskadra Myśliwska i 114 Eskadra Myśliwska⁵³, prawdopodobnie w skorzystano także 151 i 152 Eskadry Myśliwskie⁵⁴, które wiosną 1938 r. spędziły na szkole ognia, w pogotowiu utrzymywano także III/4 Dywizjon Myśliwski złożony z 141 i 142 Eskadr Myśliwskich⁵⁵. Łączną ilość samolotów bojowych wykorzystanych podczas koncentracji lotnictwa należałoby ocenić na minimum 150 samolotów bojowych różnych typów, gdyż oprócz wymienionych wyżej jednostek w koncentracji wzięły udział także: 213 Eskadra Bombowa, 11 Eskadra Liniowa, 12 Eskadra Liniowa, 21 Eskadra Liniowa, 22 Eskadra Liniowa, 41 Eskadra Liniowa, 42 Eskadra Liniowa, 51 Eskadra Liniowa, 55 Eskadra Liniowa – w sumie wystawiono ok. 108 samolotów rozpoznawczo-bombowych PZL.23 Karaś, które wzięły udział w demonstracyjnym przelocie wzdłuż granicy z Litwą.

Do podanej tu liczby ok. 150 samolotów bojowych należy doliczyć co najmniej kilka maszyn łącznikowych i transportowych. Za potwierdzoną informację można uznać między innymi doniesienia o wykorzystaniu samolotów transportowych Fokker F.VII/3m, które wykorzystano w celu przetransportowania personelu naziemnego odpowiedzialnego za obsługę techniczną samolotów do Lidy. Samoloty tego typu w szczególnych okolicznościach mogły zostać wykorzystane także jako maszyny bombowe, co było ich podstawowym przeznaczeniem w polskim lotnictwie. Z upływem czasu zaczęły pojawiać się nowocześniejsze samoloty, co doprowadziło do wycofania Fokkerów z eskadr bombowych. Maszyny te zaczęto wówczas wykorzystywać praktycznie we wszystkich pułkach lotniczych do celów transporto-

⁵² Ibidem; Ł. Łydźba, *IV/1...*, s. 19.

⁵³ J. Pawlak, op. cit., s. 67, 78, 83, 87.

⁵⁴ Ibidem, s. 321.

⁵⁵ Ibidem, s. 285.



Fot. 16 Samolot myśliwski PZL P.7a podczas pokazów lotniczych. Źródło: NAC, domena publiczna.

wych⁵⁶.

Demonstracja ta nie miała większego znaczenia wojskowego. Poza próbą wywarcia na Litwinach odpowiedniego wrażenia, którego ze względu na różnicę w potencjałach wojskowych obu państw... i tak nie trzeba było wywierać. Niestety, informacje odnośnie do działań poszczególnych eskadr w czasie kryzysu litewskiego nie zostały ujęte w rozkazach dziennych⁵⁷, co skutecznie utrudnia odtworzenie przebiegu wydarzeń. Niewiele wiadomo również na temat udziału lwowskich jednostek lotniczych w działaniach prowadzonych przeciwko Litwinom. Najprawdopodobniej w związku z niepewną sytuacją na pograniczu polsko-litewskim w stan gotowości postawiono tylko jedną jednostkę wchodzącą w skład pułku – III/6 Dywizjon

⁵⁶ Wycofanie samolotów Fokker F.VII/3m ze służby w jednostkach bombowych jako podstawowych maszyn wykorzystywanych przez dywizjony bombowe wymusiło wprowadzenie nowej organizacji eskadr bombowych, którą opracowano w 1937 r. WBH, CAW, sygn. I.303.3.95, k. 2–3.

⁵⁷ Dotyczy to m.in. 1 Pułku Lotniczego. WBH, CAW, sygn. I.323.1.18.

Myśliwski. Według starszych opracowań, jednostka została wówczas przesunięta na lotnisko polowe Hutniki, niedaleko miejscowości Brody, gdzie dowództwo otrzymało zadanie prowadzenie lotów osłonowych wzdłuż granicy wschodniej⁵⁸.

Na lotnisku polowym w rejonie Stanisławowa dywizjon przebywał przez cały okres Świąt Wielkanocnych. Działania jednostki były dość nudne – wykonywano głównie loty patrolowe, podczas których nie doszło do spotkań z nieprzyjacielem, jednakże w wyniku trudnych warunków atmosferycznych oraz błędów w pilotażu uszkodzony został co najmniej jeden samolot. Jak wynika z relacji ówczesnego ppor. pil. Duryasza, był to dwumiejscowy PWS-26, wykorzystywany przez dywizjon jako maszyna łącznikowa. Samolot pochodził zapewne z zapasów 6 Pułku lotniczego. Lotnik tak opisywał okoliczności jego uszkodzenia:

Po przybyciu na lotnisko w Stanisławowie rozpoczęliśmy loty patrolowe wzdłuż wyznaczonych przez Sztab Generalny linii. Jednak po tygodniu przyszedł nowy rozkaz, który polecał pozostawić tylko jeden klucz w składzie czterech samolotów, a reszcie dywizjonu powrócić do Lwowa. Nie słyszeliśmy, jak również nie widzieliśmy, aby w tym okresie przelatywały w tym rejonie jakieś samoloty.

Okres pobytu w Stanisławowie upamiętnił mi się następującym wydarzeniem.

O świcie pierwszego dnia świąt Wielkiejnocy zostało wydane polecenie jednemu z pilotów, aby poleciał samolotem łącznikowym PWS-26 na jedno z lądowisk, na północ od miejscowości Horodenka, w celu zawiezienia mechanika dla uruchomienia silnika samolotu P.7, na którym wylądował tam por. Topolnicki. Pogoda była bardzo słaba. Niskie chmury dotykały wzniesień terenowych. Padał drobny śnieg. Pilot ów wystartował, lecz zawrócił i zameldował, że nie mógł przebić się przez wzniesienia okalające Dniestr. Wówczas dowódca dywizjonu, mjr Morawski, zwrócił się do mnie i zapytał, czy nie zechciałbym polecieć i spróbować przebić się. Wyraziłem zgodę, naciągnąłem futrzany kombinezon na piżamę i wystartowałem. Po doleceniu do Dniestru przekonałem się, że przejście przez otaczające wzgórza jest rzeczywiście niemożliwe. Wówczas przyszła mi do głowy myśl, aby wejść w dolinę rzeki i lecieć wzdłuż koryta. Wiadome było, że dolina jest na tyle szeroka, iż zawsze istnieje możliwość wykonania skrętu do tyłu, oraz

⁵⁸ Autor pierwszej monografii lwowskiego dywizjonu myśliwskiego cytuje w tym konkretnym wypadku pracę J. Pawlaka, *Polskie eskadry w latach 1918–1939*, jednakże praca ta nie jest wspomniana w przypisach. Ł. Tydzba, *Lwowski...*, s. 15.

że w rejonie Horodenki będzie możliwość wyjścia z niej i dotarcia do lądowiska. Znalazłem wążów, którym przedostałem się w koryto Dniestru. Upewniłem się, że istnieje możliwość kontynuowania lotu – rozpocząłem lot wzdłuż koryta na wysokości około 20 metrów, wykonując te same zakręty, jakie czyni rzeka. W rejonie Horodenki pułap chmur podniósł się nieco – lecz za to padał gęstszy śnieg. Wreszcie dotarliśmy nad lądowisko, gdzie zauważyłem stojący samolot. Zacząłem krążyć i po chwili widziałem, jak na lądowisko wybiegli por. Topolnicki wraz z żołnierzem i zaczęli układać literę T. Okrążyłem lądowisko parę razy, aby dokładnie zbadać warunki do lądowania. Po dokonaniu tych czynności zredukowałem gaz i starałem się wylądować. Lecz zauważyłem, że nie mogę przyziemić samolotu na skraju lotniska, ponieważ niesie mnie. Pomyślałem: „Za duża prędkość do lądowania”. Dodałem gazu i podszedłem drugi raz, zwracając już uwagę na prędkość. Pomimo że według wszelkich założeń powinienem dotknąć kołami ziemi zaraz na skraju lotniska, to jednak dotknąłem dopiero jakieś 50 metrów dalej. Wreszcie siedziałem, lecz samolot nie tracił prędkości tak jak zwykle podczas dobiegu. Lądowisko niewielkie, a hamulców nie było. Zacząłem zdawać sobie sprawę, że zaszło coś nienormalnego. Właściwie samolot powinien zatrzymać się już. Widzę, że zbliża się do końca lotniska – lecz na ponowny start już za późno, ponieważ na przeciwległym skraju droga z drzewami. Lekko skręcam – aby wydłużyć dobieg, lecz to nie przydaje się na nic. Samolot już ledwie się toczy, ale jeszcze się nie zatrzymuje. Prawie tuż-tuż przed samym zatrzymaniem się wtacza się do niewielkiego rowu. Pomimo wyłączzonego silnika śmigło łamie się na przeciwległej burcie rowu. Podlamuje się również lewa końcówka dolnego skrzydła. Jestem zdruzgotany, lecz teraz już przekonany, że było tu coś nie w porządku. Szybko wysiadam i orientuję się co do kierunku wiatru. [...] Siadałem z dość silnym tylnym wiatrem. Ale przecież siadałem zgodnie z literą T? Po chwili przybiegają por. Topolnicki wraz z żołnierzem. Mówię im, że wyłożyli źle literę T. Twierdzą, że nie. Idziemy sprawdzić. Rzeczywiście pomylili się i wyłożyli odwrotnie. Porucznik Topolnicki klnie – ja również, lecz to już nic nie pomoże samolot połamany⁵⁹.

Duryasz i Topolnicki musieli poczekać do następnego dnia, gdy na miejsce przybyła czółowka techniczna, która podjęła próbę naprawy samolotu, jednakże Duryasz powrócił do Stanisławowa jako pasażer w innej maszynie łącznikowej. Dywizjon pozostawał w Stanisławowie przez około

⁵⁹ M. Duryasz, op. cit., s. 91–94.

dziesięć dni – nie dłużej jednak niż dwa tygodnie, po czym jednostka powróciła do Skniłowa. Nieco dłużej w „polu” pozostał klucz dowodzony przez por. Topolnickiego, jednakże jego skład pozostaje nieznan⁶⁰. W czerwcu na południe skierowano nowy klucz, który zastąpił działający tam przez kilka tygodni klucz Topolnickiego. Nowym dowódcą klucza został por. Duryasz, który wraz z podkomendnymi pozostawał w rejonie Stanisławowa aż do skierowania dywizjonu na manewry wołyńskie.

Mimo iż lwowski dywizjon nie został bezpośrednio zaangażowany w akcję przeciwko Litwie⁶¹, to jednak działania jednostki w tym okresie stanowiły wstęp do jej dalszych działań w pasie przygranicznym, gdzie lwowskie eskadry myśliwskie kierowano zarówno podczas kryzysu zaolziańskiego, jak również wiosną 1939 r., gdy nastąpił ostateczny upadek państwa czechosłowackiego. Niestety, poważne braki w dokumentacji archiwalnej zgromadzonej w Centralnym Archiwum Wojskowym, a także w Instytucie Polskim i Muzeum gen. Sikorskiego w Londynie uniemożliwiają odtworzenie działań dywizjonu z wiosny 1938 r., wiadomo jednak, że lwowianie nie pozostali zbyt długo w rejonie Hutnik, gdyż już wkrótce po zakończeniu koncentracji lotnictwa do służby w Eskadrze Korpusu Ochrony Pogranicza, która normalnie zajmowała się osłoną granicy wschodniej, skierowani zostali piloci z IV/1 Dywizjonu Myśliwskiego. Relację jednego z nich, Michała Cwynara, przytacza dr Jerzy Pawlak:

...26 czerwca 1938 r. siedem samolotów z kompletną obsługą i personelem zostało wysłane z IV/1 Dywizjonu Warszawskiego na polowe lotnisko obok m. Sarny, na obronę kompleksu umocnień, bie-

⁶⁰ Ibidem, s. 95.

⁶¹ Odległość pomiędzy „pokojowym” miejscem postoju dywizjonu, a więc lotniskiem Lwów – Skniłów, a lotniskiem Hutniki, położonym niedaleko miejscowości Brody, wynosi obecnie 118 km drogami przeznaczonymi dla samochodów. W linii powietrznej odległość jest znacznie mniejsza.



Fot. 17 Eskadra litewskich samolotów myśliwskich Fiat Cr.20. Źródło: NAC, domena publiczna.

gnących od Pińska na południe – aż do Kamieńca Podolskiego. Skład personelu latającego: dowódca – kpt. Władysław Szczęśniewski, zastępca por. Aleksander Gabszewicz, ppor. ppor. Jan Borowski, Hieronim Dudwał i Józef Górski, plut. Mieczysław Kaźmierczak, kpr.kpr. Michał Cwynar i Kazimierz Sztramko.

Byliśmy tam aż do połowy grudnia, patrolując granicę, będąc w kontakcie z personelem granicznym podczas lotu na pewnych odcinkach, w sposób bardzo efektywny, a mianowicie przez wykładanie białych sygnałów, podając kierunek, czas, wysokość lotu samolotów, które często przekraczały lecąc na rozpoznanie nad naszą granicę. My również odplacaliśmy się podobnie przekraczając ich granicę...⁶²

⁶² J. Pawlak, op. cit., s. 400.

Następną jednostką w kolejce do patrolowania odcinka wschodniego był dywizjon lwowski, który wcześniej zdążył jeszcze wziąć udział w manewrach wołyńskich oraz działaniach związanych z wkrocze-



Fot. 18 Patrol kolarzy sfotografowany z samochodu podczas manewrów, jesień 1938 r. Źródło: NAC, domena publiczna.

niem wojsk polskich na Zaolzie.

Manewry wołyńskie 1938

Zasadniczym celem przeprowadzonych we wrześniu 1938 r. manewrów wołyńskich było sprawdzenie realnych możliwości polskiego lotnictwa, ustalenie, czy celowym jest tworzenie dużych jednostek lotniczych – takich jak Brygada Bombowa, a także łączenie kilku eskadr w jedno Zgrupowanie Myśliwskie. Ćwiczenia miały miejsce bezpośrednio po trwających od 8 do 13 września ćwiczeniach obrony przeciwlotniczej i trwały około trzech tygodni (łącznie ze sprowadzeniem z pułków lotniczych taborów jednostki na Wołyń, zasadniczym czasem ćwiczeń, a także spakowaniem się i

powrotem poszczególnych eskadr do macierzystych pułków⁶³). Za najważniejsze elementy ćwiczeń można uznać główne działania „bojowe”, które miały miejsce od



Fot. 19 Samolot myśliwski PZL P.11c na wystawie w Mediolanie, początek lat.30 w tle widoczna powłoka balonu "Kościuszko". Źródło: NAC, domena publiczna.

14 do 18 września. Dzień 19 września wykorzystano na przegrupowanie przed defiladą planowaną na godziny popołudniowe w dniu 20 września⁶⁴.

Z ramienia lwowskiego 6 Pułku Lotniczego w manewrach wzięły udział 61 Eskadra Liniowa (dowódca kpt. pil. Stefan Massalski), 62 Eskadra Liniowa (dowódca kpt. obs. Wacław Mosiewicz), 63 Eskadra Towarzysząca (dowódca kpt. obs. Jan Haręźlak), 65 Eskadra Liniowa (dowódca kpt. obs. Tadeusz Kern), 66 Eskadra Towarzysząca (dowódca kpt. obs. Tadeusz Misiewicz), oraz najbardziej interesująca w kontekście niniejszej pracy 161 Eskadra Myśliwska⁶⁵. W trakcie ćwiczeń dowódcą eskadry był por. pil.

⁶³ WBH, CAW, sygn. I.302.4.1465, k. 4.

⁶⁴ Ibidem.

⁶⁵ J. Ledwoch, op. cit., s. 12.

Tadeusz Jeziorowski, który w niektórych opracowaniach dotyczących udziału lotnictwa w manewrach wołyńskich figuruje jako Tadeusz Jesionowski, co wyjdaje się oczywistym błędem.

Podczas ćwiczeń wołyńskich dowództwu lotnictwa udało się zgromadzić znaczną ilość jednostek myśliwskich. Ogółem w manewrach wzięło udział 9 eskadr. Każda z nich dysponowała 10 samolotami myśliwskimi PZL P.11c, starsze PZL P.7 nie zostały wykorzystane podczas ćwiczeń. Siły te podzielono na cztery dywizjony – pierwszy złożony z trzech eskadr z pułku warszawskiego nosił oznaczenie M10. Lwowska 161 Eskadra razem z poznańską 131 Eskadrą utworzyły dywizjon M21, który został przydzielony „niebieskim” – odgrywającym Wojsko Polskie stawiające opór Armii Czerwonej. Jednostka została przydzielona do sztabu wojsk „niebieskich” w nocy z 13 na 14 września. Miejscem postoju dywizjonu złożonego z lotników poznańskich i lwowskich było lądowisko Białokrynica koło Krzemieńca⁶⁶. Lotnicy z obu pułków znali się bardzo dobrze, gdyż dowódca lwowskiej eskadry służył wcześniej w poznańskim dywizjonie myśliwskim.

Ogólna ocena działalności lotnictwa myśliwskiego w czasie ćwiczeń została ujęta w sprawozdaniu płk. Władysława Kalkusa, który pisząc o myśliwcach, stwierdził:

Wykazują na ogół wysoką wartość, skuteczność ich była by jeszcze większą, gdyby były bardziej umiejętnie używane przez Dowódców Lotnictwa.

*Trzeba zaznaczyć, że jednostki myśliwskie miały ułatwioną pracę ze względu na przestarzały sprzęt jednostek O. i R.*⁶⁷

Zadaniem lotnictwa myśliwskiego strony niebieskiej w pierwszym dniu ćwiczeń wołyńskich było zapewnienie osłony myśliwskiej wylądowującej się w rejonie stacji kolejowej Rudnia Pocejowska – Kamienica 21 Dywizji Piechoty. Dywizjon M21 został częściowo skierowany do zapewnienia osłony powietrznej przemarszu pułku Korpusu Ochrony Pogranicza i kolumn samochodowych poruszających się z Ołyki do Łucka⁶⁸. W ciągu całego dnia łupem dwóch dywizjonów myśliwskich działających na korzyść „niebieskich” padły dwa samoloty rozpoznawcze Potez⁶⁹.

Co szczególnie ważne dla dalszych rozważań, całość lotnictwa

⁶⁶ WBH, CAW, sygn. I.302.4.1465, k. 15.

⁶⁷ WBH, CAW, sygn. I.302.4.1465, k. 11.

⁶⁸ WBH, CAW, sygn. I.302.4.1465, k. 16.

⁶⁹ J. Ledwoch, op. cit., s. 17.



Fot. 20 Samolot wielozadaniowy Potez XXV po kapotażu. Podczas manewrów wołyńskich samolotów tego typu używały tylko eskadry liniowe z 6 Pułku Lotniczego. Źródło: NAC, domena publiczna

myśliwskiego strony niebieskiej wynosiła od dwóch, do nawet trzech dywizjonów, gdyż przejściowo dowództwu strony niebieskiej przydzielono także dywizjon myśliwski M40. Najbardziej interesujący w kontekście III/6 Dywizjonu Myśliwskiego Dywizjon M21, w skład którego wchodziła 161 Eskadra Myśliwska, nie pozostawał przez cały czas w dyspozycji dowódcy lotnictwa „niebieskiego”.

W drugim dniu ćwiczeń Dywizjon M21 został podporządkowany dowódcy lotnictwa I Grupy Operacyjnej, który w związku z tym zdecydował o utworzeniu dowództwa Zgrupowania Myśliwskiego. Działania myśliwców niebieskich nadal polegały głównie na osłonie własnych sił. Dywizjon M20 miał prowadzić ciągłe patrolowanie nad rejonem wylądowania i kolumn pieszych KOP, podczas gdy Dywizjon M21 pozostawał w odwodzie. W godzinach popołudniowych sytuacja nie uległa zmianie – M20 zaatakował piechotę zmotoryzowaną nieprzyjaciela, poruszającą się drogą do Kolonii Władysławówka. Następnie jednostka podjęła próbę przechwycenia nieprzyjacielskiej wyprawy bombowej. Bombowce czerwonych zdołały jednak przedrzeć się i zbombardować swoje

cele⁷⁰. Działania lotnictwa w „niebieskich” w drugim dniu ćwiczeń zostały zresztą poddane ostrej krytyce ze strony obserwatorów ćwiczeń:

Oslona wyladowań 21 Dywizji Kawalerii była nieproduktywną, gdyż w ciągu dnia nie nadszedł ani jeden transport tej dywizji, o czym Dowódca Lotnictwa I Grupy Operacyjnej mógł się łatwo dowiedzieć w Sztapie Grupy.

Użycie dyonu myśliwskiego do zwalczania piechoty na samochodach, jako akcja spowodowana z inicjatywy dowódcy lotnictwa była sama w sobie bardzo efektywna, lecz połączona prawdopodobnie z ciężkimi stratami.

Również mało przemyślaną wydaje się decyzja ruszenia dyonu przeciwko wyprawie, której ten, nawet według bardzo pobieżnych obliczeń, nie mógł w żadnym wypadku złapać. Natomiast słusznym było stworzenie z punktu Zgrupowania Myśliwskiego pod jednym dowództwem i to dowódcy Dyonu stale przydzielonego do Grupy Operacyjnej⁷¹.

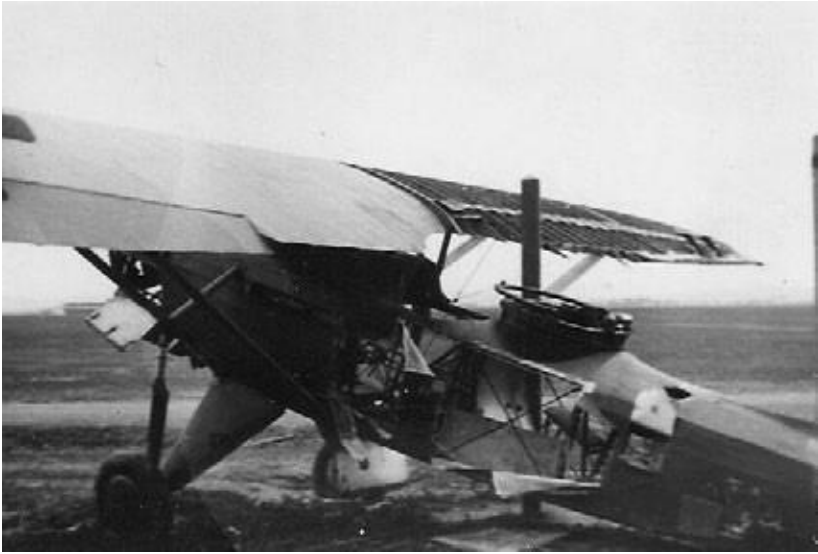
Możliwe, że opisywane przez obserwatora zadanie polegające na przeprowadzeniu ataku na kolumnę piechoty „nieprzyjaciela”, poruszającej się na ciężarówkach, stanowiło zapowiedź działań podjętych już w realnych warunkach bojowych przez samoloty myśliwskie wchodzące w skład jednostek lotniczych przydzielonych do lotnictwa Armii „Pomorze”, które podczas wspierania własnych oddziałów na pierwszej linii frontu poniosły ciężkie straty w ludziach i sprzęcie⁷².

W trzecim dniu ćwiczeń dowódca lotnictwa strony niebieskiej zmienił dotychczasowy sposób pracy podległych mu jednostek myśliwskich, które miały przystąpić do wykonywania lotów z zasadzek. Jednocześnie lotnictwu myśliwskiemu powierzono zadanie przeprowadzenia kilku lotów rozpoznawczych. Już podczas pierwszego lotu rozpoznawczego doszło do „zestrzelenia” jednego z samolotów prowadzących rozpoznanie. Dywizjon M21 otrzymał zadanie ubezpieczenia powietrznego własnych jednostek maszerujących w stronę odcinka przedmościa Czekno. Ostatnim aktem działań przeprowa-

⁷⁰ WBH, CAW, sygn. I.302.4.1465, k. 18.

⁷¹ WBH, CAW, sygn. I.302.4.1465, k. 20.

⁷² K. Sławiński, *Lotnictwo Armii „Pomorze”*, Pruszków 1992, s. 43–46; B. Smykowski, *Lotnictwo Armii „Pomorze” w kampanii polskiej 1939 roku*, Bydgoszcz 2017, s. 41–43.



Fot. 21 Samolot obserwacyjny Lublin R.XIII uszkodzony i porzucony podczas kampanii wrześniowej. Źródło: zbiory autora.

dzonych przez dywizjony myśliwskie należące do strony niebieskiej było zaatakowanie wysuniętego lotniska w Malinie, gdzie piloci dostrzegli sześć samolotów „nieprzyjaciela”⁷³. Podejmowane tego dnia próby przechwycenia wypraw bombowych „czerwonych” ponownie nie przyniosły spodziewanych rezultatów. Niestety, nie obyło się bez „strat”. Tylko w trzecim dniu ćwiczeń lotnictwo niebieskie utraciło trzy samoloty myśliwskie, cztery Lubliny R.XIII i dwa Potezy XXV.

17 września działania lotnictwa strony niebieskiej przebiegały bardzo chaotycznie. W godzinach porannych brakowało łączności z dowództwem. Dopiero później „niebieskim” udało się zapanować nad sytuacją, a dowódca ich lotnictwa nawiązał łączność z podległymi sobie jednostkami. Niestety, tego samego dnia dowództwo zdecydowało o wycofaniu jednego z trzech

⁷³ WBH, CAW, sygn. I.302.4.1465, k. 22.

dywizjonów, przydzielonych „niebieskim”. Jako pierwszy odwołany został dywizjon M40. Następnego dnia odwołano także dywizjon M21, który przekazano dowództwu strony „czerwonej”. Zasadniczy plan działań lotnictwa „niebieskiego” w godzinach popołudniowych polegał na przeprowadzeniu osłony własnego lotnictwa bombowego, które miało przeprowadzić uderzenie na nieprzyjacielskie jednostki broni pancernej. Plany te nie zostały zrealizowane, gdyż myśliwcom nie udało się napotkać samolotów bombowych nieprzyjaciela. Co gorsza, własne lotnictwo myśliwskie zostało pozbawione bezpiecznego miejsca postoju, jakim było lotnisko w Werbeniu, które zostało zbombardowane akurat w czasie, gdy stacjonujący na jego terenie dywizjon myśliwski M20 znajdował się w powietrzu⁷⁴.

Działania prowadzone przez lotnictwo „niebieskich” zostało poddane zdecydowanej krytyce przez rozjemcę ćwiczeń, który stwierdził, że dowódca „niebieskiego” lotnictwa wykazał się niezdecydowaniem, a podejmowane przez niego decyzje miały charakter dorywczy, co odbiło się na skuteczności działań. Rozjemca nie miał natomiast żadnych uwag odnośnie do pracy jednostki liniowej.

18 września dywizjon M21 był już najprawdopodobniej przydzielony do sił „czerwonych”, gdyż w dokumentacji archiwalnej mowa jest tylko o działaniach prowadzonych przez dywizjon M20 i dywizjon M40, który nadal stacjonował na „zbombardowanym” lotnisku Werbeń. Zadanie to wykonał VI Dywizjon Lekkiego Bombardowania, wchodzący w skład lotnictwa „czerwonych”⁸². Dywizjon M20 miał osłaniać własne lotnictwo, zaś dywizjon M40 miał prowadzić loty rozpoznawcze i osłonić własne lotnictwo bombowe podczas przeprowadzonej po południu wyprawy. Siły, którymi dysponował dowódca „niebieskiego” lotnictwa, ponownie nie zostały wykorzystane w stu procentach:

Wydane dla dyonu M.20 zadanie, nie określające dokładnie w jakich ramach czasu ma się odbyć ubezpieczenie pracy własnego lotnictwa, byłoby na dłuższą metę niewykonalne, wobec zarysowującej się silnej przewagi lotnictwa nieprzyjaciela.

Należało określić dokładnie, o które momenty natarcia specjalnie chodzi i w jakim długim czasie musi być zapewnione ubezpieczenie

⁷⁴ WBH, CAW, sygn. I.302.4.1465, k. 26.

⁸² WHB, CAW, sygn. I.302.4.1465, k. 51.



Fot. 22 Polscy oficerowie rozmawiają z niemieckim oficerem. Zdjęcie wykonane jesienią 1938 r. podczas manewrów. Źródło: NAC, domena publiczna.

*pracy samolotów na polu walki*⁷⁵.

Lotnictwo „czerwonych” od samego początku ćwiczeń radziło sobie nieco lepiej niż ich „niebiescy” przeciwnicy. Początkowo w skład lotnictwa myśliwskiego strony „czerwonej” wchodził dywizjon myśliwski M10, który prowadził niezwykle aktywne działania polegające głównie na osłonie własnych sił lądowych, a także własnych jednostek lotniczych. 16 września 1938 r. dywizjon M10 miał także okazję do zaatakowania „nieprzyjacielskiego” lotniska w Kniahinie, jednakże przez większość czasu podstawowym zadaniem pilotów z dywizjonu pozostawała osłona własnych wojsk i samolotów Karas⁸⁴. 17 września 1938 r. lotnictwo „czerwone” zostało wzmocnione przez kilka nowych jednostek. Pierwszą z nich była eskadra obserwacyjna O.5, a drugą dywizjon myśliwski M21, który

⁷⁵ WBH, CAW, syng. I.302.4.1465, k. 32.

⁸⁴ WBH, CAW, sygn. I.302.4.1465, k. 47.

wcześniej pracował na rzecz sztabu „niebieskich”. W składzie dywizjonu, jak już wspomniano, znajdowała się 161 Eskadra Myśliwska.

17 września dywizjon pozostawał w odwodzie i otrzymał zadanie zwalczania ewentualnego lotnictwa myśliwskiego nieprzyjaciela. Jednocześnie w sztabie dowódcy lotnictwa strony czerwonej utworzono sztab Zgrupowania Myśliwskiego, do którego weszły oba dywizjony. Powstała w ten sposób jednostka została podzielona. Dywizjon M10 miał za zadanie ubezpieczenia miejsca postoju 10 Brygady Pancerno-Motorowej, której miejsce postoju było szczególnie zagrożone przez nieprzyjacielskie lotnictwo bombowe. O dużej skali działań może świadczyć ilość wykonanych tego dnia lotów – piloci M10 wykonali ich aż 70⁷⁶. Nie próżnowali również piloci dywizjonu M21, który:

[...] wymiatiał lotnictwo nieprzyjaciela przed frontem III Korpusu i zaatakował kolumnę piechoty, kawalerii i taborów na drodze Młynów – Maślanka⁸⁶.

W sumie w ciągu całego dnia dywizjon wykonał 20 lotów bojowych. Wykonane tego dnia loty nie zostały jednak odpowiednio docenione przez dowództwo ćwiczeń. Stwierdzono wręcz, że ataki na cele naziemne nie przyniosły żadnych efektów, nie przyczyniając się nawet do opóźnienia marszu atakowanych jednostek. Za znacznie bardziej sensowne uznano natomiast loty na wymiatanie przeprowadzone przez dywizjon M21⁷⁷. W następnym dniu jednostki myśliwskie również nie mogły narzekać na brak zadań. Dowództwo strony „czerwonej” wyznaczyło swoim siłom zadanie osłonięcia własnego lotnictwa pola walki, przegrupowania własnych wojsk, a także zwalczania nieprzyjacielskich myśliwców⁷⁸. Realizacja tych zadań została opisana w następujący sposób przed obserwatorów ćwiczeń:

Lotnictwo myśliwskie osłaniało patrolami od świtu jednym dyonem własne lotnictwo obserwacyjne, pracując na korzyść natarcia.

W godzinach późniejszych całe zgrupowanie myśliwskie miało być gotowe do wymiatania lotnictwa nieprzyjaciela. Rozkaz ten został zmieniony przez Dowódcę korpusu, który zarządził na godzinę 11.30 osłonę przeciw – natarcia 1 i 10 Brygady Kawalerii, oraz interwencję przeciw kawalerii

⁷⁶ WBH, CAW, sygn. I.302.4.1465, k. 51.

⁸⁶ Ibidem.

⁷⁷ WBH, CAW, sygn. I.302.4.1465, k. 52.

⁷⁸ WBH, CAW, sygn. I.302.4.1465, k. 53.

nieprzyjaciela w rejonie Ostrożec, która została wykonana około godziny 12.30⁷⁹.

Koniec ćwiczeń okazał się sporym rozczarowaniem dla dowództwa obu stron. Najpoważniejszym problemem, z którym zmagaly się obie strony, zarówno „czerwoni” i „niebiescy, był brak łączności. Jej brak uniemożliwił skuteczne dowodzenie eskadrami, de facto całkowicie dezorganizując pracę obu sztabów lotniczych. Dowódca lotnictwa „niebieskich” zebrał bardzo złe oceny od obserwatorów ćwiczeń. Nieco lepiej poradził sobie dowódca „czerwonych”. Nie oznaczało to bynajmniej, że działania dowódcy lotnictwa „czerwonych” były bezbłędne. Zarzut, który sformułowano pod jego adresem, dotyczył zresztą większości oficerów lotnictwa zajmujących wyższe stanowiska. Dowódca lotnictwa „czerwonego” został skrytykowany *za narzucanie zadań, bez jednoczesnego określania środków, jakimi zadania mają być wykonane*⁸⁰. Nie ulega wątpliwości, że działał on w znacznie gorszych warunkach, niż jego „kontrpartner”. Po pierwsze dowódcy „czerwonych” brakowało odpowiednich lotnisk dla samolotów rozpoznawczych i myśliwskich, kolejnym poważnym problemem był brak odpowiedniego sprzętu łącznościowego. Jednostki podporządkowane dowództwu „czerwonych” nie dysponowały odpowiednią ilością nowoczesnych radiostacji, a jeśli sprzęt tego rodzaju znajdował się nawet na wyposażeniu jednostek, to był to sprzęt doświadczalny⁹¹. W przypadku jednostek lotnictwa myśliwskiego dowództwo ćwiczeń zwróciło również uwagę na brak odpowiedniej sieci dozoru, która mogłaby odpowiednio wcześniej zapowiedzieć pojawienie się nieprzyjacielskich samolotów⁸¹.

Działalność lotnictwa myśliwskiego strony „czerwonej” została oceniona dość wysoko. W omówieniu ćwiczeń osobno przedstawiona została działalność dywizjonu M10, wchodzącego w skład lotnictwa „czerwonego” od samego początku ćwiczeń, oraz utworzonego później (po przekazaniu dowództwu strony „czerwonej” dywizjonu M21), Zgrupowania Myśliwskiego. Jego działalność opisywano w następujący sposób:

Zgrupowanie myśliwskie – w ciągu 24 godzin (z przerwą 8 godzin – noc) wykonano zespołowo 6 zadań: atakowanie wojsk ziemnych, ubezpieczenie wyruszenia wojsk ziemnych do natarcia, wymiatanie i ubezpieczenie

⁷⁹ WBH, CAW, sygn. I.302.4.1465, k. 54.

⁸⁰ WBH, CAW, sygn. I.303.4.1465, k. 55.

⁹¹ Ibidem.

⁸¹ WBH, CAW, sygn. I.302.4.1465, k. 58.

lotnictwa obserwacyjnego. Zatem w ciągu 12 godzin zgrupowanie było zaangażowane 6 razy całością sił, co w warunkach wojny pochłonęłoby wielkie straty. Forma rozkazodawstwa pozostawiała wiele do życzenia np. dyon M21 nie otrzymywał do wiadomości położenia ziemnego i powietrznego, tak że dowódcy eskadr i kluczy, wykonując zadanie zwalczania wojsk ziemnych, nie znali przebiegu linii frontu.

Ogólnie biorąc natężenie pracy lotnictwa myśliwskiego było za duże i prowadziło do przemęczenia personelu, w skutek czego wydajność w rzeczywistych warunkach spadłaby bardzo szybko.

Łączność naziemna działała z trudem, w wypadku zgrupowania – z bardzo wielkim trudem, wewnętrzna bez trudności.

Łączność radiowa ziemi z powietrzem działała sprawnie tylko do 30 km., z winy słabego zasięgu stacji przezożnej, niedostosowanej do potrzeb lotnictwa myśliwskiego. Konieczne jest wyposażenie wszystkich samolotów w radiostacje, by móc pracować zasadzkami. Dyon M21 w ogóle łączności radiowej nie posiada⁸².

Zakończenie ćwiczeń przeprowadzonych jesienią 1938 r. na Wołyniu nie mogło napawać optymizmem polskiego dowództwa. Szwankowała łączność, wykorzystanie formacji spadochronowych, które zostały po raz pierwsze przetestowane w działaniach polowych okazało się mało efektywne, głównie ze względu na fakt, że zrzucona na tyłach „nieprzyjaciela” grupa nie potrafiła nawiązać łączności z własnym sztabem, który nie miał pojęcia, gdzie znajdują się skoczki. Przywrócenie łączności okazało się niemożliwe, nawet pomimo zastosowania niezwykle nowoczesnego sposobu komunikacji pomiędzy żołnierzami na polu bitwy a dowództwem, jakim było zaangażowanie... gołębi pocztowych dostarczonych przez 6 Pułk Lotniczy⁸³. Nie ulega również wątpliwości, że na bardzo niskim poziomie stała gotowość żołnierzy służących w eskadrach lotniczych do zabezpieczenia własnego miejsca postoju. Przekonała się o tym jedna z eskadr obserwacyjnych, przydzielonych do lotnictwa „niebieskich”, która to została zaskoczona przez spadochroniarzy na lotnisku polowym w Górcie Połonce⁸⁴.

Źle przedstawiała się także praca sztabów lotniczych wyższego szczebla, które nie potrafiły ocenić prawdziwych możliwości eskadr i wydawały im nierealne rozkazy. Piloci podejmowali próby ich realizacji, wykonując przy

⁸² WBH, CAW, sygn. I.303.4.1465, k. 59.

⁸³ J. Ledwoch, op. cit., s. 42.

⁸⁴ Ibidem.

okazji dziesiątki lotów i zadań bojowych. Wszystko to powinno dać dowództwu lotnictwa wiele do myślenia – można wręcz zaryzykować stwierdzenie, że w kontekście przebiegu ćwiczeń szczególnego znaczenia nabiera rozkaz wydany kilka lat wcześniej przez marszałka Piłsudskiego „o łączności”, przytoczony w intrygującej, choć pod wieloma względami przesadzanej pracy Mariana Romeyki⁸⁵.

Wszystkie te czynniki składały się na bardzo przykry obraz polskiego lotnictwa wojskowego, które rok później miało stanąć w obronie kraju. Niestety, czas który pozostał jeszcze Polsce, nie został należycie spożytkowany, co boleśnie dało o sobie znać rok po wołyńskich ćwiczeniach.

Działania lwowskich myśliwców były od samego początku dość zawężone, i jeżeli wierzyć relacji jednego z pilotów, ograniczały się głównie do zapewnienia osłony myśliwskiej wielkiej defiladzie lotniczej przeprowadzonej w Łucku. Samoloty skierowane do patrolowania wyposażono w ostrą amunicję i nakazano przeprowadzenie patroli w rejonie Łucka. Ówczesne wydarzenia tak zapamiętał por. pil. Duryasz:

Podczas lotów na osłonę wydarzył się niecodzienny wypadek. Otóż organizatorzy imprezy ustalili, że bez względu na wiatr – oczywiście jeśli nie będzie dość silny – start nie może odbywać się na miasto, a lądowanie znad miasta. W związku z powyższym ustalono, że lądowanie będzie odbywało się znad stacji kolejowej – po najdłuższej przekątnej lotniska. Na odprawie zabrakło por. Jeziorowskiego, dowódcy 161 Eskadry, który poszedł do miasta i spotkawszy znajomych, nie powrócił na noc do kwater. Nie było go również na odprawie porannej, podczas której jeszcze raz omówiono zasady lotów. Po ustaleniu planu lotów wykonaliśmy je zgodnie z nakazanym porządkiem. Dowódca dywizjonu był razem z nami przez pewien czas, wreszcie przed rozpoczęciem defilady udał się do miasta, gdyż chciał przypatrzeć się defiladzie, a nadzór nad całością przekazał dowódcy 162 Eskadry. Wkrótce po jego odejściu na lotnisko przybył por. Jeziorowski, jeszcze zaspany, trochę przemęczony i mający mętrawy wygląd – i zapowiedział, że polecą na patrolowanie. Nie chcieliśmy go puścić i tłumaczyliśmy, że nie ma potrzeby, itp. – lecz on uparł się. Wreszcie puściliśmy go, przekazując mu uprzednio zasady wykonywania lotów. Wystartował dwójką w porządku i udał się nad miejsce patrolowania. Zgodnie z rozkładem lotu po upływie przewidzianego czasu wykolowała na

⁸⁵ M. Romeyko, *Przed i po maju*, Warszawa 1967, s. 464–467.

start para por. Trzebińskiego. W tym samym czasie nadleciała para por. Jeziorowskiego i ku naszemu przerażeniu podchodzi do lądowania z przeciwnego kierunku w tym momencie, gdy para Trzebińskiego rozpoczyna start. Startowy strzela czerwoną raketę – lecz Jeziorowski nie reaguje i przyziemia maszynę. Jego naparnik⁸⁶ zauważył raketę i dodał gazu. Z uwagi na to, że samolot P.11 był ślepy od przodu podczas startu i lądowania – przeto nie widział jeden drugiego. Wszyscy obserwują powyższą scenę, zamierają i każdy myśli tylko o jednym – czy aby miną się? Mniej więcej na środku lotniska samoloty zakotłowały się. Powstał kurz, po rozwianiu którego zobaczyliśmy dwa roztrzaskane samoloty⁸⁷.

Powyższy wypadek nie miał na szczęście żadnych przykrych konsekwencji, jeśli nie liczyć poważnego uszkodzenia dwóch samolotów, które należało skierować na remont fabryczny. Zarówno por. Jeziorowski, jak i por. Trzebiński mogli mówić o dużym szczęściu, gdyż obaj wyszli z kraksy, nie odnosząc żadnych obrażeń. Zastanawiające wydaje się natomiast, dlaczego nikt nie zdecydował się podjąć poważniejszych kroków wobec Jeziorowskiego, który nie został formalnie ukarany za spowodowanie wypadku, a w krótkim czasie otrzymał „awans” na wyższe stanowisko służbowe, obejmując stanowisko oficera taktycznego dywizjonu.

Zaolzie 1938

Prawie równocześnie z zakończeniem ćwiczeń Wojska Polskiego na Wołyniu wybuchł kryzys czechosłowacki, spowodowany narastającymi żądaniami niemieckimi w stosunku do Czechosłowacji. Władze II Rzeczypospolitej zdecydowały się na wykorzystanie nadarzącej się

⁸⁶ Naparnik – pilot lecący w parze.

⁸⁷ M. Duryasz, op. cit., s. 95–98.



Fot. 23 Samolot pasażerski Lockheed Airspeed AS.6 Envoy, którym do Polski przybyła delegacja czechosłowacka w czasie kryzysu zaolziańskiego. Źródło: NAC, domena publiczna.

okazji, by „wyrównać rachunki” z Czechosłowacją. Stosunki dyplomatyczne pomiędzy Warszawą a Pragę pozostawały dość napięte, od czasu gdy armia czechosłowacka wkroczyła na Zaolzie, gdzie nowe władze zaczęły prowadzić antypolską politykę narodowościową.

Pomimo trwającego konfliktu dyplomatycznego, który ciągnął się niemalże przez cały okres dwudziestolecia międzywojennego, Polacy kupowali w Czechosłowacji sprzęt wojskowy, który następnie wykorzystywano w Wojsku Polskim⁸⁸. Jednym z najbardziej znamienitych przykładów „układów” pomiędzy Polską i Czechosłowacją w tym okresie był zakup czeskiej licencji na samoloty myśliwskie Avia BH33, w Polsce produkowane pod nazwą PWS-A⁸⁹. Kontakty pomiędzy Polską a Czechosłowacją nie zostały jednak do końca unormowane, pomimo

⁸⁸ W Czechosłowacji zakupiono m.in. znaczną ilość narzędzi wykonywanych podczas prac prowadzonych w zakładach przemysłu lotniczego. AAN, sygn. 2/322/0/-/5524, k. 1–8.

⁸⁹ A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce 1924–1939*, Warszawa 2011, s. 32–36.

prowadzonej okazjonalnie wymiany handlowej. Najbardziej poszkodowaną stroną była Polska – czechosłowacki przemysł już w okresie przedwojennym był w stanie dostarczyć własnym siłom zbrojnym dużych ilości nowoczesnego sprzętu wojskowego, tak potrzebnego Wojsku Polskiemu.

W 1938 r. po Anshlusie Austrii, Hitler zdecydował się wysunąć żądania terytorialne wobec Czechosłowacji. Kością niezgody pomiędzy Berlinem a Pragą stali się tak zwani Niemcy Sudeccy, zamieszkujący pogranicze niemiecko-czechosłowackie. Jesienią 1938 r. gdy Czechosłowacja pozostała osamotniona, a mocarstwa zachodnie zdecydowały się „ugłaskać” Hitlera nadaniem mu terenów, przez które przebiegała znaczna część czechosłowackich linii obronnych, Polacy postanowili wykorzystać sytuację i odzyskać Zaolzie. Pod tą nazwą kryły się utracone w 1920 r. ziemie, znajdujące się za rzeką Olzą, na których zamieszkiwała liczna polska mniejszość.

W celu opanowania Zaolzia utworzona została Samodzielna Grupa Operacyjna „Śląsk”, licząca około 35 tysięcy żołnierzy. Dowódcą wszystkich sił biorących udział w przejmowaniu rejonu cieszyńskiego, był gen. Władysław Bortnowski, któremu podporządkowano:

- Kombinowaną Dywizję Piechoty (dowódca płk Mikołaj Bołtuć), złożoną z 5 kombinowanych pułków piechoty pochodzących z 4, 14, 15, 16 i 25 Dywizji Piechoty,
- 21 Dywizji Piechoty Górskiej (dowódca płk Józef Kustroń),
- 23 Górnosląska Dywizja Piechoty (dowódca płk Jan Jagmin-Sadowski),
- Wielkopolska Brygada Kawalerii (gen. Roman Abraham),
- Kombinowany Pułk Kawalerii – zorganizowany w oparciu o różne jednostki wchodzące w skład Pomorskiej B.K.,
- 10 Brygady Kawalerii (dowódca płk Antoni Trzaska-Durski, od 24 października płk Stanisław Maczek),
- Śląska Brygada Obrony Narodowej (dowódca płk Józef Giza),
- Śląsko-Cieszyńska Półbrygada Obrony Narodowej (dowódca płk Jan Gabryś),
- Szkolny pułk Korpusu Ochrony Pogranicza (16 plutonów z Centralnej Szkoły Podoficerów KOP w Osowcu),
- różne pododdziały Straży Granicznej,
- Batalion „Różan” (dowódca mjr Karol Fanslau),



Fot. 24 Marszałek Rydz-Śmigły dokonuje przeglądu wojsk biorących udział w zajęciu Zaolzia.
Źródło: AAN, domena publiczna.

- 1 Batalion Czołgów (dowódca mjr Adam Kubin),
- 1 Batalion Saperów (dowódca mjr Henryk vel Zygmunt Pieńkowski),
- 3 Batalion Strzelców (dowódca ppłk Marian Wieroński),
- Zmotoryzowany Dywizjon Artylerii Najcięższej (dowódca ppłk Piotr Jezierski),
- 18 Dywizjon Artylerii Ciężkiej (dowódca płk Władysław IV Brzozowski),
- 2 Kompanię Przeciwpancerną,
- 22 Kompanię Przeciwpancerną,
- ciężki pociąg pancerny nr 260 (dowódca kpt. Bronisław Korobowicz),
- Legion Zaolziański (dowódca ppłk Ludwik Zych),
- grupy bojowe Organizacji „B” (dowódca mjr Feliks Arkenstein).

Dodatkowo generałowi Bortnowskiemu podporządkowano także pięć eskadr myśliwskich (111, 112, 121 i 131 Eskadrę Myśliwską), dwie eskadry liniowe, jedną eskadrę rozpoznawczą oraz pięć plutonów łącznikowych. Łącznie siły polskie liczyły 35 966 żołnierzy, 837 koni, 267 samochodów osobowych, 707 samochodów ciężarowych, 459 motocykli, 103 czołgi, 9 samochodów pancernych 1012 rkm i 1m, 445 ckm, 117 dział, 117 dział ppanc. oraz 103 samoloty różnych typów. Większość jednostek wykorzystanych podczas akcji pochodziło z warszawskiego 1 Pułku Lotniczego oraz krakowskiego 2 Pułku. Zgrupowanie myśliwskie SGO „Śląsk” składało się z warszawskiego III/1 Dywizjonu Myśliwskiego dowodzonego przez kpt. pil. Zdzisława Krasnodębskiego (111 Eskadra Myśliwska d-ca: kpt. pil. Gustaw Sidorowicz, 112 EM d-ca: kpt. pil. Tadeusz Opulski), krakowskiego III/2 Dywizjonu Myśliwskiego pod dowództwem mjr. pil. Kazimierza Niedźwiedzkiego (121 EM d-ca: kpt. pil. Walerian Jasinowski, 122 EM d-ca: kpt. pil. Mieczysław Wiórkiewicz, 123 EM d-ca: kpt. pil. Antoni Wczelik), wyposażonych w samoloty PZL P.7 (123 EM) i PZL P.11 w wersjach a oraz c⁹⁰. Zasadniczym zadaniem polskiego lotnictwa myśliwskiego w konflikcie z Czechosłowacją było zapewnienie osłony powietrznej własnej artylerii i natarciom broni pancernej. Bombowce spod znaku biało-czerwonej szachownicy miały likwidować czechosłowacką artylerię ciężką, o której pojawieniu się w rejonie Gór Jabłonkowskich donosił wywiad. Po jej unieszkodliwieniu eskadry bombowe miały wykonywać inne zadania wyznaczone osobnymi rozkazami. Natomiast jednostki lotnictwa towarzyszącego miały prowadzić rozpoznanie miejsc koncentracji nieprzyjaciela, jego pozycji obronnych, a także kierować ogniem własnej artylerii⁹¹.

W pasie działania SGO „Śląsk” po stronie czechosłowackiej znajdowała się 2 Armia gen. Wojtecha Luży. Przydzielonym do 2 Armii lotnictwem dowodził płk J. Skála, któremu podlegały 5 i 14 eskadry obserwacyjne, 63 Eskadra Rozpoznawcza, 33, 35, 36, 51 eskadry myśliwskie oraz 102 Eskadra Łącznikowa. Spośród jednostek podlegających płk. Skáli tylko 51 Eskadra

⁹⁰ A. Olejko, *Działania lotnicze w pasie karpackim w latach 1914–1947*, Rzeszów 2005, s. 142–143.

⁹¹ *Ibidem*.

Myśliwska nie dysponowała pełną obsadą przewidzianą etatem⁹². Oprócz tego 2 Armia dysponowała również jednostkami artylerii przeciwlotniczej⁹³. Ogółem siły dowodzone przez płk. Skאלę składały się z ok. 80 samolotów różnych typów, stacjonujących na różnych lotniskach.

I tak czechosłowackie eskadry myśliwskie wykorzystujące samoloty Avia B-534 stacjonowały w rejonie Tovačova pod Ołomuńcem, 63 Eskadra Rozpoznawcza z ośmioma samolotami Aero A-100 przebywała na lotnisku koło Prerova¹⁰⁵. Oprócz tego w pasie granicznym miały działać: 35 Eskadra Myśliwska w rejonie Moravskiej Ostravy, niepełna 13 Eskadra Obserwacyjna działająca z Horni Benešov-Jablunkov oraz podlegająca operacyjnie 3 Armii 14 Eskadra Obserwacyjna, która miała operować w pasie Jablunkov-Spišská Nová Ves¹⁰⁶.

Siły polskie stacjonowały pod Pszczyną (III/1 Dywizjon Myśliwski), na lotnisku polowym Aleksandrowice k. Bielska (III/2 Dywizjon Myśliwski i II/26 Pluton Towarzyszący), w Lipowie (I/26 Pluton Towarzyszący), a także w Ochabach, Lipowej, Hermanowie i Aleksandrowie⁹⁴ (23 Eskadra Towarzysząca, i I/29 Pluton Towarzyszący).

W okresie niepokoїв granicznych strona polska przeprowadziła kilka lotów na „drugą stronę granicy”. Jako pierwsi granicę z Czechosłowacją przekroczyli lotnicy z II/26 Plutonu Towarzyszącego, byli to ppor. obs. Bronisław Wielgus i por. pil. Franciszek Kęska. Za wykonanie tego „specjalnego” lotu lotnikom 2 Pułku podziękował osobiście dowódca lotnictwa SGO „Śląsk” płk Kalkus w specjalnym rozkazie⁹⁵.

Pomiędzy lotnictwem polskim a siłami czechosłowackimi nie doszło do żadnych walk, choć istnieją przesłanki, że nad lotniskiem w Aleksandrowicach miał pojawić się czechosłowacki myśliwiec, który przeleciał nad polskimi stanowiskami lotem koszącym. Piloci ze stacjonującego w Aleksandrowicach krakowskiego dywizjonu myśliwskiego mieli podjąć próbę przechwycenia wrogiej maszyny, jednakże czeska Avia

⁹² Eskadra dysponowała 80% stanu etatowego. Niestety, w polskich opracowaniach monograficznych poświęconych armii czechosłowackiej brak informacji na temat obsady 102 Eskadry łącznikowej, działającej na korzyść 2 Armii. J.P. Wiśniewski, *Armia czechosłowacka w latach 1932–1939*, Toruń 2007, s. 236.

⁹³ Artyleria przeciwlotnicza w armii czechosłowackiej była podporządkowana dowództwu artylerii. Oprócz 6 pułków, artylerii plot., każda jednostka wojsk lądowych posiadała pododdziały przeznaczone do zwalczania lotnictwa npl., wyposażone w ciężkie i najcięższe karabiny maszynowe. Ibidem, s. 98. **105** Oprócz 8 samolotów Aero A-100 na wyposażeniu 63 ER znajdowały się również 4 dwusilnikowe Avia B-71, które przebywały na lotnisku Praga-Kbely, gdzie trwał szkolenie załóg. A. Olejko, op. cit., s. 144. **106** Ibidem, s. 144.

⁹⁴ Ibidem, s. 143.

⁹⁵ J. Pawlak, op. cit., s. 190.

okazała się szybsza i uciekła przed pośpiesznie organizowanym pościgiem. Oprócz tego wśród pilotów krążyły pogłoski, że pierwszy pilot, który zestrzelił czechosłowacką maszynę, dostanie tydzień przepustki. Jak wspominał jeden z ówczesnych lotników krakowskiego dywizjonu myśliwskiego, Antoni Tomiczek:

Pierwsze loty patrolowe nad Śląsk Cieszyński wykonywaliśmy z lotniska polowego w podkrakowskich Balicach. Później stacjonowaliśmy na lotnisku szkoły pilotów w Aleksandrowicach koło Bielska. Nie wolno nam było przekraczać granicy, jednak podczas odpraw nasi dowódcy obiecali, że ten, kto pierwszy zestrzelił czeski samolot, otrzyma Virtuti Militari i trzy dni urlopu...

[...] Pierwsi na przekroczenie granicy zdecydowali się jednak lotnicy spod znaku lwa. – Pewnego razu nad Aleksandrowicami przemknął kosiakiem czeski, dwupłatowy myśliwiec typu Avia. Nim nasz klucz alarmowy zdążył wystartować, Czech zawrócił i poleciał do swoich⁹⁶.

Na brak okazji do spotkania z Czechami w powietrzu narzekali także piloci z plutonów towarzyszących. W sprawozdaniu z działalności 26 Eskadry Towarzyszącej, wyposażonej w samoloty Lublin R.XIII, pisano wprost:

Mimo pełnej gotowości złożenia krwi na ołtarzu Ojczyzny oddziały wróciły bez tej ofiary do swych garnizonów, a między innymi II/26 w dniu 12.XII powrócił na podstawowe lotnisko w Krakowie, gdzie niezwłocznie przystąpił do swej normalnej pracy⁹⁷.

Oprócz jednostek będących w bezpośredniej bliskości granicy z Czechosłowacją, działania Grupy „Śląsk” zabezpieczały także inne jednostki lotnicze, które bezpośrednio nie brały udziału w akcjach podejmowanych przeciwko Czechom. Spośród dywizjonów myśliwskich były to poznański III/3 Dywizjon Myśliwski (jednostka wystawiła zasadzki w Wieluniu i Rędzinach⁹⁸), a także III/6 Dywizjon Myśliwski ze Lwowa, który w tym czasie operował z zasadzek w rejonie miejscowości Horodenka, Buczacz i Monasterzyska⁹⁹. Zasadniczym zadaniem „gronostajów” ze 161 i 162 Eskadry było przechwytywanie samolotów sowieckich, próbujących przekroczyć polską granicę państwową i przelecieć na teren Czechosłowacji.

⁹⁶ Ł. Łydźba, *Lwowski...*, s. 35–36.

⁹⁷ IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1d/1, k. 1.

⁹⁸ J. Ledwoch, op. cit., s. 39.

⁹⁹ Ibidem.

Polacy musieli skupić się na przechwytywaniu grup samolotów bombowych Sb-2, które nad Wełtawą produkowano w ramach zakupionej w ZSRR licencji.

Kwestia zwalczania sowieckich samolotów zmierzających do Czechosłowacji była wielokrotnie poruszana w literaturze przedmiotu, między innymi w wydanym w 1997 r. opracowaniu Witolda Szewczyka¹⁰⁰. Autor wskazywał, że opisywane przez niego wydarzenia miały miejsce w marcu 1939 r., i zakończyły się zestrzeleniem jednego samolotu myśliwskiego I-16¹⁰¹. Tymczasem zachowana dokumentacja archiwalna pozwala na dość dokładne odtworzenie sytuacji panującej na kresach w 1938 r. Jesienią, w miarę narastania kryzysu czechosłowackiego, Armia Czerwona przeprowadziła mobilizację własnych sił i rozpoczęła koncentrację własnych oddziałów nad granicą z Polską. W zasadzie bez większych zmian oddziały sowieckie pozostawały w gotowości do rozpoczęcia działań zbrojnych aż do 17 września 1939 r.

Jednocześnie coraz częściej do Oddziału II Sztabu Generalnego docierały informacje o coraz częstszych przypadkach naruszania granicy państwowej przez samoloty sowieckie. Sytuacja była na tyle skomplikowana, że strona polska zdecydowała się zwrócić z zapytaniem do władz rumuńskich, czy te wyrażają zgodę na przeloty samolotów sowieckich nad własnym terytorium¹⁰². Oddział II powiązał informacje napływające z pogranicza polsko-sowieckiego z informacjami, które od pewnego czasu (kwiecień 1938 r.) napływały z pogranicza polsko- czechosłowackiego. Szef Oddziału II, płk Pełczyński wydał wówczas zarządzenie, by lotnictwo myśliwskie przechwytywało samoloty naruszające granicę, i w pierwszej kolejności podejmowało próby ich identyfikacji, a przy kolejnym naruszeniu granicy podejmowało próbę zestrzelenia¹⁰³. Jednocześnie wyjaśnienie sprawy z Rumunami okazało się bardzo trudne. Rumuni udzielili wykrętnej odpowiedzi, stwierdzając, że wiedzą tylko o jednym przelocie. W jego trakcie samoloty sowieckie leciały z czechosłowackimi znakami i bez uzbrojenia¹⁰⁴, w sumie w ten sposób do Czechosłowacji trafiło około 20 samolotów¹⁰⁵. Kolejna partia samolotów przeznaczonych dla lotnictwa

¹⁰⁰ W. Szewczyk, *Samoloty z którymi walczyli Polacy*, Warszawa 1997, s. 31.

¹⁰¹ Ibidem.

¹⁰² Pierwsze pytania w tej sprawie skierowano do Rumunów już 12 maja 1938 r. AAN, sygn. 2/322/0//5429, k. 2.

¹⁰³ AAN, sygn. 2/322/0/-/5429, k. 3.

¹⁰⁴ AAN, sygn. 2/322/0/-/5429, k. 10.

¹⁰⁵ AAN, sygn. 2/322/0/-/5429, k. 15.

czechosłowackiego zaczęła docierać do Pragi w czerwcu – tym razem jeden z polskich dyplomatów akredytowanych w Waszyngtonie pisał:

Wysondowałem tutejszego posła Rumunii, otrzymane pozwolenie na przelot samolotów sowieckich przez Rumunię do Czechosłowacji. Wspomniany powiedział, że w czasie jego urzędowania jako minister lotnictwa zezwolił na przelot 34 bombowców typu Martin, wyrobu sowieckiego do Czechosłowacji. Z tego 32 aparaty miały przelecieć tranzytem wprost, dwa miały po drodze lądować w Rumunii w obecności specjalnej komisji rumuńskiej¹⁰⁶.

Kwestia przelotu sowieckich samolotów do Pragi powracała z mniejszym lub większym natężeniem aż do wybuchu kryzysu czechosłowackiego, jesienią 1938 r. Jeszcze w sierpniu Polska i Niemcy prowadziły dwustronne rozmowy, podczas których jeden z niemieckich dyplomatów akredytowanych w Pradze przekazał swojemu polskiemu koledze, ściśle poufnie, informację, iż wywiad niemiecki dotarł do wiadomości, że co tydzień przez Rumunię do ZSRR przejeżdża grupa 11 czechosłowackich lotników, którzy odbierają samoloty bombowe, a następnie „odprowadzają je” przez Rumunię do Czechosłowacji¹⁰⁷.

Jak widać sytuacja była poważna i wymagała interwencji strony polskiej, która postawiła w gotowości jedyny dywizjon myśliwski przeznaczony do obrony południowo-wschodniej granicy państwa. Niestety, wydaje się, że działania podejmowane przy tej okazji przez pilotów III/6 Dywizjonu Myśliwskiego były najdelikatniej mówiąc... mocno spóźnione. Jeszcze przed rozpoczęciem wielkich manewrów wołyńskich, polskie placówki dyplomatyczne uzyskały informacje dotyczące skierowania do Czechosłowacji kolejnej partii bombowców Sb-2, określanych czasami jako bombowce Martin. Informowano o zgromadzeniu ponad 100 samolotów, które w ostatnich dniach sierpnia i na początku września miały dotrzeć do Pragi¹⁰⁸. Wówczas też do ministra spraw zagranicznych Józefa Becka trafiły informacje o możliwym wystąpieniu Sowietów w obronie Czechosłowacji, jeśli Niemcy nie wycofają się ze swoich roszczeń. Najbardziej logicznym, z punktu widzenia Sowietów, rozwiązaniem problemu braku granicy lądowej pomiędzy Czechosłowacją a ZSRR, było wymuszenie zgody na przemarsz przez Polskę lub Rumunię.

¹⁰⁶ AAN, sygn. 2/322/0/-/5429, k. 36.

¹⁰⁷ AAN, sygn. 2/322/0/-/5429, k. 56.

¹⁰⁸ AAN, sygn. 2/322/0/-/5429, k. 57.

Po zakończeniu jesiennych manewrów rozpoczęto koncentrację oddziałów polskich na granicy z Czechosłowacją oraz ZSRR. Sytuacja na granicy stawała się coraz bardziej napięta. 20 września do Polaków dotarły informacje o regularnych przelotach samolotów sowieckich do Czechosłowacji – według świadków loty odbywały się regularnie o 4 rano, a w lotach brało udział od kilku do kilkunastu maszyn jednocześnie¹⁰⁹. Meldowano również o koncentrowaniu się oddziałów sowieckich w pobliżu granicy z Polską. Działania Armii Czerwonej odczytywano w Polsce jako preludium do uderzenia na południe II Rzeczypospolitej, w rejonie Stanisławowa i pogranicza polsko-rumuńskiego, skąd Sowietci mogli łatwo przedostać się na teren Czechosłowacji¹²³.

Dodatkowym powodem, dla którego III/6 Dywizjon skierowano między innymi na lądowisko w miejscowości Monastarzyska, było zagrożenie jakie stanowiło czechosłowackie lotnictwo dla południowej Polski. Jednostki czechosłowackie wyposażone w nowoczesne sowieckie bombowce Sb-2 oraz ich licencyjną wersję Avia B-71, stanowiły tylko część potężnej czechosłowackiej armady bombowej, która mogła zostać wykorzystana do uderzenia między innymi na pola naftowe w Boryslawiu. Zadanie to mogło zostać wykonane bez większych trudności przez jednostki czechosłowackie wyposażone w samoloty Aero MB-200, produkowane na holenderskiej licencji Avia T.IX i lekkie bombowce Aero Ab-101. Nie możemy również zapominać, że Czechosłowacja dysponowała dużą ilością nowoczesnych, jak na jesień 1938 r., samolotów myśliwskich Avia B-534 oraz Bk-534. Łącznie wyprodukowano 537 samolotów tego typu, przy czym w 1938 r. na wyposażeniu lotnictwa czechosłowackiego znajdowało się 328¹¹⁰.

Maszyny wykorzystywane przez Czechów miały lepsze osiągi i uzbrojenie niż polskie myśliwce – przewaga jakościowa lotnictwa czechosłowackiego była widoczna także w przypadku lekkich bombowców. Wykorzystywane przez Polaków samoloty PZL.23 Karaś miały znacznie

¹⁰⁹ AAN, sygn. 2/322/0/-/5429, k. 59. 123

AAN, sygn. 2/322/0/-/5429, k. 60.

¹¹⁰ Ogółem na wyposażenie czechosłowackiego lotnictwa wojskowego znalazło się 445 samolotów Avia B-534. Równocześnie trwała produkcja zmodyfikowanej wersji myśliwca, nosząca oznaczenie Avia Bk-534. W sumie wyprodukowano około 120 samolotów tego typu. Łączną produkcją, obu typów, wyniosła 568 samolotów różnych typów. Część z nich została przekazana różnym państwom współpracującym z III Rzeszą, m.in. Bułgaria otrzymała około 100 samolotów tego typu. Ustaszowska Chorwacja otrzymała nieznaną ilość myśliwców Avia B-534. Jeden samolot został zdobyty w 1939 r. przez wojska węgierskie. Nieznana liczba maszyn weszła na wyposażenie lotnictwa rumuńskiego, a dwa myśliwce jeszcze przed upadkiem Czechosłowacji zostały zakupione przez Grecję. Prawdopodobnie osiem samolotów tego typu było wykorzystywanych przez lotnictwo sowieckie. J. Vraný, *Avia B.534*, Praga 1994, s. 34–49.

gorsze osiągi niż szybkie Avie B-71. W zasadzie, w czechosłowackim arsenale, za przestarzałe można było uznać jedynie samoloty rozpoznawcze Letov Š-328¹¹¹ oraz lekkie bombowce Aero A.100¹¹². Ponadto Czesi dysponowali jeszcze bombowcami Aero MB-200, które były przystosowane do działania w nocy. Ze względu na duży zasięg, w przypadku eskalacji konfliktu polsko-czechosłowackiego, istniało realne zagrożenie, że maszyny tego typu będą w stanie bombardować cele znajdujące się między innymi na terenie centralnej Polski¹¹³.

Samoloty Aero MB-200 były produkowane w Czechosłowacji na francuskiej licencji. Po upadku Czechosłowacji Niemcy przejęli 67 sprawnych samolotów tego typu, a także cztery kolejne znajdujące się w budowie. Ogółem planowano wybudować 74 egzemplarze. Niestety, już w momencie zakupu licencji (w 1937 r.) był to sprzęt przestarzały. We Francji jeszcze przed wybuchem wojny rozpoczęto wycofywanie posiadanych maszyn ze służby liniowej. Biorąc pod uwagę niską prędkość maksymalną (285 km/h) oraz słabe uzbrojenie obronne (3 karabiny maszynowe), wydaje się, że maszyny tego typu byłyby w „zasięgu” polskich myśliwców. Nie możemy jednak zapominać o złym stanie przynajmniej części samolotów znajdujących się na wyposażeniu III/6 Dywizjonu. Możemy jedynie przypuszczać, że myśliwce PZL P.7 z 162 Eskadry mogłyby skutecznie atakować czechosłowackie wyprawy bombowe. Niestety, pilotom III/6 Dywizjonu Myśliwskiego brakowało doświadczenia w lotach nocnych – możliwe, że do przeciwdziałania nocnym nalotom skierowano by jedyną wyspecjalizowaną eskadrę nocnych myśliwców, wchodzącą w skład 1 Pułku Lotniczego¹¹⁴. Wydaje się, że większość samolotów wykorzystywanych przez lotnictwo czechosłowackie, nie stanowiłoby poważniejszego zagrożenia dla polskich myśliwców, które powinny poradzić sobie z przeciw-

¹¹¹ Najbardziej rozpowszechniona wersja samolotu Letov Š-28, produkowana m.in. w wersji przeznaczonej dla eskadr nocnych myśliwców. Zbudowano także cztery samoloty w wersji wodnopłatowca. D. Mondey, *The Concise Guide to Axis Aircraft of World War II*, Londyn 1997, s. 152.

¹¹² Był to dwupłatowy lekki bombowiec. W armii czechosłowackiej wykorzystywano także zmodernizowaną wersję Aero A.101, która powstała w wyniku zamówienia złożonego przez Republikę Hiszpanii podczas wojny domowej. Samoloty te miały nieco lepsze osiągi niż standardowe A.100. W sumie wyprodukowano około 44 samolotów w wersji A.100, i 50 maszyn w wersji A.101. M. Sharpe, *Biplanes, Triplanes and Seaplanes*, Londyn 2000, s. 17.

¹¹³ J. Ledwoch, op. cit., s. 35.

¹¹⁴ 113 Eskadra Myśliwska Nocna.



Fot. 25 Samolot bombowy Avia B-71 przejęty przez Niemców w Czechosłowacji, wiosną 1939 r. Źródło: zbiory autora.

nikiem. Wyjątek stanowiły licencyjne Avia B-71, które mogły zostać wykorzystane do nalotów na pola naftowe w rejonie Borysławia.

Piloci 161 Eskadry Myśliwskiej podczas kampanii wrześniowej mieli okazję sprawdzić maszyny tego typu w walce, już po sowieckiej agresji na Polskę. Działając w pojedynkę, w szczególnie trudnych warunkach, już po skrwawieniu się w walce z lotnictwem niemieckim, jeden z pilotów III/6 Dywizjonu Myśliwskiego 17 września 1939 r. bez większych problemów podczas jednego lotu zestrzelił dwie sowieckie maszyny Sb-2. Zestrzelone bombowce spadły w rejonie Czeremchów. Pogromcą dwóch bombowców był ppor. pil. Zdzisław Zadroziński, który początkowo zidentyfikował zaatakowane samoloty jako Heinkle He 111¹¹⁵. Niestety, na podstawie zachowanej dokumentacji nie można stwierdzić, czy pilot podczas wspomnianego lotu korzystał z PZL P.11 czy PZL P.7. Wypadek ten

¹¹⁵ Ł. Łydźba, *Lwowski...*, s. 149.

pozwała stwierdzić, że również najnowocześniejsze czeskie bombowce były „w zasięgu” polskich myśliwców, oczywiście pod warunkiem, że wykonywały lot bez osłony myśliwskiej.

Niestety, tego samego nie można powiedzieć o domniemanym starciu pomiędzy Aviami B-534 a polskimi „siódmkami” i „jedenastkami”. Samoloty Avia były równie zwrotne jak samoloty polskie, a ponadto dysponowały silniejszym uzbrojeniem i rozwijały większą prędkość maksymalną. Nie zapominajmy również, że jesienią 1938 r. piloci lwowskiego dywizjonu myśliwskiego mieli za sobą znacznie mniej lotów w warunkach zbliżonych do „bojowych”, niż miało to miejsce podczas kampanii wrześniowej. W tych warunkach (biorąc także pod uwagę przewagę liczebną lotnictwa czechosłowackiego), można założyć, że ewentualna potyczka byłaby bardzo wyrównana, a o ostatecznym wyniku starcia zadecydowałyby warunki, w jakich rozpoczęłoby się starcie i indywidualne cechy każdego pilota biorącego udział w starciu.

Koncentracja jednostek wchodzących w skład III/6 Dywizjonu Myśliwskiego na lądowiskach polowych rozmieszczonych w pobliżu granicy z ZSRR przebiegła dość sprawnie, choć dla części personelu lwowskiego dywizjonu myśliwskiego stanowiła spore zaskoczenie. Piloci wykonywali typowe zadania patrolowe. Prawdopodobnie od czasu do czasu w powietrzu spotykali samoloty z czerwonymi gwiazdami, ale brak jest dokładniejszych informacji na temat starć z sowieckimi maszynami. Jednym z pilotów, którzy regularnie brali udział w patrolowaniu pogranicza, był ówczesny podporucznik Żurakowski. Po latach lotnik wspominał:

Był to okres kiedy Czechosłowacja, opuszczona przez państwa zachodnie, a naciskana przez Hitlera, szukała sprzymierzeńca w Sowietach i podobno oddała im niektóre lotniska. Rosja, nie mając wspólnej granicy, przerculala jakoby swe samoloty I-16, oczywiście lotem, przez południowo-wschodnią Polskę. Część naszej eskadry umieszczono na lotnisku w Stanisławowie (obecnie Ivano-Frankovsk) z rozkazem patrolowania granicy od Polesia, aż po Dniestr i Karpaty. Czas lotu był ograniczony ilością paliwa, ale po doświadczeniach, latając na małej mocy i prędkości, mogliśmy przeszło dwukrotnie zwiększyć czas patrolowania. I tak właśnie, patrolując na małej prędkości, gdzieś



Fot. 26 Samoloty myśliwskie PZL i samolot Potez na lądowisku w rejonie Sarn. Źródło: polisharforce.pl.

koło Worochty, po prostu zagapiłem się i PZL 11 zwałił się na skrzydło. Wprawdzie zatrzymałem korkociąg w ćwierć zvitki, ale trzeba było zwiększyć prędkość, aby wyprowadzić samolot z nurkowania, a byłem już bardzo nisko. Tu miałem szczęście! Samolot nurkował w kierunku doliny! Gdyby kierunek był na zbocze, nie starczyłoby wysokości i lupnąłbym w górę. Chyba moja mama modliła się za mnie w tym momencie¹¹⁶!

Niewątpliwie największą zaletą działań patrolowych prowadzonych wzdłuż granicy z ZSRR było lepsze zapoznanie się z posiadanym sprzętem. W działaniach podejmowanych w celu przechwycenia sowieckich samolotów przodowała 161 Eskadra. To właśnie ona, wyposażona w dostarczone wprost z fabryk PZL P.11c, wykonywała najwięcej lotów; zarówno w 1938, jak i w 1939 r. Nieco gorzej przedstawiała się sytuacja w 162 Eskadrze, która jak już wcześniej wspomniano, dysponowała starymi PZL P.7a.

¹¹⁶ J. Żurakowski, op. cit., s. 33.

Loty patrolowe trwały prawdopodobnie aż do połowy października 1938 r.¹¹⁷ Decydującymi czynnikami, które zadecydowały o wycofaniu III/6 Dywizjonu Myśliwskiego znad granicy, były pogarszające się z każdym dniem warunki atmosferyczne oraz stopniowe wygasanie konfliktu. Po opanowaniu Sudetenlandu przez Niemców, również oddziały sowieckie zaczęły stopniowo wycofywać się do garnizonów pokojowych. Nie oznaczało to bynajmniej, że lwowski dywizjon odejdzie na zasłużony wypoczynek.

Jeszcze zimą 1938 r. zapadła decyzja o wycofaniu ze składu jednostki przynajmniej części pilotów. Jednym z odesłanych do innych zadań lotników, był wspomniany wcześniej ppor. Żurakowski, który rozpoczął wówczas karierę pilota doświadczalnego. Miejsce odchodzących lotników, wiosną 1939 r., zajęli świeżo upieczeni absolwenci Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie.

W obronie granicy wschodniej 1938–1939

Zakończenie kryzysu monachijskiego nie oznaczało bynajmniej wycofania polskich jednostek lotniczych z pogranicza polsko-sowieckiego. Począwszy od 1936 r. granica z ZSRR była regularnie patrolowana przez klucze myśliwskie wydzielone z różnych jednostek lotniczych. Działania polskiego lotnictwa wiązały się z koniecznością zabezpieczenia rozbudowanych na Polesiu fortyfikacji. Rozbudowa sieci umocnień, która miała odegrać ważną rolę w razie ewentualnego konfliktu z ZSRR, nie mogła zostać przeoczona przez Sowietów, którzy regularnie wysyłali do tego rejonu pogranicza własne samoloty rozpoznawcze. Latem 1936 r. jedna z maszyn sowieckich została zaatakowana, a następnie zestrzelona przez por. pil. Witolda Urbanowicza z 1 Pułku Lotniczego.

Zestrzelenie samotnego R-5, który prowadził wywiad nad polskim terytorium, było jednak dopiero początkiem działań lotniczych nad pograniczem. Jesienią 1936 r. na lądowisku polowym w pobliżu Sarn pojawił się samotny Potez XXV, którego załogę stanowili por. obs. Alfons Nowak oraz kpr. pil. Jan Palak¹¹⁸. Szybko okazało się jednak, że wykorzystanie do lotów patrolowych powolnego i słabo uzbrojonego samolotu liniowego nie przynosi spodziewanych rezultatów. W tej sytuacji, począwszy od 1937 r., do Sarn kierowano niewielkie grupy pilotów myśliwskich, których zadanie

¹¹⁷ Ł. Łydźba, *Lwowski...*, s. 19.

¹¹⁸ J. Pawlak, op. cit., s. 398.

polegało na patrolowaniu pogranicza. Sytuacja uległa zmianie na początku 1939 r.

Po zimowym obozie narciarskim dla personelu III/6 Dywizjonu oraz intensywnym doszkalaniami teoretycznym i praktycznym (loty treningowe nad lotniskiem w Skniłowie), dowódca dywizjonu otrzymał rozkaz skierowania do rejonu nadgranicznego (miejsowość Sarny) klucza czterech myśliwców PZL P.11c ze 161 Eskadry¹¹⁹. Obsada klucza zmieniała się regularnie w odstępach miesięcznych, jednakże w maju 1939 r. sytuacja uległa zmianie, a dowództwo lotnictwa zdecydowało o wydzieleniu do Sarn klucza złożonego z 4 samolotów myśliwskich pochodzących z 6 Pułku Lotniczego. Działania jednostki miały być unormowane przez odrębne porozumienie zawarte przez dowódcę lotnictwa i dowództwo Korpusu Ochrony Pogranicza, któremu podlegała nowa jednostka.

Oprócz czterech samolotów 6 Pułk Lotniczy był zobowiązany do dostarczenia całkiem sporego zapasu materiału dla nowej eskadry. Dokładniejsze dane na ten temat zawiera tabela nr 1.

Tabela nr. 1. Wyposażenie Eskadry KOP*		
Rodzaj wyposażenia	Ilość	Uwagi
Sprzęt samochodowy		
Samochody ciężarowe	2	W tym jeden o trakcji gąsienicowej
Samochód z radiostacją	1	Chodzi zapewne o radiostację Philips N2L/M
Samochód sanitarny	1	
Motocykl z koszem	1	Dla kuriera kursującego pomiędzy miejscem postoju eskadry i sztabem, któremu podlegała eskadra
Namioty		
Namiot inż. Wolskiego	1	
Namiot kancelaryjny	1	
Sprzęt telefoniczny		
Łącznica 6 połączeniowa	1	

¹¹⁹ Ł. Łydźba, op. cit., s. 19.

Zestaw telefoniczny patrolowy	1	
-------------------------------	---	--

*Opracowanie własne na podstawie WBH, CAW, sygn. I.303.3.586, k. 213–214.

Oprócz tego jednostka miała pobrać także 3000 sztuk amunicji ostrej do karabinów Mauser, a także zapas amunicji przeznaczony do kaemów lotniczych montowanych na samolotach myśliwskich. Paliwo i smary miały być dostarczane do miejsca postoju nowej eskadry przez Dowództwo Okręgu Korpusu nr II, któremu formalnie podlegała nowa eskadra. DOK II miało odpowiadać także za zaopatrzenie Eskadry KOP w żywność oraz pomoc medyczną, która na szczęście okazała się niepotrzebna.

Niestety, o działalności pilotów Eskadry KOP wiadomo bardzo niewiele. Niektórzy historycy i badacze powątpiewają nawet, czy na podstawie tak skromnych źródeł można przypuszczać, że podobna jednostka w ogóle istniała – potwierdzają to jednak nie tylko liczne relacje pilotów, jak również wspomniany dokument, znajdujący się w zbiorach Centralnego Archiwum Wojskowego. Okres patrolowania granicy wschodniej, choć wydaje się dość monotony, to jednak na trwałe wpisał się w dzieje lwowskiego dywizjonu myśliwskiego. Wydaje się, że największą zasługę w upamiętnieniu tego trudnego okresu z dziejów jednostki miał ppor. pil. Jan Dzwonek, który oczekując na rozkaz do startu, podczas jednego z dyżurów, wspólnie z mechanikami wymalował na burcie swojego PZL P.11c duży wielobarwny rysunek przedstawiający indyka wpisanego w białe koło. Do dnia dzisiejszego istnieją poważne spory wśród historyków odnośnie do kolorystyki słynnego indyka, który w zamyśle ppor. Dzwonka miał stać się godłem eskadry. Zgody nie wyraził jednak dowódca dywizjonu, który uznał, że jest ono nieadekwatne do bojowego charakteru, jakie powinno mieć godło dywizjonu myśliwskiego. Mjr. pil. Stanisław Morawski wyraził jednak zgodę, by godło pozostało na samolocie ppor. Dzwonka. Niestety, nie zachowały się żadne dokładniejsze opracowania dotyczące kolorystyki indyka namalowanego przez ppor. Dzwonka na burcie jego „jedenastki”¹²⁰.

Jednocześnie na sterach kierunku wszystkich samolotów patrolujących pogranicze z lotniska w Sarnach wymalowano białą farbą litery KOP, które miały wskazywać na ich przynależność do eskadry pracu-

¹²⁰ P. Rapiński, *Kresowa „jedenastka” z indykiem* [dostęp 10 X 2019] <http://armahobbynews.pl/blog/2019/05/16/kresowa-jedenastka-z-indykiem/>.



Fot. 27 Ppor. pil. Jan Dzwonek przy swoim PZL P.11c. Widoczne "indyjskie" godło. Źródło: polishairforce.pl.

jącej na rzecz Korpusu. Niestety, w literaturze przedmiotu brak jest potwierdzonych informacji na temat działalności eskadry w ostatnich miesiącach i tygodniach poprzedzających wybuch II wojny światowej. Nie ulega natomiast wątpliwości, że jednostka przeznaczona do zabezpieczenia granicy wschodniej II RP istniała.

Równoległe z wykonywaniem lotów patrolowych od początku 1939 r. w 161 Eskadrze Myśliwskiej trwała intensywna praca wyszkoleniowa. Personel latający regularnie wykonywał loty treningowe i zapoznawał się z posiadanym sprzętem. Nieco gorzej przedstawiała się sytuacja w 162 Eskadrze, wyposażonej w PZL P.7a. Jeden z pilotów jednostki wspominał po latach:

Od marca cztery P.11 ze 161 Eskadry stacjonowały na lądowisku nad granicą polsko-radziecką, współpracując z Korpusem Ochrony Pogranicza, z comiesięczną wymianą personelu. Stali tam do 24 sierpnia, dnia mobilizacji lotnictwa. Reszta eskadry wyruszyła w połowie sierpnia na polygon Lubitów koło Sarn, gdzie kwaterowali pod namiotami odbywali

ćwiczenia w strzelaniu do celów latających i naziemnych. 162 Eskadra została w Skniłowie i ja z nią. Sądziłem, że w obu eskadrach zorganizują nam intensywne szkolenie bojowe i tak właśnie było w 161, ale 162 była w tym dość powolna i chaotyczna. Mieliśmy jedno duże ćwiczenie bliskiej osłony lekkich bombowców i jedno przechwytywania. Resztę stanowiły walki kołowe i loty w szyku, ale niestety żadnego strzelania do celów latających. Było mniej więcej dwa razy tyle pilotów co samolotów, więc kolejka do latania była długa¹²¹.

Niestety, po sierpniowej mobilizacji sytuacja dywizjonu nie uległa wyraźnej poprawie. Wprawdzie na stanie jednostki znalazł się dodatkowy samolot, ale była to nieuzbrojona maszyna łącznikowa RWD-8, o znikomej wartości bojowej. Pod koniec sierpnia personel stacjonujący w Sarnach został uzupełniony przez pozostałą część dywizjonu, która została przesunięta bliżej granicy z ZSRR w celu przeprowadzenia dodatkowych ćwiczeń oraz zorganizowania szkoły ognia, podczas której piloci mieli trenować między innymi strzelanie powietrzne przy użyciu ostrej amunicji. Jednym z nielicznych źródeł, które opisują wyjazd dywizjonu na szkołę ognia, jest relacja Antoniego Falukiewicza, który po latach wspominał te wydarzenia w następujący sposób:

Rano 21 sierpnia 1939 r. na bocznicę pułkową podstawiono różnego rodzaju wagony. Rozpoczęło się ładowanie sprzętu na wagony, dowożonego samochodami z hangarów. Na koniec załadunku wjechały samochody, sanitarka, które zabezpieczono przed stoczeniem się z wagonu. Przed południem kolega Józka przybiegł i mówi, że szef potrzebuje kilkunastu żołnierzy do trzymania warty w czasie transportu. Poszliśmy się zgłosić. Szef kazał ubrać mundury wyjściowe z pełnym wyposażeniem – tak żeby w szafkach nic nie zostało – i zgłosić się na rampie do pełnienia służby. Po spakowaniu się poszliśmy na obiad i dopiero zgłosiliśmy się u dowódcy warty na bocznicę.

Ładowanie trwało przez cały czas, a nas ominęła najcięższa praca. Po załadunku na bocznicę została tylko warta, pozostali poszli szykować się do wyjazdu. W późnych godzinach popołudniowych podjechała lokomotywa i pomału wyjechaliśmy z terenu pułku w stronę węzła kolejowego we Lwowie. Przejechaliśmy przez Dworzec Główny na dworzec kolejowy Lwów – Podzamcze. Tu zatrzymano nas do godz. 22.00. Wreszcie pociąg ruszył. Cała warta została rozmieszczona po wagonach tak, że jeden drugiego całkiem

¹²¹ F. Kornicki, op. cit., s. 70–71.

dobrze widział. Noc był chłodna, snuła się lekka mgła, transport mijał różne małe stacje puste, na których nie było widać ludzi. Lecz lampka dyżurnego wskazywała, że nie wszyscy śpią. Pociąg zwolnił [gdy] przejeżdżaliśmy przez Włodzimierz Wołyński w kierunku Kowla.

Około 5.00 rano byliśmy już w Kowlu, gdzie transport skierowano na bocznicę. Kilkaset metrów [dalej] ciągnęły się domki kolejowe. Skorzystaliśmy z pomocy ich mieszkańców. Józko zobaczył kobietę idącą do Kowla z mlekiem. Kupił od niej 2 litry i z menażkami pobiegł, żeby je zagotować. Gdy przyszedł zrobiliśmy sobie śniadanie, a co najważniejsze rozgrzaliśmy się po tej zimnej nocy.

W międzyczasie rozpoczęto wyladowywanie wagonów. Najpierw zjechały samochody, do nich wladowano różne rzeczy i pierwszy transport ruszył na polowe lotnisko do Lubitowa. Była to wioska odległa o 15 km od Kowla. W Lubitowie dywizjon zakwaterował się w majątku państwa Depczyńskich.

Myśmy do Lubitowa przyjechali ostatnim rzutem samochodowym. Na miejscu od razu przystąpiliśmy, jako łącznościowcy, do montowania linii telefonicznej, między kwaterą a lotniskiem polowym i pocztą we wsi. Praca trwała do późnego popołudnia. Po kolacji poszliśmy nad jezioro – bardzo zapuszczone – aby odpocząć i wykapać się. Obok był wielki sad i właściciel zaprosił nas do niego, żeby sobie nabrać owoców – z czego skorzystaliśmy. Część warty miała służbę, gdyż odpoczywała w dzień, my natomiast poszliśmy spać w nocy¹²².

O lotnisku w miejscowości Lubitów wiadomo niewiele, podobnie jak o innych lądowiskach znajdujących się na terenie dawnych kresów wschodnich II RP. Taki stan rzeczy może i powinien dziwić, gdyż w zbiorach Centralnego Archiwum Wojskowego w Warszawie zachowało się całkiem sporo dokumentów zawierających opisy terenu poszczególnych lądowisk. Bardzo dobrze zachowały się np. materiały dotyczące lotnisk znajdujących się na terenie województwa wołyńskiego.

Obecnie Lubitów jest niewielką wsią położoną na terenie Ukrainy. Lotnisko znajdowało się na terenie gromady Lubitów i było położone w odległości 10 km na południowy wschód od Kowla. Pole wzlotów było prostokątem o bokach długości 1000 i 800 metrów. Lądowisko znajdowało się na terenie porośniętym trawą, który normalnie był suchy, ale w okresie regularnych opadów deszczu w niewielkich zagłębieniach we wschodniej

¹²² A. Falukiewicz, op. cit., s. 19–20.

części lądowiska pojawiały się niewielkie bagienka¹²³. Oprócz niewielkich i wysychających bagienek znajdujących się we wschodniej części pola wzlotów, przeszkody terenowe w postaci rowu granicznego i zagłębień oraz niewielkiego zagajnika znajdowały się w części zachodniej. W odległości około 300 metrów od lądowiska znajdowała się droga gruntowa, która prowadziła na stację kolejową w Lubitowie. Niedaleko od lądowiska przebiegała także szosa Kowel – Równe z twardą nawierzchnią. 200 metrów od pola wzlotów znajdowała się także niewielka studnia.

Lotnisko polowe w Lubitowie uważano za perspektywiczne i dobrze rokujące na przyszłość. Władze wojskowe uznały np., że doprowadzenie lotniska do stanu używalności będzie możliwe przy wykorzystaniu 20–25 pracowników fizycznych pochodzących z pobliskiej wioski. Jednocześnie prace przygotowujące lądowisko na przybycie III/6 Dywizjonu Myśliwskiego zlecono personelowi 63 Eskadry Towarzyszącej i 50 Pułku Piechoty¹²⁴. Na zakończenie „opisania terenu” stwierdzano:

Placisko gromadzkie, po wyrównaniu dołu i rowu (w trakcie usuwania przez 63 eskadrę i 50 pułk piechoty) nadaje się natychmiast do użytku bez względu na porę roku, dla lotnictwa myśliwskiego, towarzyszącego i łącznikowego.

Ze względu na otwarty teren i idealne podejścia pomimo mniejszych rozmiarów niż wymagane, nadaje się dla każdego rodzaju lotnictwa¹²⁵.

Rzut powietrzny lwowskiego dywizjonu przybył do Lubitowa około 23 sierpnia, i wobec zbliżającej się mobilizacji pozostał tam tylko jeden dzień – 24 sierpnia, personel dywizjonu otrzymał rozkaz przygotowania się do odlotu do Lwowa. Wcześniej jednak zdołano przeprowadzić próbne strzelanie do rękawa, podczas którego każdy samolot myśliwski uczestniczący w ćwiczeniu strzelał amunicją zawierającą farbę innego koloru, co pozwalało na ustalenie, kto uzyskał najwięcej trafień. Informacja o mobilizacji lotnictwa trafiła do dywizjonu o godzinie 8.00, w dniu 24 sierpnia. Tak wydarzenia te wspominał jeden z żołnierzy jednostki:

Przy pierwszym połączeniu z radiostacją pułkową o godz. 8.00 został wezwany dowódca dywizjonu, który otrzymał rozkaz natychmiastowego powrotu do Pułku całego dywizjonu z powodu mobilizacji. Odlot maszyn do Lwowa miał nastąpić natychmiast. Za pomocą radia zostały wezwane do

¹²³ WBH, CAW, sygn. I.300.38.186, k. 222.

¹²⁴ WBH, CAW, sygn. I.300.38.186, k. 224.

¹²⁵ Ibidem.

przerwania strzelania i powrotu na lotnisko. Tu zostało uzupełnione paliwo i [samoloty] pojedynczo startowały w powietrze, połączyły się w trójki i odleciały w kierunku Lwowa. Dworzec w Kowlu został zobowiązany do podstawienia wagonów dla naszego dywizjonu¹²⁶.

Przytoczony fragment wspomnień majstra wojskowego Falukiewicza wymaga drobnego komentarza. Po pierwsze zaskakującym jest fakt, że dywizjon został skierowany do Lwowa po uzupełnieniu paliwa, bez żadnego, choćby krótkiego odpoczynku. Po drugie wprost nieprawdopodobne wydaje się, by dowódca dywizjonu nie wykorzystał okazji do przeprowadzenia próby startu w formacji. Wreszcie warto wspomnieć, że wagony przeznaczone dla rzutu kołowego dywizjonu nie musiały być rozładowywane i załadowywane na stacji kolejowej w Kowlu, gdyż linia kolejowa przebiegała także przez miejscowość Lubitów, w której znajdowała się niewielka stacja kolejowa. Zapewne brakowało na niej potrzebnej infrastruktury, ale w warunkach pośpiesznej mobilizacji ściągnięcie kolumny samochodowej dywizjonu do Kowla nie miało większego sensu, gdyż najważniejszy był czas.

Przy okazji odlotu dywizjonu do Lwowa, gdzie trwała już mobilizacja rezerwistów i pobieranie sprzętu i materiałów pędnych z magazynów mobilizacyjnych, dowódca dywizjonu został zmuszony do wyznaczenia grupy oficerów, która miała wejść w skład ostatniego klucza Korpusu Ochrony Pogranicza. Niestety, dokładna obsada personalna klucza pozostaje nieznana. Wiadomo, że jego dowódcą był por. pil. Robert Janota, który wcześniej służył w 133 Eskadrze Myśliwskiej, a później także w 63 Eskadrze Towarzyszącej¹²⁷. Według monografii lwowskiego dywizjonu myśliwskiego, w jej skład wchodził także por. pil. Franciszek Małecki oraz trzeci nieznany z nazwiska pilot, a także personel naziemny złożony z kilkunastu ludzi. Niestety, znane są nazwiska tylko dwóch spośród nich: młodszego majstra wojskowego Antoniego Bajcera oraz Antoniego Chabroszewskiego, który przez lata podawał się za jednego z pilotów klucza KOP¹²⁸.

¹²⁶ A. Falukiewicz, op. cit., s. 21.

¹²⁷ IPMS, sygn. LOT.A.IV.1/32a/24, k. 3.

¹²⁸ Relacja Chabroszewskiego stała się podstawowym źródłem wiedzy o ostatnich dniach istnienia klucza Korpusu Ochrony Pogranicza m.in. dla dr. Jerzego Pawlaka, który w 1999 r. opublikował na łamach „Skrzydlatej Polski” artykuł poświęcony tej jednostce. Kwerenda w zasobach Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej wykazała, że istniejące wcześniej przypuszczenia jakoby Chabroszewski fantazjował, okazały się

Ostatnie dni pokoju

Najprawdopodobniej po przybyciu do Lwowa rzut lotniczy eskadry został przesunięty na jedno z lotnisk alarmowych. W opublikowanych dotychczas pracach wymieniane jest w tym kontekście lotnisko Basiówka, przy czym, jak zaznaczono we wcześniejszej części niniejszego rozdziału, lotnisko Basiówka nie istniało. Personel latający dywizjonu został zatem przesunięty na lotnisko Obroszyn między 25 a 26 sierpnia. W kolejnych dniach personel latający pozostawał w Obroszynie, gdzie oczekiwał na rozkaz odlotu na nowe lotnisko, podczas gdy technicy przygotowywali się do pośpiesznego wyjazdu do Łodzi. Podczas załadunku wyposażenia dywizjonu na wagony kolejowe wykorzystywano należącą do 6 Pułku Lotniczego bocznice kolejową. Niestety, przy okazji załadunku samochodów i części zapasowych doszło do kilku wypadków. Jeden z mechaników wspominał:

Dnia 25.08.1939 r. w komunikatach radiowych i na plakatach obwieszczono mobilizację. Społeczeństwem wstrząsnęła trwoga i bliskie widmo wojny. Nikt nie był w stanie przewidzieć ani wyobrazić sobie, co wrogowie przygotowali dla Polski. Dla nas, młodych osiłków, wojna jawiła się jako możliwość wykazania się odwagą i męstwem, a także wykorzystania wszystkich umiejętności w obronie Rzeczypospolitej. Czyż nie śpiewaliśmy: „Wojenko, wojenko...”

Zgodnie z rozkazem MOB nasze samoloty miały być przerzucone na lotnisko pod Widzewem koło Łodzi. Rozpoczęły się przygotowania do załadowania sprzętu na wagony kolejowe. Panował olbrzymi ruch. U wszystkich uwidaczniało się napięcie nerwowe. W pewnej chwili zauważyłem „ostre spięcie” między kolegami, grożące niepotrzebnymi kłopotami dla obydwu. Aby temu zapobiec, podbiegłem, by zażegnać spór i wówczas ciężka belka spadła na moją nogę, powodując kontuzję stopy. Przełożeni byli mocno zaafierowani organizacją transportu, więc udało mi się uniknąć skierowania na leczenie i wycofania z akcji. Musiałem wykazać dużo silnej woli, by ukrywać się z bólem. Myślę, że nie było to najrozsądniejsze z mojej strony, gdyż kontuzja dawała mi się we znaki przez prawie rok, i dopiero w Anglii mogłem ubrać normalne, skórzane obuwie – do tej pory mogłem chodzić tylko w pantoflach¹²⁹.

prawdziwe. W miarę obszerny biogram Chabroszewskiego został zamieszczony w ostatnim rozdziale niniejszej pracy.

¹²⁹ J. Zubrzycki, *Synowie nie-marnotrawni z Liberatorów i Halifaxów*, „Okruchy Wspomnień z Lat Walki i Martyrologii AK”, nr 25/1998, s. 10. Autor dotarł od jeszcze jednej relacji Józefa Zubrzyckiego, w której twierdził on, że do wypadku, w którego wyniku doszło do odniesienia kontuzji doszło w wyniku działania żołnierza, należącego do niemieckiej kolumny, który podczas załadunku rzutu kołowego na bocznicę

Przez następne dwa dni żołnierze 6 Pułku Lotniczego podróżowali pociągiem do Łodzi. W tym czasie nie mieli możliwości umycia się i spożycia ciepłego posiłku. Po dotarciu na jedną z bocznic kolejowych, położonych na południe od miasta, rozpoczęto wyładunek całego dobytku eskadr na samochody ciężarowe, które następnie rozjechały się po okolicy w poszukiwaniu nowych miejsc postoju. Najwięcej na temat tej szaleńczej podróży, przypominającej chwilami rajd samochodowy, napisał jeden z lotników lwowskich eskadr towarzyszących¹³⁰. Z dużą dozą prawdopodobieństwa można założyć, że podobne zachowywali się także członkowie personelu naziemnego III/6 Dywizjonu.

Po przybyciu do Widzewa – Ksawerowa personel techniczny jednostki rozmieścił się w zabudowaniach należących do folwarku wchodzącego w skład majątku ziemskiego należącego do Niemca, Jana Hersego, który w tym czasie przebywał w Warszawie, gdzie znajdowała się jedna z dwóch należących do niego fabryk. W położonym pod Łodzią majątku przebywała żona oraz najbliższa rodzina właściciela. Personel od samego początku zwrócił uwagę na fakt, iż mieszkańcy majątku nie cieszą się najlepszą opinią u niektórych miejscowych, którzy kilkakrotnie przekazywali przybyłym do majątku żołnierzom niepokojące informacje dotyczące właściciela majątku. W tym miejscu konieczne jest nieco szersze omówienie całej sprawy.

Po wojnie, jeden z członków obsługi technicznej, Antoni Falukiewicz, ciężko ranny 4 września 1939 r., powrócił do Łodzi, gdzie pomimo jego kalectwa udało mu się znaleźć pracę w jednej z fabryk. W ciągu kilku kolejnych lat były radiotelegrafista założył rodzinę i zaczął udzielać się w miejscowym środowisku kombatanckim. Przy tej okazji wielokrotnie wskazywał, że wykrycie lotniska używanego przez lwowski dywizjon myśliwski było spowodowane działalnością V kolumny. Falukiewicz przytaczał jako dowód relację, zgodnie z którą podczas dyżuru przy telefonie nakrył młodego Hersego na podsłuchiowaniu rozmów. Dodatkowo, już w

kolejowej w Sknińowie, rzucił w stronę jednego z pilotów dywizjonu podkładem kolejowym. Według tej relacji Zubrzycki miał odepchnąć pilota i przyjąć na siebie impet uderzenia, co doprowadziło do uszkodzenia stopy. Wywiad ten, udostępniony na stronie Archiwum Historii Mówionej Powstania Warszawskiego, jest jednak mało wiarygodny, gdyż zaprzecza wielu wątkom poruszonym przez Zubrzyckiego w winnych jego wypowiedziach publicznych. Np. zamiast „eskadra”, używane jest słowo „dywizjon”, co w kontekście przedwojennych jednostek lotniczych jest zdecydowaną przesadą. Podobnych pomyłek, które nie zostały spowodowane szwankującą pamięcią Zubrzyckiego, jest więcej. Z tego też względu, wywiad ten należy traktować raczej jako „ciekawostkę”, niż poważne źródło. *Józef Kazimierz Zubrzycki „Żuber”* [dostęp 7 IV 2020] https://www.1944.pl/archiwum-historii-mowionej/jozef-kazimierz-zubrzycki,1513.html?fbclid=IwAR0baAPFON5XpMURx1QLzUoEhGh_wZvRT9IGmuazVN5hbeMvDrLI01U-Jc.

¹³⁰ IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-12, k. 2

okresie powojennym, Falukiewicz miał wielokrotnie odwiedzać mieszkańców Widzewa – Ksawerowa, którzy w rozmowach z nim wspominali o różnych plotkach rozsiewanych przez samego kuzyna właściciela majątku. Pozostali członkowie rodziny w okresie okupacji zachowali się bardzo przyzwoicie w stosunku do Polaków, ale postawa ich kuzyna budziła w okolicy sporo kontrowersji. Rodzina Herse opuściła swój pałac przed wkroczeniem do Łodzi oddziałów Armii Czerwonej, co nie powinno dziwić. Dziwi i zaskakuje natomiast fakt, iż w okolicach lotniska Lublinek wprost roilo się od niemieckich dywersantów, którzy w samych tylko Pabianicach byli w stanie wyrządzić sporo szkód. Tymczasem autorzy wielu monografii lekceważą nie tylko fakt nasilonej działalności dywersyjnej w Pabianicach, ale także wiele relacji samych lotników.

Jeden z mechaników ze 162 Eskadry pisał:

Do świtu dnia następnego transport był gotowy. Ruszyliśmy w nieznaną. Pociąg jechał szybko mijając stacje i stacyjki niczym pośpieszny. Gdzieś pod Łodzią zatrzymał się na małej stacji i tam otrzymaliśmy rozkaz wylądowania i zajęcia lotniska w majątku Widzew. Dywizjon nasz został przydzielony do Armii Łódź. Zwózka sprzętu odbyła się sprawnie. Ja z ppor. Gandorem przystąpiliśmy do wyznaczania kwater dla dowództwa dywizjonu oraz pilotów. W miejscowym pałacu nie zastaliśmy właściciela, Niemca, tylko cztery niewiasty; żonę właściciela, dwie dorosłe córki i staruszkę guwernantkę, z pochodzenia Francuzkę, która słabo mówiła po polsku. Na pytanie gdzie jest właściciel, żona odpowiedziała, że wyjechał do rodziny w Katowicach i powróci za kilka dni, zaś jedna z córek powiedziała w innym czasie, że ojciec wyjechał w sprawach handlowych za granicę. Wydało się to nam bardzo podejrzane. Prawdy dowiedzieliśmy się właściwie dopiero po 20 latach, kiedy zorganizowaliśmy, byli członkowie III Dywizjonu, wycieczkę w rocznicę wybuchu wojny, aby odwiedzić nasze wrześnie lotnisko w Widzewie i pałac. Rozmawialiśmy z tamtejszymi mieszkańcami, którzy mogli pamiętać przedwojennego właściciela majątku – Niemca. Obecnie majątek ten istnieje jako gospodarstwo państwowe, a ludzie, którzy dawniej służyli u owego Niemca, są pracownikami miejscowego PGR. Pewien starszy człowiek pamiętał nasz pobyt i walki powietrzne przez nas toczony, a nawet niektórych z nas poznał osobiście. Otóż, opowiedział on, że już w czasie okupacji ów właściciel-Niemiec, chwalił się, iż cały czas naszego pobytu w Widzewie miał zainstalowaną radiostację nadawczo-odbiorczą na poddaszu

Ipalacu. Widok na lotnisko miał wspaniały i wszystkie nasze poczynania przekazywał tam gdzie trzeba¹³¹.

W tym miejscu konieczne jest uściślenie, dla osób nieznanających okolic Łodzi i Pabianic – lotnisko Lublinek stanowi obecnie część dzielnicy Retkinia, która sąsiaduje z miastem Pabianice, gdzie we wrześniu 1939 r. planowano umieścić sztab lotnictwa Armii „Łódź”. Plany te, z nieznanych przyczyn, nie zostały jednak zrealizowane. Pomiędzy Pabianicami i Retkinią znajduje się miejscowość Widzew – Ksawerów, która w zasadzie została już wchłonięta przez rozrastającą się w Łódź. Na terenach tych w XIX i na początku XX w. osadnictwo niemieckie odgrywało bardzo dużą rolę, a większość zakładów przemysłowych w Łodzi była w rękach niemieckich lub żydowskich. W 1939 r. imperia przemysłowa niemieckich i żydowskich fabrykantów wyblakły i dość boleśnie odczuły zachodzące w tym czasie przemiany gospodarcze oraz szalejący wielki kryzys, ale nadal stanowiły spore źródło dochodów dla rodzin, które często kultywowały związki z Niemcami.

Z tego względu nie powinno dziwić, że na terenie przedwojennego województwa łódzkiego istniał cały szereg różnego rodzaju organizacji zrzeszających młodszych i starszych członków mniejszości niemieckiej. Na początku lat 30. działalność wspomnianych organizacji nie budziła większego zainteresowania władz, ale w miarę zmian zachodzących w relacjach pomiędzy Warszawą a Berlinem zmieniał się również charakter i poglądy działaczy niemieckich z Łodzi. Dobrym przykładem narastającego poparcia dla hitleryzmu wśród łódzkich Niemców, jest działalność Niemieckiego Stowarzyszenia Ludowego w Polsce, na czele którego przez kilka lat stał pochodzący z Łodzi Ludwig Wolff, zatwardziały nazista. Organizacja w szczytowym momencie swojej popularności liczyła około 25 tys. członków, którzy najaktywniej działali w Łodzi oraz Tomaszowie Mazowieckim. Wolff przejął kierownictwo nad organizacją w 1938 r.¹³² A rok później zorganizował w Łodzi, będącej od 1924 r. główną siedzibą organizacji, zjazd jej członków, który odbywał się pod hasłem „Ein Volk, ein Organization” – „Jeden Naród, Jedna Organizacja”. O zjeździe tak pisała ówczesna prasa:

¹³¹ K. Surma, *Moje wspomnienia z kampanii wrześniowej 1939 r.*, s. 2–3, ze zbiorów J. Wypiórkiewicza.

¹³² Wcześniej na czele Niemieckiego Stowarzyszenia Ludowego stał August Utta, działacz socjalistyczny, wieloletni łódzki radny, poseł na Sejm RP, oraz senator. J. Majchrowski (red.), *Kto był kim w Drugiej Rzeczypospolitej*, Warszawa 1994, s. 556–557.

Władze bezpieczeństwa poddały kontroli wszystkie karty uczestnictwa i usunęły z sali wszystkich, którzy nie byli oficjalnymi delegatami na zjazd. Zakwestionowano i usunięto również flagi organizacyjne: na czerwonym tle białe oko, w środku którego, miast swastyki znajduje się znak partyjny, zwany „Tatrune”. Spisano protokoły również niektórym osobom, które przybyły w specjalnym umundurowaniu partyjnym.

Jeśli chodzi o przebieg zjazdu, był on dość charakterystyczny. Kilka przemówień wygłosili przywódcy partyjni. Nikt po za tym z obecnych głosu się nie zapisał, dyskusji nie było żadnej. Zresztą nie jest ona w organizacji dozwolona. Jak wynikało z przemówień jednego z przywódców, „nie po to odbywają się zjazdy, by na nich dyskutować i parlamentaryzować, lecz po to by delegaci mogli wysłuchać swych przywódców”.

W ten sam sposób zresztą odbywają się posiedzenia Reichstagu niemieckiego: po za przemówieniami przywódców, nikt nie może przemawiać. Dyskusja jest niedopuszczalna.

Przemówienie wstępne wygłosił głównym przywódca partyjny –



Fot. 28 Grupa volksdeutschów z Polski po otrzymaniu z rąk Adolfa Hitlera honorowych odznak. Od lewej: Ludwig Wolff z Łodzi, Otto Ulitz z Katowic, gauleiter Josef Wagner z Wrocławia, burmistrz Rudolf Wiesner z Bielska-Białej, obergruppenfuhrer Werner Lorenz, senator Erwin Hasbacht z Ciecchocinka, baron Gero von Gersdorff z Wielkopolski, Weiss z Jarocina. Źródło: NAC, domena publiczna.

Landesleiter, Ludwig Wolff, który oświadczył na wstępie, że po raz pierwszy, Niemcy, mieszkający po za granicami swojej ojczyzny, czują się członkami „wielkiej wspólnoty niemieckiej”. Następnie p. Wolff podniósł, że dopiero rok 1933, który przyniósł zwycięstwo partii narodowo-socjalistycznej w Niemczech, przyczynił się do obudzenia świadomości narodowej Niemców w Polsce i od tego czasu datuje się silny rozwój i rozrost organizacji. Te „podmuchy wiosny” (Frühlingswehen!), które obudziły naród niemiecki, spowodowały również, jak twierdzi p. Wolff, „przekreślenie wszelkich różnic stanowych i klasowych w społeczeństwie niemieckim”.

Następnie zaatakował Żydów twierdząc, iż z tej strony grozi Niemcom największe niebezpieczeństwo. Żydzi bowiem bojkotują Niemców, nie dają zatrudnienia w swych przedsiębiorstwach Niemcom itd. [...] Śpiewem i okrzykami „Sieg – Heil” zakończono zjazd¹³³.

Innymi słowy, 12 marca 1939 r. w Łodzi, między innymi za sprawą Ludwiga Wolffa, miał miejsce zjazd niemieckich szowinistów i hitlerowców, zakończony gromkim „Sieg Heil”. Sam Wolff podczas wojny dosłużył się stopnia SS-Obersturmbannführera, o czym szeroko pisała ówczesna prasa łódzka¹³⁴. W sierpniu 1940 r. Wolff stwierdził, że cały naród polski należy wymazać z listy ludów posiadających jakąkolwiek kulturę¹³⁵. W kolejnych latach Wolff trafił do niemieckich jednostek Waffen-SS, między innymi do 10 Dywizji Pancerniej. Zmarł w 1988 r. w Niemczech.

Oczywiście Wolff był jednym z czołowych działaczy nazistowskich, ale w okolicach Łodzi nie brakowało ludzi o podobnych poglądach, co znalazło odbicie w okupacyjnych losach Łodzi, włączonej w skład Rzeszy – miasto przemianowano na Litzmanstadt, tak by upamiętnić niemieckiego generała z czasów I wojny światowej – Karla von Litzmana. Jednocześnie tylko w marcu 1939 r., w całej Łodzi, działaczom niemieckim skonfiskowano 41 sztuk broni palnej¹⁵⁰. W kolejnych miesiącach sytuacja ulegała dalszemu zaostrzeniu. Na krótko przed wybuchem wojny Policja i Straż Graniczna rozbiły kilka magazynów broni, w ostatnim tygodniu praktycznie codziennie dochodziło do zatrzymywania dywersantów i osób narodowości niemieckiej posiadających nielegalną broń¹³⁶.

¹³³ Nie dyskutować – tylko słuchać! Taki padł rozkaz na zjeździe Volksverbandu w Łodzi, „Republika”, nr 73/14 III 1939, s. 5.

¹³⁴ SS-Obersturmbannführer Wolff. Der erste kommissarische Kreisleiter der Stadt Lodscher wird heute eingesetzt, „Lodscher Zeitung”, nr 30/30 I 1940, s. 5.

¹³⁵ Wir klagen das gesamte polnische Volk an!, „Litzmannstädter Zeitung”, nr 235/25 VIII 1940, s. 5. 150 K. Czernielewski, W. Jarno, Garnizon łódzki Wojska Polskiego 1918–1939, Toruń 2008, s. 444.

¹³⁶ Ibidem, s. 444–445.

Podobnie wyglądała sytuacja w Pabianicach, gdzie dużą aktywnością wykazywali się działacze Niemieckiego Stowarzyszenia Ludowego oraz Partii Młodziemieckiej (Jungdeutsche Partei), kierowanej przez komisarza obwodowego (gaulaitera) Emila Schmidta. Na początku 1939 r. niektórym niemieckim mieszkańcom Pabianic wydawało się, że są już na terenie III Rzeszy – w jednej z fabryk należących do niemieckich właścicieli nakazano wszystkim robotnikom komunikowanie się tylko i wyłącznie w języku niemieckim¹³⁷. Podobnych przejawów niemieckiego szowinizmu było znacznie więcej, a nasilały się one w miarę zbliżania się wybuchu wojny¹³⁸.

Twierdzenie jednego z bardziej znanych autorów, tworzących prace poświęcone lotnictwu wojskowemu w okresie kampanii wrześniowej, że powtarzane w różnych opracowaniach informacje o V kolumnie¹³⁹ są kompletnie nieuzasadnione, gdyż „Oddział II dokonał sprawdzenia właścicieli gruntów, na których znajdowały się planowane lotniska”, nie ma żadnego uzasadnienia. W okresie poprzedzającym wybuch wojny, Oddział II Sztabu Generalnego nie był de facto w stanie choćby częściowo sprawdzić wszystkich właścicieli terenów, na których znajdowały się lotniska polowe. Tym bardziej że na samym tylko Wołyniu było ich kilkadziesiąt, podobnie w rejonie Lwowa i Wilna. Łącznie liczba wszystkich terenów przewidywanych jako możliwe do wykorzystania w charakterze lotnisk polowych wyniosła na pewno kilkaset¹⁴⁰. Dokładne sprawdzenie kontrwywiadowcze wszystkich właścicieli i ich rodzin było więc, przy ograniczonych możliwościach polskiego kontrwywiadu, niemożliwe.

Polskie służby nie tylko nie zdołały sprawdzić wszystkich miejsc przeznaczonych pod lotniska, ale także odpowiednio zabezpieczyć miejsca wybrane na lotniska polowe. Na działalność niemieckiej V kolumny w rejonie Łodzi jako źródło zagrożenia dla jednostek lotniczych wchodzących w skład sił przydzielonych do Armii „Łódź”, wskazywał nie tylko Falukiewicz. Dobrym przykładem jest kilka, publikowanych w różnych pozycjach, relacji autorstwa Bohdana Arcta¹⁴¹. Ponadto ważnym wątkiem, kompletnie pomijanym przez historyków lotnictwa jest fakt, iż podczas

¹³⁷ B. Wachowska, *Pabianice w okresie drugiej Rzeczypospolitej 1918–1939*, [w:] G. Missalowa (red.), *Dzieje Pabianic*, Łódź 1968, s. 317.

¹³⁸ E. Stawiński, *Piąta kolumna* [dostęp 16 XI 2019] https://um.pabianice.pl/artykul/110/203/piata-kolumna?fbclid=IwAR3hfzp0JbZtscwzGyT5Oac5aMs0blcGCnq_VA4IP-tZcPeBA8EQaxm-O7o.

¹³⁹ Ł. Łyżba, op. cit., s. 22.

¹⁴⁰ W dokumentacji archiwalnej nie zachowały się wszystkie teczki zawierające opisy miejsc przewidzianych na lotniska polowe w czasie wojny. W sumie mogło być ich ponad tysiąc.

¹⁴¹ B. Arct, *Pamiętnik pilota Bohdana Arcta. Wspomnienia 1939–1945*, Dęblin 2014, s. 14.

toczących się kilka dni później walk o kontrolę nad Pabianicami, Wojsko Polskie było wielokrotnie atakowane przez niemieckie grupy dywersyjne. Możliwe, że grupy, które próbowali zwalczać żołnierze z Lublinka, przystąpiły do akcji dywersyjnych w Pabianicach. Dywersanci atakowali wycofujące się oddziały Wojska Polskiego, powodując poważne starty w ludziach i sprzęcie. Fakty te są powszechnie znane. Dlaczego zatem informacje o działaniach dywersyjnych prowadzonych przez kuzyna właściciela majątku w Widzewie – Ksawerowie są traktowane jako nieprawdziwe? Wyjaśnienie, jakie przedstawia w tej sprawie autor monografii dywizjonu¹⁴², jest dość pokretnie. Owszem, Niemcy posiadając informacje o lokalizacji lotniska, mogli je zaatakować w dniu 1 września, ale wówczas zdradziliby swojego agenta. Samoloty przybyły na lotnisko dopiero pod wieczór 31 sierpnia – lądowały przy rozpalonych ogniskach, które ułatwiały lądowanie. Nie było więc innej możliwości ich wykrycia, jak tylko za pośrednictwem agentury.

Zresztą, już w godzinach porannych 1 września nad lotniskiem polowym pojawiły się niemieckie samoloty rozpoznawcze, które zostały zaatakowane przez polskich myśliwców¹⁴³. Czego w pobliżu Widzewa – Ksawerowa szukał samotny Heinkel He 111¹⁴⁴? Na to pytanie trudno dostarczyć jednoznacznej odpowiedzi, jednakże w kontekście doniesień i relacji o niemieckiej radiostacji w majątku można przypuszczać, że zadanie niemieckiej załogi polegało na zlokalizowaniu polskiego lądowiska. Nawet jeśli przyjmujemy, że niemiecki bombowiec po prostu przez przypadek pojawił się nad lądowiskiem, lub że jego zasadniczym celem była Łódź i lotnisko Lublinek, to jak wytłumaczyć pojawienie się kolejnego samolotu, o którym w swoim „Sprawozdaniu” nie wspomina dowódca dywizjonu¹⁴⁵?

Niejednoznacznie o sprawie ewentualnego umiejscowienia radiostacji w majątku wypowiadał się także ostatni z żyjących lotników dywizjonu, ppłk pil. Franciszek Kornicki, który w 2016 r. stwierdził:

¹⁴² *Oskarżenia właściciela majątku Widzew, że szpiegował i min. naprowadził przez radiostację Messerschmitta z I./ZG 2, które 4 września 1939 roku zaatakowały lotnisko są bezpodstawne. Mając informacje o lotnisku Niemcy mogli je zaatakować już pierwszego dnia wojny.* Ł. Łydzba, *Lwowski...*, s. 22.

¹⁴³ Szerzej w rozdziale poświęconym działaniom III/6 Dywizjonu Myśliwskiego w ramach lotnictwa Armii „Łódź”.

¹⁴⁴ IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1a/5, k. 4.

¹⁴⁵ Istnieje kilka sprzecznych relacji. Pierwsza z nich mówi o co najmniej dwóch niemieckich samolotach dostrzeżonych w powietrzu przez pilotów dywizjonu. Jej autorem jest Karol Surma, szef mechaników jednej z eskadr. Druga, autorstwa Józefa Zubrzyckiego, mówi wręcz o trzech dostrzeżonych w krótkim odstępie czasu samolotach niemieckich, którymi miały być: 2 He 111 oraz 1 Hs 126, który „wyskoczył” z mgły przyziemnej od strony Pabianic. K. Surma, op. cit., s. 3; M. Bułat, *Wywiad z ppor. Józefem Zubrzyckim* [dostęp 15 XI 2019] https://www.youtube.com/watch?v=QOPlm5cWG_M.

Niemiecka radiostacja w rejonie Widzewa. Możliwe, ale nikt tej radiostacji nie znalazł. Dużo rozmaitych podejrzeń o „5tej kolumnie” krążyło wśród naszych żołnierzy¹⁴⁶.

Faktycznie, nikomu nie udało się zlokalizować radiostacji na te-



Fot. 29 Pałac w Widzewie-Ksawerowie, gdzie kwaterowali piloci III/6 Dywizjonu. Źródło: polishairforce.pl.

renie majątku. Czy jednak jest to właściwe miejsce do poszukiwań? Z punktu widzenia pracy wywiadowczej umieszczenie radiostacji szpiegowskiej w folwarku, o którym wiadano, że będzie miejscem postoju jednostki wojskowej, byłoby bardzo ryzykowne. W okolicy było wiele znacznie spokojniejszych miejsc, gdzie można było w spokoju rozstawić potrzebną aparaturę. Biorąc pod uwagę, że przed wojną w pobliskich Pabianicach mieszkało prawie 7 tys. Niemców, odpowiednich lokalizacji nie brakowało.

Jak widać, podstawy do wyrażenia daleko posuniętego zaniepokojenia postawą niemieckich właścicieli majątku w którym rozlokowano lwowski

¹⁴⁶ List Franciszka Kornickiego do Piotra Rapińskiego, Findon 14 IV 2016 r.

dywizjon myśliwski, nie były pozbawione mocnych podstaw. Falukiewicz relacjonował wydarzenia z 31 sierpnia:

Noc na 31 sierpnia minęła spokojnie. Spanie na pachnącym sianie nie było takie złe. Dzień, jak poprzednie dni, był mglisty, co zapowiadało piękną ciepłą pogodę. W godzinach popołudniowych miałem dyżur przy telefonie, siedziałem na krześle przy stole i czekałem na telefon. Tak jak by ktoś miał do mnie zadzwonić, ale aparat milczał. Takie siedzenie było bardzo przykre, gdyż wtedy myśli leciały do domu, do rodziny. Traciło się humor na pozostałą część dnia.

Te rozmyślania przerwał mi siostrzeniec właściciela, który ciągle się kręcił po pomieszczeniach a drzwi miałem otwarte do holu. Zdenerwowałem się i zamknąłem drzwi i dalej siedziałem czekając, że może wreszcie telefon odezwie się.

I tak jakbym myślami spowodował, że telefon zadzwonił i przerwał ciszę. Podniosłem słuchawkę, zameldowałem się, i wtedy zobaczyłem poruszającą się kłamkę drzwi. Pomału opadła i w drzwiach powstała mała szczelina. W słuchawce usłyszałem aby poprosić Dowódcę dywizjonu. Odpowiedziałem „tak jest – proszę chwilę poczekać”. Podskoczyłem do drzwi, raptownie otworzyłem i głowa chłopca wpadła mi do pokoju – czyli podsłuchiwał. Złapałem go za koszulę pod gardłem, potrząsnąłem i zapytałem dlaczego podsłuchuje pod drzwiami. Był tak zaskoczony, że nie mógł wymówić ani jednego słowa.

W tym momencie z góry schodzili dwaj oficerowie i zapytali co się dzieje. Zameldowałem, że podsłuchiwał pod drzwiami gdy zadzwonił telefon i na tym go złapałem.

Poprosiłem Dowódcę do telefonu i stanąłem przed drzwiami, żeby nikt nie mógł słuchać. Po tym incydencie przyszedł zmiennik, a ja poszedłem do kolegów¹⁴⁷.

Poza problemami z właścicielami majątku, w którym zakwaterowano dywizjon pojawiły się także inne trudności. Jedną z poważniejszych było zgromadzenie odpowiedniego zapasu paliwa, po który 26 sierpnia udał się do Łodzi między innymi cytowany już wcześniej szef mechaników 162 Eskadry, Karol Surma¹⁴⁸. Łącznie w Widzewie – Ksawerowie udało się zgromadzić prawie 108 tys. litrów paliwa, które umieszczono w 360 beczkach. Dodatkowo personel techniczny zgromadził duży zapas oleju silnikowego

¹⁴⁷ A. Falukiewicz, op. cit., s. 24.

¹⁴⁸ K. Surma, op. cit., s. 3.

oraz części naziemnych. Przystąpiono także do zorganizowania warsztatu polowego, w którym planowano przeprowadzać naprawy samolotów¹⁴⁹.

Rzut powietrzny dywizjonu pozostawał na lotnisku polowym w Obroszynie. Dopiero rano 31 sierpnia personel jednostki ode-



Fot. 30 Personel dywizjonu przy samolocie RWD-8. Z kopertą ppor. Jan Wiśniewski. na chwilę przed wylotem do Łodzi. Źródło: polishairforce.pl.

brał depeszę, w której lotnikom dywizjonu nakazywano przeprowadzenie samolotów na lotnisko polowe Widzew – Ksawerów. W poprzednich dniach pilotom dywizjonu udzielono ostatnich przepustek, oczekiwano, że pozwoli to na poprawę nastrojów wśród lotników i pozwoli na zamaskowanie przetrzucenia jednostek lotniczych wchodzących w skład lwowskiego pułku na lotniska polowe. W Widzewie – Ksawerowie wśród oczekujących na przybycie samolotów techników i mechaników panowało przeświadczenie, że wojna wybuchnie następnego dnia po przybyciu rzutu powietrznego.

W godzinach przedpołudniowych piloci III/6 Dywizjonu opuścili lotnisko w Obroszynie i rozpoczęli długą podróż do Łodzi. Pierwszym punktem, do

¹⁴⁹ Ibidem.

którego mieli dotrzeć, było znane im dobrze lotnisko w Dęblinie, gdzie uzupełniono paliwo. Następnie 22 samoloty myśliwskie i jeden samolot łącznikowy RWD-8 udały się na pierwsze lotnisko operacyjne dywizjonu. Piloci dotarli do celu w godzinach wieczornych – sprawiało to poważne zagrożenie dla niezających lądowiska pilotów. W celu „uratowania” sytuacji personel naziemny rozpałił szereg ognisk, które pozwoliły na bezpieczne wylądowanie 21 samolotów myśliwskich i łącznikowego RWD-8. Niestety, jeden z pilotów, ppor. Rębalski, podczas lądowania poważnie uszkodził swój PZL P.11c¹⁵⁰.

Prawdopodobnie w godzinach wieczornych, już po przybyciu całego dywizjonu do Widzewa – Ksawerowa, personel techniczny 162 Eskadry przystąpił do prac modernizacyjnych przy silnikach. Szef mechaników, majster wojskowy Surma, tak wspominał te wydarzenia:

Za zgodą d-cy Dyonu wydałem rozkaz mechanikom obsługującym samoloty P-7 aby rozłączyli cięgna „boostów”, przez co silniki zyskały większą moc i prędkość tych maszyn dorównywała P-11C. Już teraz byliśmy całkowicie przygotowani. Żołnierze w wolnych chwilach gromadzili się przy przyczepie radiostacji słuchając groźnych komunikatów. Obserwowałem ich twarze i zachowanie, zastanawiając się czego można będzie z nimi dokonać na wypadek wojny. Z corocznych ćwiczeń znałem rezerwę, wiedziałem, że to żołnierz trudny i niezbyt zdyscyplinowany. W następnych dniach przekonałem się jednak, że w obliczu nieprzyjaciela i ciężkich, bojowych zadań, był to materiał niezawodny. Ostatnią noc sierpnia wszyscy, zarówno załogi maszyn jak i mechanicy, choć mieli wyznaczone kwatery, spali pod samolotami jakby przezuwając najgorsze¹⁵¹.

Wraz z rzutem kołowym do Widzewa – Ksawerowa przybył także lekarz dywizjonu, dr Stanisław Pokrzywnicki, który od razu przystąpił do organizowania punktu opatrunkowego. Niestety, podczas przygotowywania stanowiska pracy, por. Pokrzywnicki stwierdził liczne braki, które udało się rozwiązać dopiero po uzyskaniu wsparcia od odpowiednich służb sanitarnych w Łodzi¹⁵².

¹⁵⁰ IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1a/5, k. 3.

¹⁵¹ K. Surma, op. cit., s. 3.

¹⁵² IPMS, sygn. LOT.A.II.6/1f/12, k. 1.

Stan dywizjonu w przededniu wybuchu wojny przedstawia tabela nr 2. Warto zwrócić uwagę na fakt, iż dywizjon posiadał dwa PZL P.11a¹⁵³. Według niektórych starszych źródeł, samolot dowódcy jednostki miał mieć pomalowane na czerwone fragmenty skrzydeł, zaś wzdłuż kadłuba miała ciągnąć się czerwona lub biało-czerwona (zdarzają się także interpretacje wskazujące na kolor biały) wstęga. Maszyna ta nie była zbyt intensywnie wykorzystywana przez dowódcę dywizjonu, który we wrześniu odstąpił ją ppor. pil. Czesławowi Głowczyńskiemu.

Tabela nr. 2. Wyposażenie III/6 Dywizjonu Myśliwskiego w dniu 31 VIII 1939 r.*				
Park lotniczy				
Lp.	Ilość	Typ	Przeznaczenie	Uwagi
1	10	PZL P.11c	Myśliwski	Podstawowe wyposażenie dowództwa dywizjonu oraz 161 Eskadry Myśliwskiej. Jeden z samolotów, przeznaczony dla dowódcy dywizjonu, był wykorzystywany przez ppor. pil. Czesława Głowczyńskiego ze 162 Eskadry. Spód końcówek obu skrzydeł wspomnianej maszyny był, według niektórych opracowań, pomalowany na kolor czerwony. Drugi samolot PZL P.11c noszący numer „4” był wykorzystywany przez ppor. pil. Jana Dzwonka, samolot nosił kolorowe godło przedstawiające wielobarwnego indyka.
2	2	PZL P.11a	Myśliwski	Starsza wersja samolotu myśliwskiego PZL P.11a. Trudno stwierdzić, czy oba samoloty były wykorzystywane przez 161 Eskadrę, czy też przez dowództwo dywizjonu (np. oficera taktycznego dywizjonu).

¹⁵³ IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1a/5, k. 2.

3	10	PZL P.7a	Myśliwski	Pierwszy budowany seryjnie samolot myśliwski firmy PZL. Samoloty PZL P.7a były poddane generalnemu remontowi, ze względu na zły stan silników, przez obsługę techniczną i stopniowo wchodziły do normalnej eksploatacji w ramach dywizjonu. Samolot z numerem 6.88 został rozbity i zniszczony w 1938 r. w wypadku lotniczym. Maszyna z numerem 6.133 została uszkodzona i zdobyta przez Niemców we wrześniu 1939 r.
idz	1	RWD-8	Łącznikowy	Samolot nieuzbrojony, według niektórych opracowań pilotowany przez st. sierż. pil. Stanisława Prymusa KuWszlis-Grygułowicza
Park samochodowy				
Lp.	Ilość	Typ		Uwagi
1	2	Samochody sanitarne		
2	2	Ciągniki		Prawdopodobnie C2P (?)
3	20	Samochody półciężarowe		
4	3	Samochody osobowe		Najprawdopodobniej pochodzące z mobilizacji auta cywilne
5	2	Motocykle		
Sprzęt radiowy				
Lp.	Ilość	Rodzaj		Uwagi
1	10	Radiostacje pokładowe N2/L		Radiostacje montowane tylko na samolotach PZL P.11c
2	2	Radiostacje nadawczo-odbiorcze montowane na podwoziach samochodów ciężarowych		

*Opracowanie własne na podstawie: IPMS, sygn. LOT.A.II/17/1a/5.

**Tabela nr. 3. Obsada personalna III/6 Dywizjonu Myśliwskiego w dniu
31 VIII 1939 r.***

Dowództwo dywizjonu

Lp.	Stopień wojskowy	Stanowisko	Imię i nazwisko	Uwagi
1	mjr	Dowódca dywizjonu	Stanisław Morawski	
2	por.	Oficer taktyczny	Tadeusz Jeziorowski	Odznaczony Virtuti Militari przez marsz. Józefa Piłsudskiego, poległ 4 września 1939 r.
3	ppor.	Oficer techniczny	Władysław Gandor	Spotykana także pisownia Gander. Jednocześnie pełnił funkcję oficera technicznego 161 Eskadry, rezerwista

4	por.	Lekarz dywizjonu	Stanisław Pokrzywnicki	
5	ppor.	Oficer gospodarczy	Falkowski	Imię nieznanе, rezerwista
6	st. sierż.	Pilot łącznikowy	Stanisław Prymus Kuszlis-Grygułowicz	Przeniesiony do dywizjonu myśliwskiego z dywizjonu towarzyszącego
7	st. sierż.	Dowódca drużyny łączności	Wierski	Imię nieznanе
8	plut.	Żołnierz drużyny łączności	Wojciech Buniak	Spotykana również pisownia Bujniak
9	kpr.	Żołnierz drużyny łączności	Edward Kowalik	

161 Eskadra Myśliwska

Lp.	Stopień wojskowy	Stanowisko	Imię i nazwisko	Uwagi
1	kpt.	Dowódca dywizjonu	Władysław Szczęśniewski	Patron Centrum Kształcenia Rolniczego w Widzewie – Ksawerowie

2	por.	Zastępca dowódcy	Władysław Goettel	
3	ppor.	Pilot	Marian Trzebiński	
4	ppor.	Pilot	Kazimierz Rębalski	
5	ppor.	Pilot	Tadeusz Koc	Po wojnie pozostał na emigracji i zmienił nazwisko na Kotz
6	ppor.	Pilot	Jan Dzwonek	Latał na samolocie PZL P.11c z numerem „4”, ozdobionym godłem własnego autorstwa, przedstawiającym wielobarwnego indyka
7	ppor.	Pilot	Edward Kramarski	Przed rozpoczęciem służby wojskowej piłkarz Resovii Rzeszów
8	ppor.	Pilot	Piotr Ruszel	

9	ppor.	Pilot	Wiesław Choms	
10	ppor.	Pilot	Andrzej Malarowski	
11	plut.	Pilot	Franciszek Prętkiewicz	
12	plut.	Pilot	Marian Domagała	
13	kpr.	Pilot	Feliks Gmur	
14	kpr.	Pilot	Antoni Seredyn	
15	st. szer.	Pilot	Stanisław Węgliński	
16	st. szer.	Pilot	Karol Sumara	

17	st. sierż.	Szef mechaników	Władysław Popielewski	
18	plut.	Magazynier	Zbigniew Zipser	Magazynier
19	plut.	Mechanik	Franciszek Stawidło	
20	plut.	Mechanik	Franciszek Przybylski	
21	plut.	Mechanik	Czesław Wilk	
22	kpr.	Mechanik	Edmund Witkowski	
23	kpr.	Mechanik	Franciszek Kmiecik	
24	plut.	Dowódca plutonu kierowców	Józef Złotek	Według innej wersji radiomechanik w stopniu kaprała
25	st. sierż.	Szef eskadry	Władysław Zieliński	
26	kpr.	Rusznikarz	Czesław Rzymyszkiewicz	
162 Eskadra				
Lp.	Stopień wojskowy	Stanowisko	Imię i nazwisko	Uwagi
1	por.	Dowódca eskadry	Bernard Groszewski	
2	por.	Zastępca dowódcy	Jan Wiśniewski	
3	ppor.	Oficer techniczny	Tadeusz Niemczewski	Rezerwista
4	ppor.	Pilot	Zdzisław Zadroziński	

5	ppor.	Pilot	Czesław Głowczyński	Jeden z najlepszych pilotów myśliwskich września, w Anglii przydzielony do 302 Dywizjonu Myśliwskiego „Poznańskiego”, następnie adiutant gen. Sikorskiego, pod koniec wojny w amerykańskiej 8 Armii Powietrznej
6	ppor.	Pilot	Zbigniew Szubert	Zamordowany w Katyniu
7	ppor.	Pilot	Antoni Dzięgielewski	
8	ppor.	Pilot	Franciszek Kornicki	
9	ppor.	Pilot	Ryszard Łopacki	
10	kpr.	Pilot	Zbigniew Urbańczyk	
11	st. szer.	Pilot	Jan Rogowski	
12	st. szer.	Pilot	Zbigniew Brzeźniak	
13	st. szer.	Pilot	Michał Krzyszowski	
14	st. szer.	Pilot	Tadeusz Andruszkow I	Urodzony 1919 (?), zm. 6 września 1939 r., w okolicach Grójca (?)
15	kpr.	Pilot	Jan Malinowski	
16	kpr.	Pilot	Kazimierz Kobusiński	
17	st. sierż.	Szef mechaników	Karol Surma	

18	plut.	Magazynier	Czesław Sanok	
19	plut.	Mechanik	Władysław Piłat	
20	plut.	Mechanik	Józef Zubrzycki	<i>W Sprawozdaniu mjr. Morawskiego figuruje jako Władysław</i>
21	kpr.	Mechanik	Zygmunt Szkudlarski	
22	kpr.	Mechanik	Jan Sajna	

23	kpr.	Mechanik	Jakub Stachowicz	
24	kpr.	Dowódca plutonu kierowców samochodowych	Józef Borek	
25	kpr.	Kierowca	Terlecki	Imię nieznane
26	st. szer.	Kierowca	Aleksander Dumycz	
27	szer.	Kierowca	Paweł Boruta	
28	szer.	Kierowca	Małańczuk	Imię nieznane
29	szer.	Kierowca	Dziura	Imię nieznane
30	szer.	Kierowca	Balawender	Imię nieznane
31	szer.	Kierowca	Syrowski	Imię nieznane
32	szer.	Kierowca	Buda	Imię nieznane
32	kpr.	Rusznikarz	Edward Buziak	
33	st. szer.	Rusznikarz	Młodożeniec	Imię nieznane
34	st. sierż.	Szef eskadry	Wojciech Chuchro	

Inni żołnierze III/6 Dywizjonu

Lp.	Stopień wojskowy	Stanowisko	Imię i nazwisko	Uwagi
1	ppor.	Oficer techniczny	Kazimierz Dereń	Nie figuruje w <i>Sprawozdaniu mjr. Morawskiego, 161 EM</i>

2	kpr.	Członek personelu technicznego	Czesław Andrzejewski	161 EM
3	kpr.	Członek personelu technicznego	Franciszek Damski	161 EM
4	kpr.	Radiomechanik	Jan Dziubek	161 EM
5	kpr.	Członek personelu technicznego	Michał Herczuk	161 EM
6	kpr.	Członek personelu technicznego	Henryk Oźmina	161 EM
7	kpr.	Członek personelu technicznego	Mieczysław Pietras	161 EM
8	kpr.	Członek personelu technicznego	Mieczysław Selera	161 EM
9	kpr.	Członek personelu technicznego	Henryk Stadnik	161 EM
10	kpr.	Członek personelu technicznego	Suwiński	Imię nieznane, 161 EM
11	kpr.	Członek personelu technicznego	Leon Witkowski	161 EM

12	kpr.	Radiomechanik	Antoni Falukiewicz	161 EM
13	st. szer.	Członek personelu technicznego	Nierski	Imię nieznane, 161 EM
14	st. szer.	Radiomechanik	Andrzej Żub	161 EM, według innej wersji radiomechanik
15	szer.	Członek personelu technicznego	Michał Kaczorowski	161 EM
16	szer.	Członek personelu technicznego	Jan Kołodziej	161 EM
17	szer.	Członek personelu technicznego	Józef Procian	161 EM
18	szer.	Radiomechanik	Jan Tyrankiewicz	161 EM

19	st. szer.	Pilot	Tadeusz Andruszkow II	162 EM. W eskadrze służyło dwóch pilotów o tym samym imieniu i nazwisku. Jeden z nich, urodzony 18 listopada 1920 r. we Lwowie, służył potem w Polskich Siłach Powietrznych i poległ 27 września 1940 r., według J. Pawlaka, to właśnie on jest „Andruszkowem” z numerem II
20	kpr.	Członek personelu technicznego	Dominik Gociek	162 EM
21	kpr.	Członek personelu technicznego	Franciszek Hofman	162 EM
22	kpr.	Członek personelu technicznego	Stanisław Kędzia	162 EM
23	kpr.	Radiomechanik	Izydor Kiżny	162 EM
24	kpr.	Członek personelu technicznego	Jan Mazur	162 EM
25	kpr.	Członek personelu technicznego	Tadeusz Mroczkowski	162 EM
26	kpr.	Członek personelu technicznego	Lucjan Pastwa	162 EM
27	kpr.	Członek personelu technicznego	Franciszek Pohl	162 EM
28	kpr.	Członek personelu technicznego	Jan Szajna	162 EM
29	kpr.	Członek personelu technicznego	Mieczysław Wojciechowski	162 EM
30	kpr.	Członek personelu technicznego	Tomasz Żurkowski	162 EM
31	st. szer.	Radiomechanik	Józef Kot	162 EM
32	st. szer.	Członek personelu technicznego	Eugeniusz Stachurski	162 EM

33	st. szer.	Członek personelu technicznego	Mirosław Zacharko	162 EM
34	st. szer.	Członek personelu technicznego	Jan Curyło	162 EM
35	szer.	Członek personelu technicznego	Józef Kuzyk	162 EM

*Opracowanie własne na podstawie: IMPS, sygn. LOT.A.II.17/1a/5, k. 1–2; Ł. Łydźba, *Lwowski III/6 Dywizjon Myśliwski*, Poznań 2011, s. 25–28; J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie obronnej. Wrzesień 1939*, Warszawa 1991, s. 140–155.

Rozdział II

W SZEREGACH ARMII RÓMMLA

General Juliusz Rómmel był jednym z bardziej doświadczonych polskich oficerów w stopniu generała. Podczas wojny 1920 r.

udało mu się zapisać dość chlubną kartę jako dowódcy dużego zgrupowania polskiej kawalerii, później dowodził różnymi jednostkami liniowymi, aż wreszcie został jednym z generałów – inspektorów. Pomimo tego, gdy wiosną 1939 r. otrzymał dowodzenie nad Armią „Łódź”, szybko zdał sobie sprawę z własnych braku i słabości. Po pierwsze, ku niezadowoleniu generała, marszałek Rydz-Śmigły wierząc w pokojowe rozwiązanie konfliktu, zabronił prowadzenia prac fortyfikacyjnych na przedpolach wysuniętych pozycji obronnych. Decyzja ta skutecznie utrudniła przygotowywanie głównej pozycji, na której gen. Rómmel zamierzał rozwinąć swoją armię, złożoną z dwóch brygad kawalerii, czterech dywizji piechoty i szeregu jednostek pomocniczych.

General Rómmel z dużym zaskoczeniem odnotował, iż jego armia odczuwa poważny brak środków obrony przeciwlotniczej, nadając do Szefa Sztabu Głównego telegram następującej treści:

Wstrzymanie przesunięcia zmobilizowanych jednostek lotnictwa i opł wywoła na terenie Armii „Łódź” opóźnienie znaczne w możliwości ich użycia. Armia otrzymuje jednostki lotnictwa ze Lwowa, a dąplot z Wilna. Do ich przybycia na terenie Armii nie ma wcale lotnictwa, a prócz dwu kompanii ckm plot również nie ma czynnych środków plot nawet w razie nakazania przesunięcia lotnictwa na teren Armii. Będzie można sprowadzić rzuty powietrzne dopiero po przybyciu i zainstalowaniu rzutów kołowych, a więc najwcześniej po dwu dniach od wydania rozkazów przesunięcia¹⁵⁴.

¹⁵⁴ Telegram Inspektora Armii gen. dyw. Juliusza Rómmla do szefa Sztabu Głównego w sprawie przesunięć zmo-



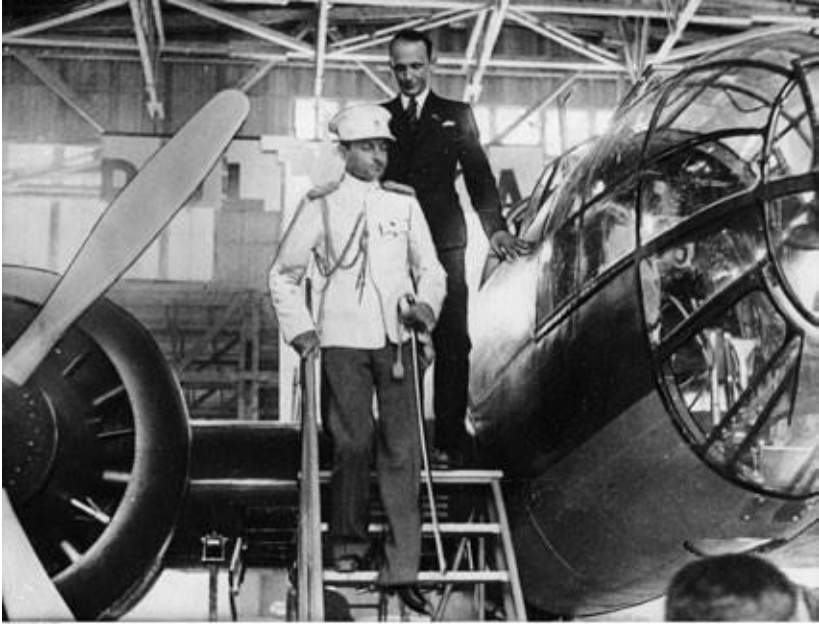
Fot. 31 Generał Juliusz Rómmel i gen. Knoll-Kownacki podczas zawodów w Zakopanem. Źródło: NAC, domena publiczna.

Dużą rolę w działaniach armii mogło odegrać własne lotnictwo, złożone z III/6 Dywizjonu Myśliwskiego, 32 Eskadry Rozpoznawczej, 63 i 66 Eskadry Obserwacyjnej oraz 10 Plutonu Łącznikowego. Niestety, poważne zaniedbania i regularne okłamywanie dowódcy armii przez zastępcę dowodzącego lotnictwem płk. Wacława Iwaszkiewicza, ppłk. Mateusza Iżyckiego, doprowadziło do sytuacji zgoła odwrotnej. Iżycki już przed wybuchem wojny powinien zadbać o odpowiednie rozmieszczenie sztabu lotnictwa, a także odpowiednie zorganizowanie jego pracy, czego jednak nie udało się osiągnąć². Co najzabawniejsze, oficer, który nie zdołał zorganizować odpowiedniego zaopatrzenia w żywność dla personelu latającego dwóch eskadr towarzyszących, w swoim sprawozdaniu stwierdził, że oddziały przybyłe z 6 Pułku Lotniczego były „średnie”³.

billizowanych jednostek lotnictwa i obrony przeciwlotniczej, w: *Wojskowe Teki Archiwalne* (dalej: WTA), tom 3, cz. 1, red. A. Wesołowski, Warszawa 2012, s. 270.

² IPMS, sygn. LOT.A.II.6/1f/3, k. 2.

³ IPMS, sygn. LOT.A.II.6/1f/5, k. 3.



Fot. 32 Księżę Paweł (regent Jugosławii) ogląda PZL.37b Łoś podczas wystawy lotniczej w Belgradzie. Źródło: NAC, domena publiczna.

Oprócz jednostek lotniczych, w skład sił przydzielonych płk. Iwaszkiewiczowi wchodziła także 3 Kompania Balonów Obserwacyjnych – jednostka całkowicie przestarzała, nadająca się wprost idealnie do korygowania ognia artylerii podczas wojny pozycyjnej, a nie błyskawicznych działań manewrowych prowadzonych przez Niemców w Polsce. Jednostka została oddana do dyspozycji dowódcy armijnej artylerii¹⁵⁵. Kompania nie odegrała praktycznie żadnej roli w działaniach wojennych, nie udało się jej dokonać ani jednego wzlotu balonu, a jedynym kontaktem z wrogiem okazała się wymiana ognia z kolonistami niemieckimi, którzy w nocy z 6 na 7 września, „tuż za Brzezunami” zaatakowali kompanię¹⁵⁶. Z tego też względu nie powinno dziwić, że personelowi

¹⁵⁵ Ibidem.

¹⁵⁶ S. Błaszczak, *Sprawozdanie o 3 kompanii balonów obserwacyjnych*, w: WTA, T. 3, cz. 4, s. 289.

jednostki udało się bez większych trudności przeprowadzić aż do granicy rumuńskiej prawie cały sprzęt przyznany w chwili mobilizacji.

Pozostając w temacie organizacji lotnictwa Armii „Łódź”, warto zwrócić uwagę na działania 32 Eskadry Rozpoznawczej, którą skierowano do folwarku w rejonie Sokolnik. Obecnie miejscowość, w której stacjonowała jednostka, nosi nazwę Sokolniki Parcela – pola wlotu, z których korzystali piloci z poznańskiej eskadry, znajdowały się na polach należących do folwarku. Wśród miejscowych do dnia dzisiejszego krążą opowieści o ucieczce właściciela folwarku na wieść o zbliżających się do Sokolnik wojskach niemieckich, a także o różnych metodach maskowania lotniska. Jeden z mieszkańców Sokolnik Parceli wspominał, że jego ojciec, w 1939 r. zatrudniony w folwarku, po wylądowaniu samolotów należących do Eskadry wypuszczał z folwarcznej stodoły krowy, których obecność miała przekonać postronnych obserwatorów, że w okolicy panuje cisza i spokój¹⁵⁷.

Tymczasem 32 Eskadra była jedyną jednostką zdolną do przeprowadzenia uderzeń bombowych na cele nieprzyjaciela zagrażające Armii „Łódź”. Niestety, dowódca lotnictwa armii, zapewne na wniosek jej dowódcy gen. Rómmla, zabronił załogom wykonywania bombardowań. Personel jednostki potraktował rozkaz jako ogólne zalecenie i wbrew woli przełożonych zabierał na loty rozpoznawcze ładunek bomb¹⁵⁸. Personelowi eskadry kilkakrotnie udało się zlokalizować niemieckie kolumny pancerne, które uznano za na tyle duże zagrożenie dla polskiej obrony, że w rejon Łodzi, na lotnisko Kuciny koło Aleksandrowa Łódzkiego¹⁵⁹, skierowano dwie eskadry wyposażone w samoloty bombowe PZL.37 „Łoś”. Działania Brygady Bombowej w rejonie Łodzi nie potrwały zbyt długo, ale przyniosły ciężkie straty w ludziach i sprzęcie¹⁶⁰.

Równie pechowo toczyły się wrześniowe losy 63 i 66 Eskadry Ob-

¹⁵⁷ Rozmowy z mieszkańcami wsi Sokolniki Parcela w woj. łódzkim, przeprowadzone przez autora 26 XI 2015 r.

¹⁵⁸ Eskadry Rozpoznawcze formalnie miały skupić się na prowadzeniu rozpoznania, które mogło nie zostać zrealizowane w przypadku zaangażowania się załogi w atakowanie celów naziemnych, np. kolumn zmotoryzowanych i pancernych nieprzyjaciela. Pomimo tego, we wszystkich eskadrach, wbrew rozkazom, uzbrajano samoloty w bomby. IPMS, sygn. LOT.A.II.8/1e/1, k. 3.

¹⁵⁹ Centralna Biblioteka Wojskowa w Warszawie (dalej CBW), sygn. RPS 541, k. 2.

¹⁶⁰ Dobrym przykładem są ciężkie straty poniesione przez działające samotnie samoloty bombowe PZL.37 Łoś z 212 Eskadry w dniu 4 września. List Feliksa Mazaka do Zarządu Koła ZBOWiD w Żelowie, z dn. 1 VIII 1979, s. 4–5.



Fot. 33 Samolot Junkers F-13 przed hangarem na lotnisku Lublinek w Łodzi. Na lotnisku znajdował się Wojskowy Ośrodek Przystosowania Lotniczego. Źródło: zbiory autora.

serwacyjnej¹⁶¹. Podzielone na plutony eskadry od samego początku swojego pobytu w rejonie Łodzi musiały radzić sobie z poważnymi kłopotami z zaopatrzeniem w żywność. W końcu personel jednej z eskadr wtargnął do wojskowej piekarni w Łodzi i podając kryptonim radiowy eskadry, wymusił na pracownikach wydanie chleba¹⁶². Szczególnie trudne okazały się jednak losy 10 Plutonu Łącznikowego, który był najsłabiej przygotowaną do wojny jednostką wchodzącą w skład lotnictwa Armii „Łódź”. Jednostka mobilizowana przez 5 Pułk Lotniczy, w ciągu pierwszych dwóch dni wojny musiała nie tylko dotrzeć spod Wilna do Łodzi, ale także zmagać się z brakiem paliwa, niemieckim nalotem, który 1 września zniszczył wszystkie przydzielone plutonowi samoloty, a także ogniem własnej piechoty, która „na wszelki wypadek” ostrzeliwała wszystkie nadlatujące samoloty.

Niestety, w ramach działań lotnictwa armijnego konieczne okazało się także sięgnięcie po inne siły. Wykorzystanie nieuzbrojonych samolotów

¹⁶¹ Vide: P. Rapiński, *Komar i kameleon. Lwowskie eskadry towarzyszące w czasie pokoju i wojny*, Oświęcim 2019.

¹⁶² IPMS, sygn. Lot.A.II.34/1k/4, k. 9.

szkolnych nie przyniosło, bo przynieść nie mogło, zbyt dobrych rezultatów. Za brak wyobraźni wyższych dowódców najwyższą cenę zapłacili dwaj nieznani lotnicy, którzy 2 września otrzymali rozkaz nawiązania łączności ze Sztabem Grupy Operacyjnej „Piotrków” gen. Wiktora Thomeé¹⁶³. Wydarzenia te zostały opisane przez płk. Iwaszkiewicza w następujący sposób:

W dniu 2 IX został użyty do łączności z Grupą Operacyjną „Piotrków” 1 samolot szkolny z pilotem plut. rez. Żakiem (nazwisko podane z zastrzeżeniem co do ścisłości) i pasażerem, oficerem młodszym nieznanego nazwiska ze Sztabu Armii. Samolot został przez własną piechotę zestrzelony, pasażer spalony, a pilot ranny i poparzony¹⁶⁴.

Niestety, ustalenie, czy wspomniane wypadki miały miejsce 2 czy 3 września¹⁶⁵¹⁶⁶, w oparciu o dostępne materiały jest niemożliwe¹⁶⁷. Nie ulega jednak wątpliwości, że lotnictwo Armii „Łódź” nie zostało w pełni wykorzystane przez dowódcę lotnictwa, na co zwracano uwagę już w okresie wojny. Autorzy pisma przekazanego 25 lutego 1942 r. Inspektorowi Polskich Sił Powietrznych, pytali między innymi, dlaczego gen. Rómmel nie podejmuje wysiłków w celu wykorzystania swojego lotnictwa 6 i 7 września, dlaczego dowódca lotnictwa nie podejmuje próby nawiązania łączności z Naczelnym Dowództwem Lotnictwa w Warszawie, a także dlaczego eskadry wchodzące w skład lotnictwa armii zaczęły odwrót w kierunku Łucka¹⁶⁸. Odpowiedź na postawione w 1942 r. pytania jest bardzo trudna – po pierwsze, Armia „Łódź” jako zorganizowana siła zbrojna przestała istnieć 6 września, gdy gen. Rómmel rozpoczął odwrót, a raczej paniczną ucieczkę do Warszawy. Po drugie, generał został albo wprowadzony w błąd i okłamany przez pozostającego przy jego sztabie ppłk. Iżyckiego, lub celowo przeinaczył słowa zastępcy płk. Iwaszkiewicza. Wspomnianą rozmowę, gen. Rómmel tak przedstawił na łamach swoich wspomnień:

Kiedy odprawiłem niefortunnego dowódcę, przyszedł do mnie dowódca lotnictwa armii „Łódź” płk Iżycki z meldunkiem, że lotnictwo armii przestało istnieć. Pozostały tylko 4 samoloty. Dopóki mieliśmy swoich

¹⁶³ IPMS, sygn. LOT.A.II.6/1f/3, k. 10.

¹⁶⁴ Ibidem.

¹⁶⁵ P. Rapiński, *Komar i kameleon. Lwowskie eskadry towarzyszące w czasie pokoju i wojny*, Oświęcim 2019, s.

¹⁶⁶; J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie obronnej*, Warszawa 1992, s. 130–131.

¹⁶⁷ Korespondencja autora z Bohdanem Miszczakiem.

¹⁶⁸ IPMS, sygn. LOT.A.II.6.1/f/2, k. 6.

*myśliwców, Niemcy latali bardzo ostrożnie. Po wykruszeniu się lotnictwa nieprzyjaciel zjawiał się wszędzie i bombardował wszystkie możliwe cele*¹⁶⁹.

Decyzja podjęta przez gen. Rómmla okazała się fatalna w skutkach, a nieskoordynowany odwrót części jednostek wchodzących w skład armii doprowadził do poważnego osłabienia polskiego frontu w jego centralnym odcinku. Niestety, działania podjęte przez gen. Tadeusza Kutrzebę oraz dowódcę Armii „Pomorze”, gen. Władysława Bortnowskiego, nie pozwoliły na przeprowadzenie skutecznego uderzenia na oddziały niemieckie w rejonie Ozorkowa. Możliwe, że przy wsparciu kilku „wielkich jednostek” wchodzących w skład Armii gen. Rómmla, walki w rejonie Kutna miałyby inny przebieg. Nie ulega natomiast wątpliwości, że żołnierze Armii „Łódź” zostali pozostawieni samym sobie i tylko zdecydowana postawa dowódcy Grupy Operacyjnej „Piotrków” pozwoliła na uratowanie przynajmniej części armii od całkowitego rozbicia i zniszczenia przez Niemców.

Do 7 września większość jednostek lotniczych przydzielonych do Armii „Łódź” stawiała bohaterski opór przeważającym siłom niemieckim. Załoga jednego z samolotów obserwacyjnych po lądowaniu pomiędzy liniami okopów polskich i niemieckich wymontowała z własnej maszyny karabin maszynowy i ostrzeliwała pozycje niemieckie aż do momentu przybycia grupy polskich żołnierzy, którym przekazano meldunki z rozpoznania. Wielu rannych pilotów podejmowały próby możliwie szybkiego powrotu do eskadry. Sytuacja lotnictwa pomimo niemieckiej przewagi ilościowej i jakościowej nie przedstawiała się źle – eskadry nadal dysponowały sporym zapasem sprzętu lotniczego, nie brakowało pilotów. Kończyły się natomiast materiały pędne, które można było uzupełnić na miejscu – w Łodzi.

Pomimo tego dowództwo lotnictwa Armii „Łódź” w oparciu o zachowanie sztabu gen. Rómmla podjęło decyzję o ewakuacji własnych sił na wschód, w stronę granicy z ZSRR. 10 września, gdy lotnictwo Armii „Łódź” de facto już nie istniało, gen. Józef Zając wydał rozkaz o reorganizacji sił lotniczych przydzielonych do poszczególnych sztabów. Zgodnie ze wspomnianym rozkazem w skład Armii „Łódź” miały wchodzić 66 Eskadra Obserwacyjna oraz 10 Pluton Łącznikowy. 32 Eskadra Rozpoznawcza miała przekazać wszystkie pozostałe samoloty do 6 Lekkiego

¹⁶⁹ J. Rómml, *Za honor i Ojczyznę. Wspomnienia dowódcy armii „Łódź” i „Warszawa”,* Warszawa 1958, s. 128.

Dywizjonu Bombowego, złożonego z 64 i 65 Eskadry¹⁷⁰, a III/6 Dywizjon został włączony w skład Brygady Pościgowej.

II

Wówczas też pojawił się poważny problem, którego rozwiązanie okazało się trudniejsze, niż można się było spodziewać – co zrobić ze zbędnym personelem. Dowództwo polskiego lotnictwa liczyło, że możliwe będzie odbudowanie polskiego lotnictwa we Francji, na terenie francuskich kolonii w Afryce Północnej. Liczono, że uda się przerzucić przez Rumunię i Bałkany bliżej nieokreśloną ilość samolotów treningowych i szkolnych, które następnie zostaną przerzucone lotem do Syrii, względnie Egiptu, gdzie planowano stworzyć od podstaw polskie ośrodki szkoleniowe¹⁹. Plany te nie zostały zrealizowane, podobnie jak obiecywane przez sojuszników dostawy sprzętu, który miał zostać dostarczony do portów czarnomorskich, a następnie kierowany na Przedmoście Rumuńskie, wokół którego planowano stworzyć silną linię oporu. Tymczasem polskie dowództwo przygotowywało się na przyjęcie samolotów Hawker Hurricane oraz lekkich bombowców Fairey Battle. Gen. Kalkus rozkazał przygotować specjalny pociąg, którym zamierzano dowieźć z portów czarnomorskich 10–14 samolotów Hurricane¹⁷¹. W dalszej kolejności planowano rozpocząć przerzut bombowców oraz brytyjskich bomb i części zamiennych potrzebnych do konserwacji samolotów angielskich¹⁷². Planów tych nie udało się zrealizować, ze względu na opóźnienia konwoju z pomocą wojskową dla Polski (jego eskortę stanowiły trzy polskie niszczyciele: OORP „Burza”, „Grom” i „Błyskawica”).

Czy jednak polskie lotnictwo mogło być uratowane przez dostawy sprzętu lotniczego z zachodu? Zdecydowanie nie. Dysproporcja sił, przewaga jakościowa oraz brak praktyki w korzystaniu z nowoczesnych angielskich samolotów przemawiały na korzyść napastników.

Wszelkie nadzieje na kontynuowanie oporu przekreśliła agresja sowiecka. Lotnictwo sowieckie dysponowało miażdżącą przewagą i o ile

¹⁷⁰ Instytut Polski im. Józefa Piłsudskiego w Nowym Jorku (dalej: IPJP), sygn. 025/81, k. 146–147. **19** IPJP, sygn. 025/81, k. 34.

¹⁷¹ IPJP, sygn. 025/81, k. 59.

¹⁷² Ibidem.

Fot. 34 Myśliwiec Hawker Hurricane na niemieckiej pocztówce z czasu wojny.
Źródło: zbiory autora.



działania przeciwko Niemcom były prowadzone w skoordynowany sposób, o tyle 17 września polskie lotnictwo mogło jedynie podejmować próby prowadzenia powietrznej partyzantki. Dodajmy, że próby te były pod wieloma względami udane, i przyczyniły się do zestrzelenia pewnej ilości sowieckich maszyn, które w wielu wydanych w okresie PRL opracowaniach były zaznaczane jako samoloty „N” – nieznane.

Piloci III/6 Dywizjonu Myśliwskiego uczestniczyli zarówno w bohaterskiej obronie Łodzi przed niemieckimi nalotami, których znaczenie jest obecnie deprecjonowane przez wielu łódzkich historyków, w odwrocie i reorganizacji lotnictwa na Przedmościu Rumuńskim, a także w walkach z lotnictwem sowieckim. W istniejącej literaturze przedmiotu istnieją poważne rozbieżności odnośnie do ilości odniesionych w tym czasie zestrzeleń i wykonanych lotów bojowych.

1 września 1939

II

Rankiem 1 września, jeszcze przed wschodem słońca, nad całym Widzewem – Ksawerowem unosiła się gęsta mgła, która uniemożliwiała prowadzenie jakichkolwiek działań bojowych. Wśród zamaskowanych w stogach siana samolotów przechadzał się dowódca 161 Eskadry, kpt. pil. Władysław Szczęśniewski. Przy samolotach klucza alarmowego zaczęli gromadzić się piloci, którzy od rana mieli być gotowi do natychmiastowego startu i zaatakowania niemieckich samolotów. Oprócz kpt. Szczęśniewskiego, do ukrytych myśliwców zbliżał się także jeden z mechaników – Józef Zubrzycki. Poranny spacer Szczęśniewskiego i Zubrzyckiego został zakłócony przez dochodzący z góry dźwięk silników lotniczych. Miarowy warkot budził zaniepokojenie kapitana, który w końcu zdecydował się podejść do Zubrzyckiego i zadał mu pytanie:

- Czy te dwa samoloty nad nami, na wysokości 4 tysięcy metrów, to nasze „Łosie”? Gdy mechanik zaprzeczył, dowódca 161 Eskadry podbiegł do klucza alarmowego i wydał rozkaz natychmiastowego jego poderwania¹⁷³.

W skład klucza wchodziły trzy myśliwce PZL P.11 pilotowane przez ppor. pil. Mariana Trzebińskiego, pchor. pil. Wiesława Chomsa oraz kpr. pil. Feliksa Gmura. Z całej trójki najwięcej szczęścia miał kpr. Gmur, który jeszcze podczas odrywania samolotu od ziemi miał otworzyć ogień do „wynurzającego” się z gęstej mgły niemieckiego Henschla Hs 126, nadlatującego od strony Pabianic. Józef Zubrzycki wspominał:

Kiedy doszedłem do szosy, klucz nasz już startował, klucz P.11c. Po prawej stronie kapral Gmur Feliks, oddawał, akurat kiedy podniósł już ogon do lotu poziomego, serię do Henschla, który wyskoczył z mgły przyziemnej od strony Pabianic.

I jeden i drugi oddawał serię do siebie. Widziałem jak seria kaprala Gmura dosięgła kadłuba, który momentalnie [Henschel 111¹⁷⁴], skręcił w lewo do tej mgły z której wyskoczył. Mam wrażenie, że to były

¹⁷³ M. Bułat, Wywiad z ppor. Józefem Zubrzyckim [dostęp 17 XI 2019] https://www.youtube.com/watch?v=QOPlm5cWG_M.

¹⁷⁴ Błąd, powinno być 126.



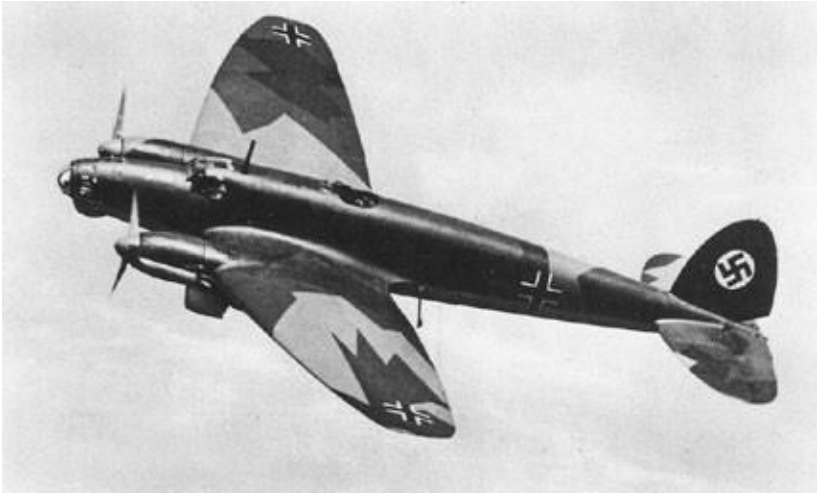
Fot. 35 Lądowisko Widzew-Ksawerów. Zdjęcie wykonane w okresie przedwojennym. Źródło: polishairforce.pl.

pierwsze, trafienia, pierwsze zestrzały, po prostu pierwsze spotkanie z nieprzyjacielem w 1939 r.

Do tego samolotu w zasadzie, ma prawo przyznać się mój trzeci dywizjon myśliwski lwowski, natomiast został przyznany tylko artylerii, chyba jako prezent dowódcy lotnictwa generała Zająca¹⁷⁵.

Jeżeli relacja Zubrzyckiego jest prawdziwa, to kpr. pil. Feliks Gmur powinien zostać uznany za pierwszego pilota, który zestrzelił lub uszkodził niemiecki samolot podczas II wojny światowej. Sam Gmur był bardziej oszczędny w słowach i nie zameldował o ostrzeleniu niemieckiego samolotu rozpoznawczego. Przyznał się natomiast do stoczenia walki powietrznej z samolotem Heinkel He 111. Zdaniem autora wydanej w 2011 r. monografii dywizjonu, nie doszło do żadnego spotkania z niemieckimi samolotami rozpoznawczymi nad lotniskiem w Widzewie – Ksawerowie, zaś klucz alarmowy został po-

¹⁷⁵ M. Bułat, op. cit.



Fot. 36 Samolot bombowy Heinkel He 111 na niemieckiej pocztówce z czasów wojny. Źródło: zbiory autora.

derwany w celu przechwycenia jednego Do 17P z eskadry dalekiego rozpoznania¹⁷⁶. Samolot miał wcześniej ostrzelać pociąg znajdujący się niedaleko Dobronia. Relacja Stanisława Prusisza, na którą powołuje się autor opracowania, nie dostarcza jednak żadnych informacji na temat typu i wyglądu maszyny.

Z jednej strony dowódca eskadry wydaje rozkaz do startu, na wieść o pojawieniu się w powietrzu dwóch bombowców, które później w „Sprawozdaniu” dowódcy dywizjonu staną się jednym He 111. Zestawienie z niemieckimi dokumentami wskazuje na to, że nad Widzewem – Ksawerowem pojawił się samotny Dornier Do 17, a naoczny świadek wspomina (z uwzględnieniem bardzo wielu szczegółów) wymianę ognia z Hs 126. O ile istnieje możliwość pomylenia He 111 z Do 17, o tyle pomylenie któregośkolwiek z wymienionych samolotów z rozpoznawczym Henschlem jest praktycznie niemożliwe.

Do 17 i He 111 były średnimi bombowcami, napędzanymi dwo-

¹⁷⁶ Ł. Łydźba, *Lwowski III/6 Dywizjon Myśliwski*, Poznań 2011, s. 30.



Fot. 37 Dornier Do 17 w barwach Legionu Condor, podczas wojny domowej w Hiszpanii. Źródło: zbiory autora.

ma silnikami, w układzie centroplata lub dolnopłata. Sylwetka Do 17 była często mylona z innymi niemieckim bombowcem Ju 86, które nie zostały bojowo wykorzystane w czasie kampanii wrześniowej. Pomylenie któregośkolwiek z wymienionych samolotów z Hs 126, jednosilnikowym górnopłatem, jest praktycznie niemożliwe. Niemożliwe jest również, by w ciągu krótkiej chwili jeden z lecących na pułapie 4 tys. metrów bombowiec zniżył się na tyle, by podnoszący ogon swojej maszyny, kpr. Gmur był w stanie oddać w jego stronę serię z karabinów maszynowych. Podobnie, załoga lecącego na tym pułapie bombowca nie mogła prowadzić ognia z broni maszynowej do startujących myśliwców, gdyż najprawdopodobniej ich nie widziała.

Istnieje kilka możliwości wyjaśnienia całej sytuacji. Pierwsza – Zubrzycki konfabuluje i jego opowieść jest od samego początku zmyślona. Jest to rozwiązanie najprostsze, jednakże w kontekście innej relacji należy je odrzucić. Wydarzenia pierwszych godzin wojny, tak opisuje inny członek personelu naziemnego III/6 Dywizjonu:

I września o świcie dowiedzieliśmy się z radia, że Niemcy przekroczyli naszą granicę, a niemieckie maszyny pojawiły się na polskim niebie. Pada rozkaz dowódcy: Piloci do maszyn!!! W kilka sekund piloci siedzieli w kabinach; pasy zapięte, dłonie na rozrusznikach, oczy wpatrzone w niebo... Tego pamiętnego ranka nad lotniskiem unosiła się mgła, widoczność około 50 m. Około 6-ej usłyszeliśmy warkot samolotu, który przeleciał nam nad głowami. Wystartowały dwie nasze maszyny, ale po przebicciu mgły nie napotykały już intruza¹⁷⁷.

Relacja Surmy potwierdza kilka ważnych faktów – po pierwsze, poranny start klucza alarmowego, po drugie niski przelot niemieckiego samolotu oraz gęstą mgłę, która umożliwiła ucieczkę niemieckiej załodze. Surma nie wspomina natomiast o wymianie ognia.

Wydarzenia poranka można by więc wyjaśnić jeszcze inaczej. Otóż dwa dostrzeżone na wysokości 4 tys. metrów bombowce rozdzieliły się. Jeden z nich zszedł do ziemi i korzystając z porannych mgieł, przeleciał tuż nad majątkiem Widzew – Ksawerów, który był zapewne znany niemieckim lotnikom jako posiadłość niemiecka, której nie należy atakować – tu wracamy do kwestii ewentualnej współpracy rodziny Herse z wywiadem niemieckim. Podczas dość niskiego przelotu, załoga Dorniera została ostrzelana przez kpr. Gmura, który po oderwaniu się od ziemi przeprowadził kolejny atak, opisywany przez Łukasza Łydźbę²⁷, a następnie skrył się w mgle. Samoloty z klucza alarmowego pokreśliły się jeszcze chwilę w jego poszukiwaniu, podczas gdy niemiecki bombowiec oddalił się, w czasie gdy druga maszyna kontynuowała lot na wysokości ok. 4 tys. metrów w stronę Pabianic, gdzie została ostrzelana przez baterię mjr. Stanisława Krzywobłockiego, który po latach wspominał:

Dnia 1 IX 39 r. o godz. 8.30 z kierunku południowo zachodniego nadleciał pierwszy niemiecki samolot Ju 86, wysokość około 4500 m. Awizowany był prawie jednocześnie przez dyonowe placówki obserwacyjno-alarmowe, jak i przez posterunki dozoru ośrodka. Z mego punktu obserwacyjnego był dobrze widoczny z daleka. Baterie na czas, przez połączenie szeregowe, były powiadomione z podaniem kierunku lotu i wysokości. Samolot ten przeleciał miasto z kierunku południowo-zachodniego w kierunku północno-wschodnim. Baterie

¹⁷⁷ K. Surma, *Moje wspomnienia z kampanii wrześniowej 1939 r.*, ze zbiorów J. Wypiórkiewicz, s. 3.
²⁷ Ł. Łydźba, op. cit., s. 30.



Fot. 38 Ppor. Kazimierz Rębalski przy swoim PZL P.11c. Źródło: polishairforce.pl.

oddady po kilka serii. Samolot ten w rejonie Łodzi nic nie bombardował¹⁷⁸.

Relacja mjr. Krzywobłockiego poza pewnymi błędami – np. godziną zdarzenia i kierunkami lotu, potwierdza większość słów Zubrzyckiego i Surmy. Kluczową kwestią wydaje się wysoki pułap, który wyklucza dokonanie niskiego przelotu oraz wymianę ognia z „jedenastką” kpr. Gmura. Nie ulega natomiast wątpliwości, że w godzinach porannych nad Widzewem – Ksawerowem pojawiła się co najmniej jedna maszyna niemiecka, która została ostrzelana przez kpr. Gmura. Natomiast relacja mjr. Krzywobłockiego nie wyklucza, że na niższym pułapie, w gęstej mgłę przemknęły inne samoloty.

Trzecią wersję wypadków, które rozegrały się rankiem 1 września na lotnisku w Widzewie – Ksawerowie, tak opisuje jeden z historyków:

W locie klucza alarmowego wzięli udział ppor. pil. Marian Trzebiński, pchor. pil. Wiesław Choms i kpr. pil. Feliks Gmur. Piloci mieli problemy z pościgiem z powodu pogody. Tylko kpr. pil. Feliks Gmur dogonił

¹⁷⁸ S. Krzywobłocki, *Sprawozdanie z działalności podczas kampanii wrześniowej 1939 r.*, w: WTA, T. 3, cz. 3, s. 133–134.

przeciwnika i oddał kilka serii, zanim niemiecki samolot obniżył lot i skrył się we mgle.

[...] *Przeciwnikiem polskiego klucza był Dornier Do 17P z eskadry dalekiego rozpoznania 3.(F)/123, który wystartował, na krótko przed wybuchem wojny o godz. 4.15 na rozpoznanie obszaru Łodzi. Załoga dowodzona przez Olt. Förstera zameldowała zestrzelenie atakującego polskiego myśliwca zanim skryła się we mgle. Klucz alarmowy bez strat wrócił na lotnisko¹⁷⁹.*

Jeszcze inaczej o wydarzeniach tego wrześnieowego poranka pisał znany historyk lotnictwa Jerzy B. Cynk:

Na meldunek sieci dozorowania, klucz alarmowy w składzie: ppor. Trzebiński, ppor. Choms i kpr. Gmur wystartował do lotu bojowego w pierwszej godzinie wojny, we mgle przyziemnej, przy bardzo słabej widoczności. Gmur napotkał nisko lecącego He 111, do którego oddał kilka serii. Bombowiec obniżył lot jeszcze bardziej i skrył się we mgle¹⁸⁰.

Trzecia wersja wypadków, najbardziej rozpowszechniona w polskiej historiografii, stawia w bardzo złym świetle wspomnienia Zubrzyckiego. Jest to o tyle zaskakujące, że:

- Józef Zubrzycki podczas wojny przeszedł szkolenie lotnicze i jako nawigator odbywał loty ze zrzutami do okupowanej Europy. Od nawigatorów wymagano bardzo dobrej pamięci i dokładnego śledzenia różnych detali. Tymczasem według tej koncepcji Zubrzycki pomylił dwie kompletnie niepodobne do siebie sylwetki,

- już po wojnie, po powrocie Zubrzyckiego do Polski, lotnik ten włączył się bardzo aktywnie w działalność różnych organizacji kombatanckich, które wspierały działalność Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie. Już w jesieni swojego życia, Zubrzycki zachował dobrą pamięć i często odwiedzał Muzeum, w którym regularnie angażował się między innymi w różne prace remontowe przy polskich samolotach z okresu dwudziestolecia międzywojennego, podczas których podpierał się głównie swoją pamięcią.

Jest ona całkowicie zgodna ze wspomnieniami jednego z pilotów

¹⁷⁹ Ł. Tydzba, op. cit., s. 30.

¹⁸⁰ J.B. Cynk, *Polskie lotnictwo myśliwskie w boju wrześnieowym*, Gdańsk 2000, s. 156.



Fot. 39 He 111 w filmie Kampfgeschwader Lutzow. Źródło: NAC, domena publiczna.

162 Eskadry, który nie był jednak uczestnikiem ani naocznym świadkiem opisywanych wydarzeń¹⁸¹.

Czy człowiek, który po kilkudziesięciu latach pamiętał, jak pracować nad różnymi detalami technicznymi samolotu PZL P.11c, nie byłby w stanie odróżnić dwusilnikowego niemieckiego bombowca od jednosilnikowego górnopłata? Z tego też względu autor przychylił się do wizji dwóch starć z udziałem kpr. Gmura. Pierwsze z nich miało miejsce podczas podrywania maszyny i zostało przedstawione na Schemacie nr 1. Drugie, już po starcie, gdy kpr. Gmur ruszył w pościg za idącym na dużej wysokości dwusilnikowym bombowcem. Niestety, jak było naprawdę, nie dowiemy się nigdy, gdyż kpr. Gmur zginął w 1940 r. w Wielkiej Brytanii. Starcie z bombowcem jest jednak utrwalone w dokumentacji archiwalnej. Mjr Morawski pisał:

¹⁸¹ F. Kornicki, *Zmagania. Autobiografia pilota myśliwskiego*, Sandomierz 2011, s. 75.

Od świtu dn. 1.IX – 1 klucz w alarmie, reszta w spoczynku bierze udział w organizacji lotniska.

II

O godz. 5 samolot nieprzyjaciela Heinkel 111 rozpoznaje rejon Pabianice – Łódź. Mglisto, pułap bardzo nisko. Start klucza alarmowego i walka nad lotniskiem bez wyniku¹⁸².

Ostatnią budzącą duże wątpliwości kwestią jest odpowiedź na pytanie, czego szukało niemieckie lotnictwo w rejonie Łodzi i Pabianic w godzinach porannych. Zdecydowanie nie było to przygotowanie do bombardowania Lublinka, gdyż jak zauważył dowódca jednej z baterii przeciwlotniczych – Niemiec niczego nie bombardował. Jeżeli przyjmiemy wersję o dwóch potyczkach – pierwszej z Hs 126 i drugiej z Do 17, to poruszona już wcześniej kwestia ewentualnego umiejscowienia w Widzewie – Ksawerowie lub jego najbliższej okolicy niemieckiej radiostacji szpiegowskiej staje się bardziej prawdopodobna.

W kontekście wydarzeń, które rozegrały się w godzinach porannych na lotnisku polowym Widzew – Ksawerów, warto wspomnieć jeszcze o pojawiającej się czasami w różnych opracowaniach informacji, jakoby Luftwaffe usprawiedliwiała terrorystyczny nalot bombowy na Wieluń obecnością w pobliżu miasta samolotów wchodzących w skład III/6 Dywizjonu Myśliwskiego. Jest to informacja całkowicie nieprawdziwa, gdyż polskie samoloty stacjonujące na lotnisku Lublinek (eskadry towarzyszące) oraz dwóch lotniskach polowych (Widzew – Ksawerów i Sokolniki Parcela), nie byłyby w stanie podjąć jakiegokolwiek kontrakcji przeciwko wyprawie bombowej złożonej z Ju 87, które zbombardowały bezbronny Wieluń, na terenie którego nie było żadnych celów wojskowych.

W kolejnych godzinach sytuacja na lotnisku Widzew – Ksawerów ulegała stopniowej poprawie. Około południa 162 Eskadra miała również wystawić klucz alarmowy³³, chociaż brakuje potwierdzenia tego faktu w dokumentacji archiwalnej¹⁸³. Pewną wskazówkę może stanowić zapis we wspomnieniach Franciszka Kornickiego, który tak pisał o pierwszych dniach wojny:

W pierwszych dniach dwa razy startowałem na alarm. Za pierwszym razem próbowałem przechwycić wrogi samolot, ale był o wiele szybszy i nie byłem w stanie się do niego zbliżyć¹⁸⁴.

¹⁸² IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1a/5, k. 4

³³ J.B. Cynk, op. cit., s. 156.

¹⁸³ IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1a/5, k. 4.

¹⁸⁴ F. Kornicki, op. cit., s. 75.

Nie ulega natomiast wątpliwości, że w ciągu dnia dywizjon pozostawał w Widzewie – Ksawerowie, a także że personel latający wykonał kilka lotów rozpoznawczych, które miały umożliwić wykrycie ewentualnych lotnisk zapasowych, na których zamierzano rozmieścić zasadzki myśliwskie. Niestety, zachowana dokumentacja archiwalna nie pozwala na jednoznaczne stwierdzenie, którzy piloci wykonywali loty rozpoznawcze, a także jaki był ich przebieg. Wydaje się jednak, że loty przebiegły spokojnie. Wydaje się bardzo prawdopodobne, że w jednym z nich uczestniczył ppor. Jan Dzwonek, który wspominał jeden z tych lotów podczas rozmowy z Wiesławą Wieczorek¹⁸⁵. Zdaniem Łydźby¹⁸⁶, loty te wykonano na samolotach PZL P.7 i RWD-8, jednakże autor nie podaje źródła tych informacji. Z jednej strony wydaje się dość oczywiste, że do wykonania lotów nie bojowych wykorzystano samoloty o gorszych osiągnięciach niż te, którymi dysponowała 161 Eskadra, która przynajmniej w teorii powinna mieć szansę na przechwycenie niemieckich bombowców. Z drugiej strony brak informacji na ten temat musi budzić niepokój i uzasadnione wątpliwości.

Możliwe, że w godzinach popołudniowych klucze alarmowe wystawione przez 161 i 162 Eskadrę mogły przeprowadzić kilka lotów. Mjr Morawski wspominał, że samoloty przesunięto na nowe pole wzlotów w tym samym majątku, następnie w ciągu dnia dokonano kilku startów na podstawie własnej obserwacji. Przy tej okazji doszło prawdopodobnie do spotkania z grupą niemieckich nurkowców, z I/StG 76. Niestety, spotkanie z niemieckimi samolotami działającymi w pobliżu zbombardowanego Wielunia nie zakończyło się starciem. Polacy na własne oczy przekonali się o słabości własnego sprzętu, który nie był w stanie dogonić niemieckich bombowców. Wcześniej polskie myśliwce przeleciały nad frontem w rejonie Wielunia¹⁸⁷, przelot ten nie przyniósł jednak żadnych wymiernych rezultatów.

Jeszcze w godzinach przedpołudniowych miała miejsce odprawa u dowódcy lotnictwa armii, na której pojawił się mjr Morawski. Otrzymał wówczas rozkazy na dzień następny, które mówiły o wystawieniu zasadzek myśliwskich, z których dywizjon miał zwalczać niemieckie wyprawy bombowe. Ponadto płk. Iwaszkiewicz oczekiwał, że myśliwcy będą gotowi do przeprowadzania wymiatania myśliwskiego nad linią frontu. W godzinach popołudniowych z Widzewa – Ksawerowa zaczęły wyjeżdżać pierwsze

¹⁸⁵ Ł. Łydźba, op. cit., s. 31.

¹⁸⁶ Ibidem.

¹⁸⁷ IPMS, sygn. LOT.A.II.6/1d/10, k. 1.

ciężarówki, które zaczęły kierować się do miejscowości wybranych przez pilotów dywizjonu.

II

Istnieją poważne rozbieżności odnośnie do lokalizacji zasadzek. Według najbardziej rozpowszechnionej wersji znajdowały się one w Kłoniszewie, Woli Wężykowej i Orchowie, jednakże niektórzy lokalni historycy starają się obalić te stwierdzenia, wskazując, że zasadzka w Kłoniszewie nie istniała. Niestety, trudno powiedzieć, na jakich źródłach oparte są te ustalenia. W 2011 r. w sieradzkiej prasie lokalnej miejscowy regionalista pisał bardzo szeroko o lotniku polowym w Męckiej Woli, które 1–4 września było wykorzystywane przez 66 Eskadrę Obserwacyjną, jednocześnie wymieniając cały szereg lotnisk polowych znajdujących się na terenie dawnego województwa sieradzkiego¹⁸⁸. Autor wymienia: Błazki, Chojne, Kłoniszew, Kuciny – Dzierżanów, Męcka Wola, Orchów, Wieluń (?), Wola Wężykowa i Złoczew¹⁸⁹, stwierdzając jednocześnie że lotnisko w Błazkach i Złoczewie nie było wykorzystywane podczas działań wojennych. Autor stwierdza także, że lotnisko w Męckiej Woli zostało bez problemu zlokalizowane przez por. obs. Przesławskiego i kpr. pil. Wacława Włosińskiego z 66 Eskadry¹⁹⁰.

Lokalizacja lotniska znajduje potwierdzenie także w opracowaniach autorstwa Cynka, Łydzby i wszystkich pracach Pawlaka. Wydaje się, więc, że lokalizacja lotniska jest pewna. Również lokalizacja lotniska Orchów jest potwierdzona¹⁹¹. Wątpliwości odnośnie do lotniska w Woli Wężykowej również zostały rozwiane przez autora niniejszego opracowania¹⁹². Wygląd lotniska zgadza się w zasadzie z opisem przedstawionym przez Pawlaka¹⁹³. Według opracowania Pawlaka, ciężarówka z technikami, którzy mieli przygotować lądowisko, opuściła Widzew – Ksawerów około 12.00. Najprawdopodobniej w tym samym czasie czołówki techniczne wyjechały również na inne lotniska polowe.

¹⁸⁸ J. Pietrzak, *Zapomniane lotnisko polowe w Męckiej Woli*, „Na Sieradzkich Szlakach”, nr 4/2011, s. 29–30.

¹⁸⁹ Ibidem.

¹⁹⁰ Ibidem. Pomyłka. Stanisław Przesławski był kapralem, a Wacław Włosiński obserwatorem. J. Pawlak, op. cit., s. 423.

¹⁹¹ Autor w 2017 r. osobiście odwiedził lądowisko w Orchowie, wspólnie z mieszkańcem wsi, który wskazał autorowi jego lokalizację. Była to „ostatnia szansa”, gdyż teren był już wówczas przygotowany do parcelacji pod zabudowę mieszkalną.

¹⁹² W 2017 r. autor osobiście udał się na lądowisko w Woli Wężykowej, które umiejscowione jest za torem kolejowym ciągnącym się od strony Pabianic. Miejscowi określają tę część Woli Wężykowej mianem „Kaczarni”, gdyż właściciel majątku trzymał tam kaczki. Obecnie na terenie dawnego lądowiska znajduje się pole uprawne.

¹⁹³ J. Pawlak, op. cit., s. 151.

Podsumowując wydarzenia, które rozegrały się w ciągu całego dnia, warto jeszcze na chwilę oddać głos jednemu z mechaników ze 162 Eskadry, który po latach tak wspominał wydarzenia pierwszego dnia wojny:

Mgła ustąpiła pod wpływem promieni słonecznych i od tej pory aż do południa maszyny startowały kluczami na patrolowanie nieba. Nagle syreny ogłosiły alarm lotniczy, a z naszej radiostacji dali znać, że leci wyprawa bombowców od zachodu. Wystartowały trzy klucze, nabrały wysokości i w chwilę potem zobaczyliśmy 5 Heinkli. Nasze samoloty zaatakowały ich z furją, Niemcy rozproszyli się, wyrzucili bomby na pola, zawrócili i na pełnym gazie uciekli. Tego dnia nasz klucz spotkał w okolicy Łodzi wyprawę bombową i zestrzelił Dorniera. W miejsce zestrzelenia tego Dorniera wysłaliśmy samochód z ekipą techniczną. Mechanicy wymontowali z niego karabiny maszynowe, zabrali po poległych Niemcach spadochrony i wrócili na lotnisko. Przegląd maszyn, które brały udział w walkach wykazał, że jedna z nich P-7 jest postrzelana i musi być latana. W tym celu podciągnięto ją pod sterty i tam mechanicy z wielkim zapalem zabrali się do naprawy, aby w dniu następnym była gotowa do lotu¹⁹⁴.

Relacja ta w zasadzie zgadza się z wcześniejszymi ustaleniami i nie pozostawia zbyt wiele wątpliwości. Sporo wątpliwości musi budzić także zestrzelenie niemieckiego bombowca, o którym brak informacji w opracowaniach. Podobnie, w pracy Łydzby brakuje informacji na temat uszkodzenia samolotu PZL P.7 ze 162 Eskadry¹⁹⁵. Uszkodzenia samolotu myśliwskiego z gronostajem na kadłubie nie potwierdza także relacja mjr. Morawskiego¹⁹⁶, jest jednak bardzo prawdopodobne, że chociaż jeden z samolotów należących do dywizjonu podczas alarmowego startu został celnie, choć nieskutecznie, ostrzelany przez niemieckich strzelców pokładowych.

Relację Surmy pod pewnymi względami potwierdza także cytowany już wcześniej mjr Krzywobłocki, który tak opisuje wydarzenia, które rozegrały się w godzinach popołudniowych pierwszego dnia wojny, i starcie lotników z dywizjonu lwowskiego z niemieckimi bombowcami, które próbowały bombardować lotnisko Lublinek w godzinach popołudniowych i wieczornych:

O godz. 10.45 z tego samego kierunku nadleciały 4 samoloty bombowe He 111, leciały gęsiego, na wysokości około 4000 m. Bombardowały, zrzucając

¹⁹⁴ K. Surma, op. cit., s. 3–4.

¹⁹⁵ Ł. Łydzba, op. cit., s. 31.

¹⁹⁶ IPMS, sygn. LOT.A.II/17/1a/5, k. 4.

po 10-11 bomb w każdej salwie: 100 lub 50 kilogramów, reszta zbliżona raczej do wagi 20 kilogramowych. Z mego punktu obserwacyjnego dobrze było widać cały przebieg. Będąc w środku ugrupowania dyonu, w większości przypadków miałem możliwość, poprzecznie lub skośnie, obserwowania uchylenia serii bateryjnych pod względem wysokości i odległości. Przez szeregowe połączenia dyżurny podoficer podawał moje obserwacje, np. „136, nisko 500, krótkie 200”. Dzień był słoneczny, jasny, lecz do południa był dość porywisty wiatr. Baterie 134, 135 i 136 zaczęły strzelać. Samoloty leciały wzdłuż toru kolejowego Pabianice – Łódź. Seria bateryjne układały się niezbyt dobrze – to były pierwsze strzały zmobilizowanych baterii. Lepszy element baterii szeregowych poszedł do baterii małokalibrowych 40 mm, ponadto ogólnie znana jest skuteczność i donośność strzelania baterii półstałych wz. 97. Pierwszy samolot nadleciał na stację kolejową Karole, wzdłuż toru. Dobrze go widziałem, z odległości około 2000 m. Obserwując przez lornetkę, widziałem jak bombardował. Widać było, jak wylatywała z niego zalewa bomb; jedna duża, kilka mniejszych. Bomby nie trafiły w dworzec ani też tory. Salwa ta wiatrem silnym została zniesiona o kilkaset metrów bliżej stanowiska baterii 136, zabijając i raniąc kilka osób cywilnych. Dobrze widziałem, jak dalej wzdłuż toru leciał na Dworzec Kaliski, ale już na zmniejszonych obrotach silnika (to wyraźnie widziałem z bliska i słyszałem pracę silnika). Następną serią, taka sama, mniej więcej 11–12 bomb, trafiła w magazyny Dworca Kaliskiego, zabijając 16 robotników i robotnic. Budynek Dworca Kaliskiego otrzymał rysę. Ze stojącego tam I plutonu kompanii km nr 42 został zabity plutonowy i 4 strzelców ciężko rannych. Następnym samolotem bombardował sztab Armii „Łódź” w Julianowie, teren elektrowni i dworzec Łódź Fabryczna, czwarty dwa wiadukty w pobliżu Dworca Kaliskiego i punkt obserwacyjny dyonu. [...] W czasie bombardowania tych obiektów jedną serią został rozbity dom na ulicy Bandurskiego, dom runął, zabijając około 20 osób. W domach przyległych do elektrowni miejskiej wybuchły dwa silne pożary. Po tym bombardowaniu samoloty odleciały w kierunku południowo-zachodnim, ścigane ogniem baterii. Drugi nalot w tym samym dniu (1 IX) rozpoczął się o godzinie 16.30 i trwał około 2 godzin do 18.30. Przede wszystkim były bombardowane Pabianice i drobne obiekty pomiędzy Pabianicami i Łodzią oraz ponownie Dworzec Karolew. W nalocie brało udział 20 samolotów. Lotnictwo nieprzyjaciela użyło bomb zapalających. Ze swego punktu obserwacyjnego widziałem, jak z samolotu wylatuje dużych rozmiarów cylinder, a potem z niego bomby zapalające i jedna krusząca. Baterie po południu tego dnia strzelały znacznie lepiej, zgrały swoje obsługi, rozpryski

były bardzo zbliżone do samolotów, które uporczywie nie zniżały się nad rejonem Łodzi niżej niż 3500 m. Na terenie Łodzi wybuchły teraz duże pożary, także płonęły Pabianice. Około godz. 18.00 nadleciały na lotnisko Lublinek 12 samolotów HE111, lecz nasz myśliwski lwowski dyon stoczył z nimi walkę. Dyon nie brał udziału:

*było to poza zasięgiem skutecznym,
lotnictwo nasze manewrowało, trzymało się z bliska ugrupowania nieprzyjaciela.*

Nasi myślicy rozproszyli nieprzyjaciela, który znacznie obniżając lot (około 300–500 m), a potem nabrał wysokość zbliżoną do 3000 m, bombardował rejon Polesia (przyległy do Dworca Kaliskiego), stanowisko 135 baterii i punkt obserwacyjny dyonu, używając bomb zapalających. Muszę sprawiedliwie i wiernie wyróżnić pracę posterunku obserwacyjno-alarmowego nr 3 (Ośrodka Łódź), który znajdował się na punkcie obserwacyjnym dyonu i w czasie kilkukrotnego bombardowania wieży zachowywali się wzorowo, pomagając nam w wykrywaniu rannych nalotów, są to: komendant posterunku nr 3 harcerz Maciejowski Feliks (drużyna harcerska nr 3 im. Traugutta), uczeń IV klasy Gimnazjum Kopernika. Na ochotnika został na wieży LOPP do obsługi windy elektrycznej p. Jakubowski Józef, zamieszkały: Karolew, ul. Kowieńska 15 m. 14. Ponadto wyróżniam wspaniałą rycerską walkę naszego dyonu myśliwskiego lwowskiego nad Lublinkiem.

Około godz. 18.30 nad Łódź nadleciał z kierunku zachodniego pojedynczy Do 17, trzymając się uporczywie wysokości zbliżonej do 4000 m, w przeciągu kilkunastu minut rozpoznawał teren Łodzi pod ogniem trzech baterii, które, strzelając salwami, zmuszały go do częstych zwrotów i coraz to większej wysokości, która w ostatnich minutach była zbliżona do 4500 m. Odlatując w kierunku południowo-zachodnim, tuż poza zasięgiem baterii, został zaatakowanych przez dwójkę samolotów naszych dyonu lwowskiego i na oczach wszystkich zestrzelony, paląc się opadł niedaleko Polesia¹⁹⁷.

W dalszej części swojej relacji odnośnie do wydarzeń z 1 września mjr Krzywobłocki wspomina jeszcze o zestrzeleniu samolotu bombowego Ju 86. Problem polega na tym, że samolotów tego typu nie używano podczas kampanii wrześniowej. Wróćmy jednak do wydarzeń opisanych przez dowódcę baterii artylerii przeciwlotniczej, które są bezpośrednio związane z działaniami lwowskiego dywizjonu myśliwskiego.

¹⁹⁷ S. Krzywobłocki, op. cit., s. 134–135.

Opisane przez majora wydarzenia z godzin przedpołudniowych odnoszą się najprawdopodobniej do niemieckich bombowców należących do I/KG 27, wyposażonego w samoloty bombowe Heinkel He 111P. Jeden z żołnierzy jednostki, którego relację przytacza na łamach swojej pracy Marius Emmerling, pisał:

Kiepska widoczność z powodu szarożółtych chmur burzowych nad Warszawą. Przy 1. przelocie nad Okęciem nie wszystkie maszyny zrzuciły bomby, dlatego robimy drugi nalot z dobrą skutecznością. Lot powrotny nad Łodzią, tam z powodu silnej artylerii przeciwlotniczej robimy unik jeszcze bardziej na południe. Przelot nad granicą na wysokości Wrocławia¹⁹⁸.

Z dużą dozą prawdopodobieństwa można przypuszczać, że samoloty He 111 z I/KG 27 zostały ostrzelane przez baterię artylerii przeciwlotniczej, około godziny 18.00. Później, około 18.30, tak jak chce tego mjr Krzywobłocki, nad miastem pojawiła się samotna maszyna rozpoznawcza, którą właściwie zidentyfikowano jako Do 17. Samolot należał do Stabsstaffel/KG 76 i miał za zadanie przeprowadzić rozpoznanie wyników bombardowania przeprowadzonego wcześniej



¹⁹⁸ M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską, T. 2 Kampfflieger*, Gdynia 2005, s. 16–17.

przez bombowce z I Gruppe w rejonie Radomsko – Radom – Dęblin – Skierniewice – Łódź – Kalisz – Ostrowo¹⁹⁹. Według Emmerlinga, około godziny 17.30 (według strefy czasowej obowiązującej w tym czasie w Niemczech, na zegarkach Polaków była 18.30), Dornier pilotowany przez Uffz. Liesche miał zostać zaatakowany aż przez pięć polskich myśliwców, a następnie skryć się w chmurach, nie odnosząc poważniejszych obrażeń²⁰⁰. Wydaje się możliwe, że pilot zaatakowany przez co najmniej dwa polskie myśliwce (należące do III/6 Dywizjonu Myśliwskiego ze Lwowa), został kilkakrotnie trafiony i podjął udaną próbę ucieczki. Jest możliwe, że samolot odniósł lekkie uszkodzenia, które udało się naprawić na lotnisku macierzystym. Niestety, maszyna nie została wykazana w spisie strat Luftwaffe, do którego dotarł Emmerling. Oczywiście nie można również wykluczyć możliwości zestrzelenia samolotu – opracowanie Emmerlinga jest najdelikatniej mówiąc dość jednostronne, podobnie jak cała niemiecka dokumentacja.

Zestrzelenie nie zostało jednak odnotowane przez dowódcę lwowskiego dywizjonu. Dlaczego? Odpowiedź na to pytanie jest bardzo trudne. Z jednej strony relacja mjr. Krzywobłockiego nie pozostawia żadnych wątpliwości odnośnie do tego, że samolot został zestrzelony i runął na teren dzielnicy Polesie, nie można jednak zapominać, że Dornier miał nad polskimi myśliwcami przewagę szybkości i to jego załoga decydowała o tym, jak rozegrać całe starcie. W tej sytuacji, najbardziej uzasadnionym wyjaśnieniem całej sytuacji wydaje się uznanie wspomnianego Do 17 za lekko uszkodzonego lub, prawdopodobnie, zestrzelonego. Informacje przedstawione przez Emmerlinga nie są zapowiedzią tego, co działo się później z samolotem. Autor stwierdza jedynie, że Polacy ścigali Dorniera aż do momentu, gdy nie zdołał on się skryć się w chmurach. Myśliwce, według Emmerlinga, nie zdołały zbliżyć się do Dorniera na odległość pozwalającą na oddanie celnego strzału. Dlaczego jednak mjr Krzywobłocki pisze o spadającym na dzielnicę Polesie Dornierze?

Sytuacja komplikuje się jeszcze bardziej, jeśli weźmiemy pod uwagę, że istnieje jeszcze jedna relacja wspominająca o zestrzeleniu niemieckiego

¹⁹⁹ Ibidem, s. 30.

²⁰⁰ Ibidem.

samolotu bombowego nad Łodzią 1 września, przytoczona jeszcze przed relacją mjr. Krzywobłockiego. Obie relacje wspominają o zestrzeleniu Dorniera. Obecność samolotu tego typu nad Łodzią jest potwierdzona przez źródła niemieckie – Niemcy nie potwierdzają natomiast zestrzelenia. Zarówno Surma, jak i Krzywobłocki zgodnie twierdzą, że bombowiec został zniszczony, załoga zginęła, a Polscy mechanicy wymontowali z niego karabiny maszynowe. A więc zestrzelony? A jeśli tak, to przez kogo? Dlaczego nie jest wykazany w opracowaniu Emmerlinga? Wreszcie, dlaczego zestrzelenia nie zapisał na konto swojej jednostki mjr Morawski²⁰¹? Odpowiedzi na te pytania pozostają tajemnicą.

Co ciekawe, o zestrzeleniu samolotu bombowego w rejonie Łodzi nie wspominają również inne opracowania dotyczące polskiego lotnictwa w kampanii wrześniowej. Płk Adam Kurowski w 1962 r. tak opisywał działania dywizjonu w dniu 1 września:

III/6 dyon myśliwski stał na folwarku Widzew; stan 21 samolotów. Dywizjon od świtu utrzymywał 1 klucz w alarmie. Reszta – w pogotowiu. W ciągu dnia dywizjon wyszukiwał tereny na lądowiska i zorganizował zasadzki w Woli Wężykowej, Łasku i Zduńskiej Woli. Doszło do kilku walk powietrznych w rejonie Pabianice, Łódź, jednak bez wyniku. Jeden z działających z zasadzki P-11 został postrzelony przez własną artylerię i rozbił się przy lądowaniu na przedpolu naszych linii²⁰².

Opis ten w zasadzie zgadza się z wcześniejszymi ustaleniami i przytoczonymi wyżej relacjami – z dwoma drobnymi zastrzeżeniami – piloci dywizjonu prawdopodobnie zestrzelili Do 17, a uszkodzenia odniósł nie PZL P.11, a PZL P.7a. Oba samoloty były do siebie bardzo podobne, możliwe więc, że Surma pomylił PZL P.7a z PZL P.11a²⁰³. Istnieje także możliwość, że to podwładni mjr. Krzywobłockiego uszkodzili polski myśliwiec, który w nocy z 1 na 2 września naprawiał Surma, ale ostatecznego potwierdzenia brak.

Ciekawą relację pozostawił jeden z czołowych lotników kampanii wrześniowej, ppor. pil. Czesław Głowczyński, który zapytany przez redaktorów „Skrzydlatej Polski” o swoją pierwszą walkę powietrzną, wspominał:

1 września siedząc w kabinie PZL P.11c czekałem wraz z kolegami na rozkaz startu bojowego. Wkrótce otrzymaliśmy wiadomość o grupie

²⁰¹ IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1a/5, k. 4.

²⁰² A. Kurowski, *Lotnictwo polskie w 1939 roku*, Warszawa 1962, s. 154.

²⁰³ K. Surma, op. cit., s. 4.

Dornierów. Wystartowaliśmy po godzinie 18. Dornierey leciały bardzo wysoko, więc nie zdołaliśmy ich zaatakować. Nurkując zbliżaliśmy się do lotniska polowego. Nagle na horyzoncie zobaczyłem samolot. Postanowiłem do niego dołączyć, ponieważ sądziłem, że jest to jeden z moich kolegów. Wkrótce okazało się, że przede mną leciał Heschel 126. Wtedy po raz pierwszy zobaczyłem czarne krzyże na skrzydłach i kadłubie oraz swastykę na stateczniku pionowym. Wkrótce zaczęliśmy do siebie strzelać. W czasie pierwszej serii unieszkodliwiłem obserwatora Henschla, a po drugiej samolot zaczął się palić. Następnie wleciał w chmurę, a mnie zabrakło amunicji. Działo się to na zachód od Pabianic. Wkrótce wylądowałem i zażądałem amunicji. Gdy nasz zbrojmistrz otworzył skrzynki amunicyjne zawołał: panie poruczniku pan ma amunicji jeszcze na całą wojnę. Wtedy zwiększyłem obroty silnika i postanowiłem startować. Wówczas podbiegł do mnie kpt. Szczęśniewski i krzyknął: przecież on tam nie czeka, aby Pan go dobił. Tak więc zrezygnowałem z lotu²⁰⁴.

Relacja Główczyńskiego jest materiałem bardzo ciekawym, obok którego nie można przejść obojętnie. Główczyński przyznaje się do ostrzelenia i uszkodzenia (zabity obserwator) niemieckiego samolotu rozpoznawczego Hs 126. Wydaje się, że „coś musi być na rzeczy”, skoro przy okazji pierwszego dnia wojny wątek zestrzelenia lub choćby uszkodzenia samolotu tego typu pojawia się w co najmniej dwóch złożonych niezależnie od siebie relacjach. Pojawia się jednak pytanie, czy na konto dywizjonu powinno się zapisać dwa, czy może jednak tylko jeden samolot tego typu. Dokładne przeanalizowanie obu relacji wydaje się jednak wykluczać możliwość, by dotyczyły one jednego lotu. Relacje Zubrzyckiego i Główczyńskiego odnoszą się wprawdzie do podobnej sytuacji – próba przechwycenia Dorniera i nagle pojawienie się lekkiego samolotu rozpoznawczego Hs 126, są w zasadzie jedynym elementem spójnym. W przypadku pierwszej relacji do wymiany ognia z samolotem rozpoznawczym dochodzi tuż nad lotniskiem, w drugim przypadku walka toczy się gdzieś w pobliżu lotniska w Widzewie – Ksawerowie, prawdopodobnie w rejonie Pabianic. W przypadku relacji Zubrzyckiego, zestrzelenie Hs 126 jest prawie pewne, zdaniem mechanika lwowskiego dywizjonu niesłusznie odebrane dywizjonowi, w przypadku ataku Główczyńskiego, sam pilot nie jest pewny, czy faktycznie „wykończył” niemiecką maszynę. Biorąc pod uwagę fakt, iż dokumentacja archiwalna, zarówno strony polskiej, jak i niemieckiej nie

²⁰⁴ C. Główczyński, *Wrześniowe pojedynki* (rozm. przepr. T. Malinowski), „Skrzydłata Polska”, nr 35 (2023), 02.09.1990, s. 9.

dostarcza żadnych informacji na temat starcia, jakie stoczył z niemieckim samolotem rozpoznawczym ppor. Głowczyński, wydaje się słuszne, by zaliczyć wspomnianego Hs 126, w którym pilot zabił obserwatora i doprowadził do wybuchu pożaru, jako „prawdopodobnie uszkodzony”.

Nie istnieje bowiem żadne, choćby szczątkowe potwierdzenie zestrzelenia maszyny. Głowczyński jako świadek również nie jest do końca wiarygodny, gdyż ewentualne zaliczenie zestrzelenia lub uszkodzenia niemieckiego samolotu miałyby spore znaczenie dla postrzegania jego działań w trakcie II wojny światowej, zresztą, on sam nie



Fot. 41 Ppor. pil. Czesław Głowczyński przy PZL P.11c. Źródło: polishairforce.pl.

był do końca przekonany, czy wspomniane wydarzenie miało miejsce w pierwszym, czy w drugim dniu wojny. W piśmie dostarczonym przez samego pilota do komisji Bajana, która po zakończeniu II wojny światowej zajmowała się ustaleniem ilości zwycięstw poszczególnych pilotów, pilot stwierdził np., że prawdopodobne zestrzelenie Hs 126 miało miejsce 2 września²⁰⁵. Jest to zresztą bardzo ciekawy dokument, gdyż pilot dołączył do niego kilka załączników. Niestety, brak czterech z nich, w tym fotografii

²⁰⁵ IPMS, sygn. LOT.A.IV.2/4/17, k. 1.

pilota zestrzelonego Hs 126, stwierdzono już w lipcu 1976 r. Co się stało z brakującymi dokumentami? Trudno powiedzieć. Możliwe, że zostały zagubione lub wyniesione z londyńskiego archiwum²⁰⁶.

W nawiązaniu do pisma Głównyńskiego z 3 lipca 1945 r. warto zwrócić uwagę, że znacznie prawdopodobniejszą wersją wydaje się ta z wywiadu udzielonego redaktorowi „Skrzydlatej Polski” – kolejka pilotów chętnych na wykonanie lotu była bardzo długa, brakowało maszyn. Głównyński, który z jakichś względów cieszył się specjalnymi względami dowódcy dywizjonu, mjr. Morawskiego (otrzymał między innymi zgodę na wykonywanie lotów na jego PZL P.11c), został zapewne wyznaczony do służby w kluczu dyżurnym już w pierwszym dniu wojny. 2 września Głównyński aż do godzin popołudniowych jest przydzielony do pracy przy sztabie dywizjonu – najprawdopodobniej ze względu na fakt, że wykonał kilka lotów już 1 września, w związku z czym Morawski zdecydował się o skierowaniu go do prac biurowych.

Jeszcze inny obraz działań prowadzonych przez lwowski dywizjon myśliwski w pierwszym dniu wojny, maluje się na podstawie rozmowy przeprowadzonej przy pomocy aparatu Hughesa przez ppłk. Iżyckiego:

Od rana nad liniami kolejowymi i lotniskami wiele pojedynczych samolotów rzucało bomby, ostrzeliwało. Lotnisk naszych nie rozpoznano. Myśliwcy startowali lecz nie mogli dogonić. Artyleria przeciwlotnicza w Łodzi nie strzela z powodu niskiego pułapu. Na Nitrat (?) był nalot 9 samolotów. Bomby padały niecelne. Własna bateria czterdzieści [milimetrów] strzela źle. W godzinach popołudniowych na odcinku 28 DP, w rejonie Wielunia, liczne naloty pojedynczych samolotów, lotem koszącym, robiły dość duże straty wojskom własnym.

Wymiatanie dwóch kluczy – dotąd nie powróciło. Na przedpole wysłano niedawno cztery rozpoznania bliskie „Karasi” na głębokość do 50 km²⁰⁷.

Dość zaskakujące wiadomości, chociażby w kontekście sprawozdania z działalności III/6 Dywizjonu Myśliwskiego, autorstwa mjr. Morawskiego, potwierdza inny dokument, w którym odnośnie do działalności lwowskiego dywizjonu czytamy:

III/6 wymiatał w rejonie Wieluń, na małej wysokości. Widział 9 samolotów na wysokości 2000 metrów. Do walki nie doszło z powodu

²⁰⁶ W zasadzie nie można wykluczyć żadnej możliwości. Praktycznie każde archiwum zmagają się z podobnymi problemami. Tydzień podczas prac nad monografią jednego z warszawskich dywizjonów myśliwskich również stwierdził brak dokumentu, przywoływanego przez dr. Pawłaka. Dokument ten znajduje się najprawdopodobniej w zbiorach dr. Pawłaka, które po jego śmierci przeszły w ręce prywatne.

²⁰⁷ IPMS, sygn. LOT.A.II.6/1d/10, k. 1.

przewagi szybkości roju nieprzyjaciela. Klucz alarmowy napotkał w rejonie Łodzi jeden bombowiec nieprzyjaciela, który wycofał się mając przewagę szybkości i został ostrzelany w odległości około 400 metrów²⁰⁸.

Z dużą dozą prawdopodobieństwa można przyjąć, że w godzinach popołudniowych wykonano patrol w rejonie Wielunia. Można również przyjąć, że podczas wykonanych wówczas lotów doszło do spotkania z niemiecką wyprawą bombową, której „lwowiacy” nie zdołali przechwycić. W pewnym stopniu potwierdza to także przytoczona wyżej relacja Głowczyńskiego.

Mjr Morawski i jego opracowanie dostarczają jednak znacznie więcej wątpliwości, jeśli chodzi o dzień 1 września. Według dowódcy dywizjonu, starty kluczy alarmowych odbywały się na podstawie obserwacji własnej²⁰⁹. Jest to o tyle zastanawiające, że w Łodzi działała zbiornica meldunkowa, która otrzymywała na bieżąco meldunki z różnych posterunków obserwacyjnych, a następnie przekazywała je do baterii artylerii przeciwlotniczej rozmieszczonych wokół miasta, a także do sztabu dywizjonu myśliwskiego stacjonującego na lądowisku w Widzewie – Ksawerowie. Dlaczego zatem lwowscy myśliwcy podrywali się do startu dopiero gdy widzieli niemieckie samoloty?

Podsumowując wydarzenia z dnia 1 września należy stwierdzić, że lwowski dywizjon dobrze poradził sobie z postawionymi przed nim zadaniami. Jednostka nie odniosła żadnych strat w ludziach i sprzęcie (trudno bowiem uznać za stratę podziurawienie poszycia w jednym z samolotów), i była gotowa do wystawienia zasadzek myśliwskich w dniu następnym. Dowódca dywizjonu miał okazję sprawdzić swoich ludzi w pierwszych starciach z lotnictwem nieprzyjaciela. Możliwe, że los dywizjonu został przesądzony już w godzinach porannych, gdy nad lotniskiem pojawiły się niemieckie samoloty (jak już wspomniano, istnieją poważne rozbieżności co do ich liczby i typu). Nie można również wykluczyć, że tak wczesne pojawienie się niemieckich lotników na Widzewem – Ksawerowie, było spowodowane nie do końca legalną działalnością właścicieli majątku.

Tabela nr. 4. Zwycięstwa i straty III/6 Dywizjonu Myśliwskiego w dniu 1 września*					
Zwycięstwa					
Lp.	Typ samolotu	Jednostka	Pilot	Okoliczności zestrzelenia / uszkodzenia	Uwagi

²⁰⁸ IPMS, sygn. LOT.A.II.6/1d/7, k. 1.

²⁰⁹ IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1a/5, k. 4.

1	Hs 126	Nieznana	kpr. pil. Feliks Gmur	Zestrzelony i zaatakowany zaraz po starcie z lotniska polowego w Widzewie – Ksawerowie	Zwycięstwo nie zaliczone, Hs 126 przypisany artylerii przeciwlotniczej
2	Do 17	Stabsstaffel/ KG 76	Nieznany	Zaatakowany przez klucz alarmowy III/6 Dywizjonu w godzinach popołudniowych, miał spaść na terenie dzielnicy Polesie	Zestrzelenie potwierdzone przez dowódcę dywizjonu artylerii przeciwlotniczej, Krzywobłockiego
3	Hs 126	Nieznana	ppor. pil. Czesław Główczyński	Główczyński wspominał w wywiadzie prasowym atak na samotnego Hs 126 w rejonie Pabianic 1 września	Samolot prawdo- podobnie uszkodzony. Możliwe, że Główczyński i Surma mówili o tym samym samolocie
Straty					
Lp.	Typ samolotu	Jednostka	Pilot	Okoliczności uszkodzenia / zestrzelenia	Uwagi
1	PZL P.7a lub PZL P.11c	161 lub 162 Eskadra	Nieznany	Samolot uszkodzony ogniem własnej artylerii przeciwlotniczej	Maszyna naprawiona przez personel naziemny

*Opracowanie własne, na podstawie: S. Krzywobłocki, *Sprawozdanie z działalności podczas kampanii wrześniowej 1939 r.*, w: WTA, T. 3; K. Surma, *Moje wspomnienia z kampanii wrześniowej 1939 r.*, ze zbiorów J. Wypiórkiwieza.

2 września 1939

Rankiem 2 września lwowski dywizjon myśliwski nadal pozostał na lotnisku docelowym w Widzewie – Ksawerowie. Na wyposażeniu jednostki pozostawało 21 samolotów myśliwskich i jedna maszyna łącznikowa. Już poprzedniego dnia do Warszawy odstawiono uszkodzony 31 sierpnia

samolot, za sterami którego podczas niefortunnego lądowania siedział ppor. pil. Kazimierz Rębalski.

II

Oprócz wystawienia trzech zasadzek myśliwskich, personel dywizjonu przygotował także stanowisko naprowadzania, na którym umieszczono samochód-radiostację wraz z obsługą. Jednym z jej członków był Antoni Falukiewicz, który po latach tak wspominał wydarzenia drugiego dnia wojny.

2 września nastąpił odlot kluczy na zasadzki, na lotniska rezerwowe w Zduńskiej Woli, Łasku oraz Woli Wężykowej. Ja z kolegą oraz radiostacją zamontowaną na samochodzie, dowodzoną przez plutonowego, udaliśmy się na zasadzkę radiową do Wiskitna pod Łodzią, od strony południowej. Zadaniem naszym było rozpoznawanie samolotów nieprzyjacielskich, podawanie przez radio ilości, ich wysokości oraz kierunku lotu. Meldunki te nadawaliśmy przez cały dzień do bazy, tj. Widzewa oraz lotnisk rezerwowych. Samoloty startujące z lotnisk rozbiły lecące klucze i dezorganizowały ich szyk bojowy. Miejsce wybraliśmy takie, żeby mógł wylądować i wystartować samolot, natomiast samochód ustawiliśmy w krzakach tarniny i zamaskowaliśmy²¹⁰.

W ciągu dnia działanie radiostacji zwróciło na siebie uwagę miejscowej ludności, która poinformowała żołnierzy lwowskiego dywizjonu myśliwskiego o wrogiej postawie właścicieli położonego w pobliżu folwarku, którego właściciele również mieli być zwolennikami hitleryzmu. Niepokojące informacje miało odebrać także dowództwo dywizjonu, które przynajmniej, według Falukiewicza, odwiedził wędrowny żebrak, informując o planowanym napadzie bojówkarzy z V kolumny²¹¹. Ten fragment relacji Falukiewicza budzi bardzo dużo wątpliwości i, co ważne, nie znajduje potwierdzenia w innych opracowaniach i wspomnieniach dotyczących lwowskiego dywizjonu. Warto jednak odnotować, że zasadzka radiowa w Wiskitnie została zlikwidowana około godziny 22.00, gdy jej obsada powróciła do Widzewa – Ksawerowa. Niestety, w ciągu dnia okazało się, że dywizjon poniósł pierwsze straty, odniósł także pierwsze potwierdzone sukcesy.

Obsada zasadzek myśliwskich wystawionych przez dywizjon w drugim dniu wojny, nadal stanowi przedmiot sporów pomiędzy badaczami. W 1989 r. sieradzki regionalista Jan Pietrzak wskazywał, że zasadzkę w Orchowiu obsadzali: ppor. Marian Trzebiński, kpr. Jan Malinowski i st. szer. Tadeusz

²¹⁰ A. Falukiewicz, *Autobiografia*, maszynopis ze zbiorów Piotra Matwieja, s. 26.

²¹¹ *Ibidem*, s. 26–27.

Andruszkow²¹². Inną obsadę zasadzki podaje Łydźba, który wskazuje, że w Orchowie przebywali por. Władysław Goettel, pchor. Ruszel i pchor. Choms²¹³. Obsada ta w zasadzie zgadza się z ustaleniami innych badaczy. Poważne rozbieżności istnieją natomiast w przypadku zasadzek w Kłoniszewie oraz Woli Wężykowej.

Według Łydźby, obsada zasadzki w Kłoniszewie przedstawiała się następująco: ppor. Zbigniew Szubert, kpr. Jan Rogowski (para PZL P.7a), ppor. Trzebiński, kpr. Rogowski, st. szer. Andruszkow. Na potwierdzenie swojej tezy, poznański badacz przytacza następujący cytat:

Drugiego września naszemu kluczowi (tworzyliśmy go z porucznikiem Marianem Trzebińskim i Tadeuszem Andruszkowem) przypadł dyżur na lotnisku w Łasku. Niestety, Andruszkow uszkodził przy lądowaniu samolot i pozostaliśmy z porucznikiem w dwójkę. Samoloty tkwiły ogonami w łasku, mieliśmy więc ograniczone pole widzenia. Ale w pobliżu lądowiska stała potężna sterta słomy – świetny punkt obserwacyjny. Umieściliśmy tam dwóch mechaników z raketami²¹⁴.

Różnice pomiędzy opracowaniem Pietrzaka i Łydźby są widoczne także w przypadku zasadzki w Woli Wężykowej. Pietrzak podaje, że jej obsadę tworzyli ppor. Jan Dzwonek (którego Pietrzak uważa za dowódcę klucza), pchor. Edward Kramarski i plut. Franciszek Prętkiewicz⁶⁶. Zgoła odmienny pogląd na obsadę zasadzek ma Jerzy Pawlak. Dokładniejsze informacje na temat obsad poszczególnych zasadzek dostarcza tabela nr 5.

Tabela nr. 5. Obsada zasadzek myśliwskich III/6 Dywizjonu w dniu 2 września 1939*				
Lokalizacja	Pawlak	Łydźba	Pietrzak	Cynk
Orchów	por. Goettel, pchor. Kornicki, kpr. Rogowski, kpr. Urbańczyk	por. Goettel, pchor. Ruszel, pchor. Choms	ppor. Trzebiński, kpr. Malinowski, st. szer. Andruszkow	ppor. Koc, ppor. Rębalski, ppor. Malarowski, NN

²¹² J. Pietrzak, *Z działań lotnictwa polskiego w Sieradzkim we wrześniu 1939 r.*, „Na Sieradzkim Szlakach”, nr 3/1989, s. 33.

²¹³ Ł. Łydźba, op. cit., s. 37. W jednej z ostatnich publikacji, ten sam autor podał jeszcze inną obsadę zasadzki, której obsadę mieliby stanowić: ppor. Koc, pchor. Malarowski i trzeci nieznanany pilot. Idem, *III/6 Dywizjon Myśliwski w latach 1937 - 1939*, cz. 2, „Technika Wojskowa Historia. Numer specjalny”, nr. 1/2021, s. 4

²¹⁴ Ibidem, s. 37. W jednym z nowszych opracowań swojego autorstwa, Łydźba idzie dalej i sugeruje, że w Kłoniszewie stacjonowały dwa mieszane klucze, wyposażone w PZL P.7a, i PZL P.11c. Edytuj pojawiła się także sugestia, zgodnie z którą na zasadzkach byli również piloci rezerwowi. 66 J. Pietrzak, op. cit., s. 31.

Wola Wężykowa	ppor. Szubert, ppor. Dzwonek, pchor. Kramarski, plut. Prętkiewicz	por. Koc, pchor. Malarowski, NN	por. Goettel, pchor. Kornicki, kpr. Rogowski, kpr. Urbańczyk	por. Goettel, pchor. Kornicki, kpr. Rogowski, kpr. Urbańczyk
Kłoniszew	ppor. Koc, ppor. Rębalski, pchor. Malarowski, plut. Domagała	ppor. Szubert, kpr. Rogowski, ppor. Trze- biński, kpr. Malinowski, st. szer. Andruszkow	ppor. Koc, ppor. Rębalski, pchor. Malarowski	ppor. Szubert, ppor. Dzwonek, ppor. Kramarski, plut. Prętkiewicz

*Tabela opracowana na podstawie: Ł. Łydźba, *Lwowski III/6 Dywizjon Myśliwski*, Poznań 2011, s. 35–37; J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie obronnej 1939 r.*, Warszawa 1992, s. 143–144, 151; J.B. Cynk, *Polskie lotnictwo w boju wrzesniowym*, Gdańsk 2000, s. 189; J. Pietrzak, *Z działań lotnictwa polskiego w Sieradzkim we wrześniu 1939 r.*, „Na Sieradzkich Szlakach”, nr 3/1989, s. 33.

Niestety, żaden z wymienionych autorów nie podaje źródeł swoich informacji. Jest to o tyle zastanawiające, że poza sieradzkim regionalistą, wszyscy wymienieni autorzy korzystali praktycznie z tych samych źródeł. Wydaje się jednak, że na potrzeby niniejszej pracy można w zasadzie przyjąć za obowiązujące ustalenia Łydźby – niestety, Pietrzak nie przedstawił żadnego źródła swoich ustaleń, ponadto wbrew relacjom świadków nie wspomina o śmierci pchor. Ruszela, który zginął w Orchowie lub w Rzgowie²¹⁵. Można natomiast założyć, że w Orchowie znajdował się jeszcze jeden klucz, na co wskazuje inna praca dr. Pawlaka²¹⁶.

Jednocześnie na lotnisku w Widzewie – Ksawerowie zorganizowano klucze, które miały za zadanie przeprowadzić wymiatania myśliw-

²¹⁵ J. Molski, *Wędrówki z notatnikiem i topatą. Przez pobojowiska lotniczego Września 1939*, Czerwonak 2015, s. 469–474.

²¹⁶ J. Pawlak, *Samotne zalogi*, Warszawa 1992, s. 135.



Fot. 42 Mogiła żołnierzy niemieckich w rejonie Kolna. Źródło: NAC, domena publiczna.

skie nad frontem. Pierwszy klucz działający w godzinach 5.00–6.00 dotarł do rejonu Proсны, gdzie ostrzelano przepływającą się przez rzekę niemiecką piechotę²¹⁷. Prawdopodobnie podczas przelotu uszkodzony został samolot pilotowany przez dowodzącego kluczem por. Wiśniewskiego, który następnego dnia powrócił na lotnisko Widzew – Ksawerów²¹⁸. Pilot został zestrzelony w rejonie Ostrówka, najprawdopodobniej ogniem polskiej piechoty²¹⁹. W kontekście zachowanych dokumentów archiwalnych można przypuścić, że w skład klucza wchodził: por. pil. Wiśniewski, ppor. pil. Kazimierz Rębalski, kpr. pil. Feliks Gmur oraz pchor. pil. Edward Kramarski²²⁰. Tak przynajmniej twierdzi ppor. Rębalski, który przesuwając wycieczkę nad frontem na godzinę 14.00²²¹. Sugestię tę należałoby jednak odrzucić, gdyż oko-

²¹⁷ Ł. Łydźba, op. cit., s. 39.

²¹⁸ J. Pawlak, *Samotne...*, s. 135.

²¹⁹ Ł. Łydźba, op. cit., s. 71.

²²⁰ IPMS, sygn. LOT.A.IV.2/4/16, k. 1.

²²¹ *Ibidem*.



Fot. 43 Strzelec Bf 110 z aparatem fotograficznym. Źródło: Archiwum IPN.

ło godziny 14.00 miała miejsce walka powietrzna nad Pabianicami. Również udział pchor. Kramarskiego w porannym wymiataniu nad frontem wydaje się mało prawdopodobny, w kontekście jego późniejszych działań i prawdopodobnego skierowania lotnika na jedną z zasadzek myśliwskich. Możliwe, że Rębalskiego zawiodła pamięć, gdyż przywoływany meldunek został spisany kilka lat rozpoczęciu wojny – w lipcu 1945 r., w Anglii.

Przygotowanie drugiego wymiatania nie doszło do skutku, na skutek aktywności niemieckiego lotnictwa wojskowego. W drugim dniu wojny doszło do szczególnego nasilenia działań Niemców. Już w godzinach porannych personel zasadzki w Kłoniszewie podejmował kilkakrotnie próby przechwycenia niemieckich samolotów, jednakże samoloty niemieckie zdołały uciec przed polskimi myśliwcami. Zdaniem Emmerlinga, jedna z maszyn, którą próbowano przechwycić, należała do Stabsstaffel/KG 76. Niemcy wykonywali lot rozpoznawczy nad lotniskiem Lublinek, ale około godziny 9.20 zostali zaatakowani przez Polaków i nie zdołali dotrzeć do celu.

Dowódcą załogi był Oberfeldfebel Schilda, w skład załogi niemieckiego samolotu wchodził także Oberfeldfebel Strickmeyer²²².

Wkrótce potem w powietrzu pojawiły się Messerschmitty Bf 110, z 2/ZG 76. Niemiecka formacja została dostrzeżona przez klucz alarmowy, w skład którego wchodził kpr. Malinowski. Polacy początkowo rozpoznali niemieckie samoloty jako bombowce Dornier Do 17. Nieprzyjaciel poruszał się trzema kluczami złożonymi z trzech maszyn każdy. Polacy próbowali dojść do nieprzyjaciela na odległość strzału, ale przewaga prędkości była po stronie Niemców. Prawie jednocześnie piloci dostrzegli Do 17, rozpoznanego jako Ju 86, którego zaatakowali. Możliwe, że starcie zakończyło się zwycięstwem Polaków²²³, nie ulega wątpliwości, że maszyny biorące udział w pościgu wycofały się po walce do Widzewa – Ksawerowa, gdzie uzupełniono paliwo i amunicję. Możliwe również, że strzelec z niemieckiego Dorniera zdołał uzyskać kilka trafień.

O 10.00 w powietrzu znaleźli się także piloci z klucza działającego w Woli Wężykowej. Piloci mieli ostrzelać niemiecki bombowiec, który jeden z nich błędnie rozpoznał jako Ju 86. Według źródeł niemieckich starcie zakończyło się ucieczką Dorniera, który bez przeszkód powrócił na własne lotnisko. Innego zdania był mjr Morawski, który zaliczył załozde klucza zestrzelenie jednego Ju 86²²⁴. Starcie, które zakończyło się zestrzeleniem niemieckiej maszyny, tak opisywał ppor. Koc:

Dnia 2.9.1939 około godz. 10.00 wystartowałem kluczem w składzie ppor. Malarowski i pilot którego nazwiska nie pamiętam. Zaatakowałem pojedynczego Ju 86 w rejonie Łodzi. Samolot nieprzyjaciela gwałtownie przeszedł do piki. Dalszego rezultatu nie zaobserwowałem²²⁵.

Tymczasem piloci z zasadzki w Orchowie zostali zaalarmowani i poderwani do lotu. Ich zadanie polegało na przechwyceniu grupy

²²² M. Emmerling, *Luftwaffe...*, T. 2, s. 54.

²²³ Na podstawie ustaleń lokalnych badaczy i sympatyków lotnictwa, pierwsze zestrzelenie lwowskiego dywizjonu myśliwskiego miało miejsce 2 września 1939 r., między 10.00, a 11.00. Korespondencja autora z Ł. Łydzbą. Według najnowszych starcie zakończyło się zestrzeleniem Do 17. Nieprzyjacielski samolot miał zestrzelić Marian Trzebiński. Świadkowie mieli nawet widzieć wziętych do niewoli niemieckich lotników, których polscy żołnierze „pokazywali jak trofea” pod sklepem w Zapuście Małej.

²²⁴ IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1a/5, k. 4.

²²⁵ IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1b/1, k. 1.



samolotów, które rozpoznano jako Dornier Do 17. W rzeczywistości były to samoloty myśliwskie Messerschmitt Bf 110, z 2/ZG 76. Ich zadanie polegało na oczyszczeniu pola przed przybyciem bombowców, które w godzinach popołudniowych miały zbombardować łódzką radiostację. Możliwe, że w rejonie Orchowa przeleciało kilka pojedynczych samolotów należących do osłony myśliwskiej – nie ulega natomiast wątpliwości, że w powietrzu doszło do starcia z Niemcami. Piloci Luftwaffe zameldowali o zestrzeleniu trzech polskich maszyn. Polacy uszkodzili samolot pilotowany przez Lt. Helmuta Woltersdorfa, który tak wspominał przebieg walki:

Naraz zaatakowało nas pięć polskich myśliwców, które zbliżyły się niepostrzeżenie do nas wykorzystując osłonę chmur. Zobaczyłem, że jeden z moich towarzyszy, pilotujący samolot niszczycielski, znika w chmurze związany walką kołową z Polakiem. Oba znajdujące się poniżej samoloty bombowe nie były też widoczne, prawdopodobnie obrzucały swoimi „jajami” polską radiostację. Po wykonaniu czterech ciasnych zwrotów prawie udało mi się wyjść na dogodną pozycję do strzału za polskim myśliwcem, lecz ten uciekł mi w chmury. Drugi Polak również znurkował w obłoki. Trzeci myśliwiec po wykonaniu zakrętu w lewo znalazł się tuż przede mną, tak że mogłem dostać go od czoła. Przeleciał prosto przez smugi moich

serii i zwałił się przez lewe skrzydło pionowo w dół. Znurkowałem za nim, ale w tej samej chwili czwarty myśliwiec zaatakował mnie od góry z lewej strony. Serie jego pocisków przelatowały z lewej i z prawej strony. Udało mu się umieścić mnie dokładnie w swoim celowniku. Natychmiast wykonałem zwrot chowając się w chmurę. Kiedy na wysokości około 300 metrów wypadłem z obłoku nie widać było wokół mnie wrogów ani przyjaciół²²⁶.

Relacja niemieckiego lotnika dotyczy najprawdopodobniej starcia z grupą polskich myśliwców, które dołączyły do „orchowskiego” klucza po starcie z lotniska w Widzewie – Ksawerowie. Woltersdorf w dalszej części swojej relacji wspominał, że jego maszyna była tak mocno postrzelana, że podczas podchodzenia do lądowania musiał bardzo uważać. Starcie zakończyło się dla strony polskiej uszkodzeniem dwóch samolotów, a także śmiercią pchor. Ruszela. Podziurawiony PZL P.7a pchor. Łopackiego zdołał wylądować w Widzewie – Ksawerowie. Mniej szczęścia miał pchor. pil. Choms, który według ustaleń Łydźby miał zawiesić swój samolot na drzewie, a następnie na pieszo wrócić do jednostki. Dużo wątpliwości budzi natomiast przebieg wypadków, które doprowadziły do śmierci Ruszela. Mjr Morawski opisał te wydarzenia w następujący sposób:

O godz. 9 walka własnych 7 samolotów z wyprawą bombową w rejonie Łódź. Ginie ppor. pil. Ruszel w niewyjaśnionych okolicznościach. Na miejscu upadku stwierdzono, że płatowiec leżał około 800 m od silnika. Istnieje prawdopodobieństwo zestrzelenia przez własną artylerię przeciwlotniczą²²⁷.

Istnieją dwie teorie dotyczące przebiegu wypadków. Pierwsza z nich mówi o tym, że Ruszel zginął od ognia własnej piechoty wylądowującej się z pociągu przy pobliskiej linii kolejowej. Miejsce domniemanego upadku samolotu wskazuje zresztą przydrożny krzyż, a także niektórzy mieszkańcy Orchowa. Jeden z nich jesienią 2016 r. relacjonował:

Jak myśmy zobaczyli, że ten samolot spadł to my tam żeśmy wszyscy pobiegli, z łopatomy, widłami, deskami, co kto miał żeby temu szwabowi wtłuc, że na naszą Polskę napadli. My już mu tam żeśmy chcieli dać szkołę. No, ale my dobiegamy na miejsce, tam przy torze, i tam już policja. I oni do nas mówią, żebyśmy wracali bo to nie niemiecki tylko nasz. No to, jak my usłyszeliśmy, że to nasz tośmy wszyscy zaczęli płakać, bo powiedzieli, że pilot

²²⁶ M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską*, T. 1, *Jagdflieger*, Gdynia 2002, s. 35–37.

²²⁷ IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1a/5, k. 4.

nie żyje. Potem tego martwego to zabrali gdzieś samochodem, chyba do Łodzi do szpitala²²⁸.

II

Nie ulega wątpliwości, że relacje świadków, na których powołują się zwolennicy teorii, według której Ruszel poległ w Rzgowie, przedstawiają znacznie dokładniejsze relacje, powiązane ze „Sprawozdaniem” mjr. Morawskiego⁸¹. Osobie znającej okolice Łodzi wyda się jednak bardzo wątpliwe, by samolot lecący z rejonu Łasku, w dość krótkim czasie (nawet biorąc pod uwagę duże prędkości przelotu) dotarł do okolic Rzgowa. Odległość pomiędzy obiema miejscowościami wynosi około 30 km, ponadto jeśli nawet samolot Ruszela znalazł się w rejonie Rzgowa, to łatwiej byłoby mu skierować się w stronę Widzewa – Ksawerowa. Nie ulega natomiast wątpliwości, że opublikowana kilka lat temu relacja Ignacego Bednarskiego, na którą powołuje się część badaczy, pokrywa się z dokumentami archiwalnymi. Bednarski wspominał:

Było to prawdopodobnie 1 września 1939 r. Polski samolot myśliwski został zestrzelony w rejonie Rzgowa, silnik oderwał się od maszyny i spadł w pobliżu dzisiejszej stodoły pana Grabowskiego. W stodole akurat młócono zboże. Samolot zatoczył jeszcze koło i wylądował na łące należącej wówczas do Romana Flakiewicza na południe od Rzgowa (dziś w granicach miasta), na polu przy skrzyżowaniu dzisiejszej ulicy Kamiennej i Literackiej. Pilot był ranny, prosił o wodę. W pobliżu był mój ojciec, zdjął czapkę i przyniósł w niej trochę wody z pobliskiego rowu.

Wkrótce przyjechało wojsko i zabrało pilota. Maszyna prawdopodobnie lądowała „twardo” na polu i miała uszkodzone podwozie, a także skrzydła. Zaraz po katastrofie wartość przy maszynie wystawił rzgowski „Sokół”, po kilku dniach, gdy weszli do Rzgowa Niemcy, miejscowy niemiecki wójt jeszcze jakiś czas kazał Polakom pilnować samolotu. W listopadzie przyjechało niemieckie wojsko i zabrało resztki tej maszyny. Mieli sporo kłopotów, bo grunt był mokry i trudno im było wyciągnąć maszynę. Do pomocy angażowali miejscową ludność.

Gdy samolot wylądował, powstało olbrzymie zbiegowisko miejscowej ludności. Obawiano się jednak, że mogą nadlecieć niemieckie samoloty by dokonać ostrzelania samolotu i gapiów, dlatego kazano ludziom rozejść się i wystawiono posterunek składający się z członków miejscowego „Sokoła”²²⁹.

²²⁸ Wywiad autora z jednym z mieszkańców miejscowości Orchów. Nagranie rozmowy w zbiorach autora. 81 IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1a/5, k. 4.

²²⁹ Korespondencja autora z Ł. Łydzba.

Relacja ta teoretycznie nie powinna budzić żadnych wątpliwości – jej autor myli się wprawdzie co do daty (podaje 1 września, zamiast 2), ale reszta szczegółów w zasadzie znajduje potwierdzenie w innych źródłach. Bardziej problematyczne okazuje się natomiast połączenie relacji o zestrzeleniu samolotu Ruzsela z przyczyną utraty maszyny, podaną przez mjr. Morawskiego, który przypuszczał, że być może powodem, dla którego ppor. Ruszel zginął, był ogień własnej artylerii przeciwlotniczej. Wiadomo, że w rejonie Łasku trwał wyładunek jednej z dywizji piechoty wchodzących w skład Armii „Łódź”, wiadomo także, że wchodzący w jej skład 4 Pułk Piechoty Legionów strzelał do wielu przelatujących w tym rejonie samolotów, w tym także do samolotu RWD-14b „Czapla”, należącego do 63 Eskadry Obserwacyjnej²³⁰. Ponadto w rejonie Rzgowa próżno szukać własnych jednostek, które dysponowałyby bronią maszynową lub działkami przeciwlotniczymi zdolnymi zaszkodzić własnym samolotom.

Obsługi dział należące do 134 Dywizjonu Artylerii Półstałej znajdowały się zbyt blisko Pabianic, by móc zagrozić samolotom walczącym na Łodzią, a tym bardziej w rejonie Rzgowa. Tymczasem w rejonie Pabianic wprost roilo się od polskich dział przeciwlotniczych. Wskazują na to chociażby „Wytyczne” dowódcy Armii „Łódź” dla dowódcy lotnictwa i obrony przeciwlotniczej armii, w których pojawia się stwierdzenie, że początkowo między innymi 30 DP wydzieli do obrony przeciwlotniczej Pabianic swoją baterię artylerii²³¹. Położona najbliżej miejsca upadku opisanego przez Bednarza samolotu pilotowanego jakoby przez Ruzsela jednostka artylerii przeciwlotniczej, znajdowała się ok. 30 km (w linii powietrznej, a drogami ok. 40 km) dalej, w rejonie Koluszek. Dowódca baterii, por. Tytus Jakubkowski zapisał wprawdzie, że tego dnia bateria zestrzeliła jeden samolot:

2 IX. Naloty nieprzyjaciela. Bombardowanie obiektu i baterii bez uszkodzeń. Bateria strzela i strąca 1 samolot²³².

Należy jednakże od razu zauważyć, że wydaje się niemożliwe, by była to maszyna Ruzsela, który jak chce tego świadek, na którego relację powołuje się Łydźba, wykonał jeszcze kilka manewrów przed przymusowym

²³⁰ Jak podaje J. Pawlak, samolot został ostrzelany przez własne oddziały dwukrotnie w rejonie Bełchatowa i Łasku, gdzie przebywał w tym czasie 4 Pułk Piechoty Legionów. J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 416.

²³¹ *Wytyczne dowódcy Armii „Łódź” dla Dowódcy Lotnictwa i Obrony Przeciwlotniczej Armii*, w: WTA, T. 3, cz. 1, s. 234–235; *Wytyczne dowódcy Armii „Łódź” dla dowódców Wielkich Jednostek w sprawie użycia lotnictwa towarzyszącego i środków obrony przeciwlotniczej*, w: WTA, T. 3, cz. 1, s. 249.

²³² T. Jakubowski, *Sprawozdanie z działalności podczas kampanii wrześniowej 1939 r.*, w: WTA, T. 3, cz. 4, s. 469.

ładowaniem. Zwolennicy teorii o Rzgowie wskazują, że zarówno w wersji upowszechnionej przez Łydzbę i Molskiego, jak i „Sprawozdaniu” mjr. Morawskiego, pojawia się informacja o tym, że od samolotu Ruzsela odpadł silnik, który leżał około 800 m od płatowca²³³. Problem polega jednak na tym, że relacja pochodzi z okresu, gdy temat zestrzelenia samolotu Ruzsela był już dość często poruszany w literaturze specjalistycznej²³⁴. Nie można więc wykluczyć, że ktoś wprowadził w błąd dwóch pochodzących z Poznania badaczy lub autora relacji, który działając w dobrej wierze, nieświadomie „ubarwił” swoje opowiadanie. Możliwe również, że znany poznański detektorysta „odpowiednio zinterpretował” relację naocznego świadka, podobnie jak miało to miejsce w przypadku wydarzeń, które rozegrały się w miejscowości Walichnowy²³⁵.

W ostatnich latach pojawiła się jednak jeszcze jedna relacja wskazująca, że Ruzsel miał zginąć w Rzgowie, autorstwa Wojciecha Gałkiewicza. Relację spisał Ryszard Poradowski. Według interpretującego ją badacza, powodem zniszczenia samolotu była eksplozja amunicji karabinowej, spowodowana oddawaniem przez pilota zbyt długich serii. Według Łydzby i Marka Rogusza:

Jedna z łopat postrzelanego śmigła, kręcącego się z prędkością ponad 2000 obr./min, nie wytrzymała obciążenia i oderwała się. Na skutek braku wyważenia na wał silnika zaczęła cyklicznie działać olbrzymia siła. Silne drgania spowodowały wybudowanie się silnika, który oderwał się od samolotu. Zapewne gdy pojawiły się drgania, to pilot starał się zmniejszyć wysokość, żeby przymusowo wylądować, jednak nie zorientował się wystarczająco szybko i nie zmniejszył obrotów silnika, zanim ten oderwał się.

²³³ IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1a/5, k. 4.

²³⁴ J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 144.

²³⁵ Na terenie miejscowości Walichnowy w pierwszych dniach września zestrzelony został samolot PZL.23 „Karas” z 32 Eskadry Rozpoznawczej. Miejsce upadku badał J. Molski, który przy okazji prowadzenia prac archeologicznych na polu, gdzie spadł wrak samolotu (tereny podmokłe), domagał się sprowadzenia na miejsce ciężkiego sprzętu (spychacza i koparki). Gdy działania te nie zostały uwieńczono powodzeniem, za sprawą dwójki miejscowych nauczycieli, i prace poszukiwawcze doprowadziły do odnalezienia zwłok dwóch lotników, Molski „obraził się” na miejscowych, którzy nie chcieli wyrazić zgody na przeniesienie wszystkich szczątków do mogiły zbiorowej w Poznaniu. Przy okazji Molski miał odkryć... zwłoki volksdeutscha rozstrzelanego jakoby przez Wojsko Polskie – zwłok Niemca nie odkryli uczestniczący w pierwszej ekshumacji poległych lotników urzędnicy niemieccy w październiku 1939 r. Jest to o tyle zastanawiające, że urzędnicy niemieccy widzieli, jak ludność uczestnicząca w ekshumacji wyciąga z jamy grobowej zwłoki lotników przy pomocy widel, ale nie zwrócili uwagi na zwłoki w stroju cywilnym (sic!). Po czasie Molski opisał organizatorów ostatniej ekshumacji jako „prominentnych działaczy PZPR”, a także dokonał reinterpretacji kilku relacji złożonych przez mieszkańców Walichnowów, przypisując sobie ich zanotowanie. W rzeczywistości relacje mieszkańców zanotowała ówczesna dyrektor Szkoły Podstawowej w Walichnowach, p. Zofia Borek, która następnie przesłała je Molskiemu. Wśród innych kontrowersyjnych, z punktu widzenia obowiązującego prawa, działań niebędących już Molskiego, należałoby zaliczyć – przetrzymywanie na balkonie, nielegalnie ekshumowanych szczątków ludzkich, prowadzenie „badań archeologicznych” bez

*Pilot znalazł się w bardzo trudnej sytuacji, ponieważ błyskawicznie zmieniło się wyważenie samolotu, z przodu zniknęło prawie 30% masy samolotu. Lotnik podjął desperacką walkę o zachowanie kontroli nad samolotem, która zakończyła się prawdopodobnie po kilkunastu – kilkudziesięciu sekundach uderzeniem w ziemię pod ostrym kątem. W wyniku działania olbrzymich przeciążeń pękły okucia, do których przymocowane było podwozie oraz zastrzały skrzydeł, złamało się podwozie, a skrzydła odkształciły się do tyłu*⁸⁹.

Opinia ta jest, najdelikatniej mówiąc, kontrowersyjna – piloci P.11 wracali na własne lotnisko na mocno postrzelanych maszynach. Podczas działań wojennych często zdarzało się, że śmigła były doraźnie latane drutami lub drewnianymi kołkami. Ponadto trudno powiedzieć,

żadnego nadzoru i zgody ze strony odnośnych władz (w tym również bez zgody i wiedzy Muzeum, na które powoływał się w kontaktach z lokalnymi społecznościami). Molski nie widział zresztą w swojej działalności niczego nagannego, a wszelkie próby walki z nielegalnymi wkopami, dokonywanymi przez nieuczciwych poszukiwaczy, określał jako represyjne działania państwa. Krytyków swoich działań, na łamach własnej książki dopytywał wręcz, „czy lepiej by [te] przedmioty zostały w ziemi i niszczały? Czy lepiej, że ktoś je wydobędzie”?

89 Ł. Łydźba, *III/6 Dywizjon Myśliwski w latach 1937–1939*, cz. I, „Technika Wojskowa Historia. Numer specjalny”, nr 6/2020, s. 23. Dopisać: koncepcja ta oparta jest na relacji jednego z pilotów Brygady Pościgowej. Relacja ta została opublikowana w pracy Kazimierza Sławińskiego, pt. „Lotnicy września”, w której znajdowała się relacja Witolda Łokuciewskiego: *W czasie prawdziwej walki powietrznej nieraz strzelano się długimi seriami, odstępy między seriami bardzo krótkie, powodowało to rozgrzewanie się komór nabojoyowych i samoodpalenie, co z kolei powodowało przestrzeliny śmigieł. Mechanicy robią co mogą, przestrzeliny latają dębowymi kołkami, klejąc klejem na zimno, ściągają łopaty śmigła drutem. Silniki obracają się, śmigła ciągną, ale powoduje to nierównomierną pracę silnika i trzęsienie. Oficer techniczny nie gwarantuje pracy motoru, nawet grozi jego wymontowaniem w locie.* W. Łokuciewski, *W obronie stolicy*, w: K. Sławiński, *Lotnicy września*, Warszawa 1972, s. 92 - 93.



Fot. 45 Bf 109 w wersji B należący do Legionu Condor. Źródło: zbiory autora.

na jakiej podstawie Rogusz i Łydźba twierdzą, że pilot strzelał długimi seriami. Jeśli bowiem przyjmujemy, że to właśnie Ruszel zaatakował samolot Woltesdorfa, to warto zwrócić uwagę na stwierdzenie Niemca o kilku seriach i umieszczeniu jego samolotu w środku celownika. Trudno wyobrazić sobie, by Ruszel wystrzelił aż tyle pocisków, by spowodować podobne uszkodzenia, nawet w przypadku awarii lub niesprawności zamontowanego w jego maszynie synchronizatora.

Jednocześnie część opracowań sugeruje, że tego samego dnia w rejonie Orchowa mógł zostać utracony jeszcze jeden samolot myśliwski, pilotowany przez pchor. pil. Wiesława Chomsa. Zdaniem Łydźby, podpierającego się „badaniami terenowymi” Molskiego, samolot pilotowany przez pchor. Chomsa podczas lotu z minimalną prędkością, prawdopodobnie przy podchodzeniu do lądowania w Orchowie, został ostrzelany z broni maszynowej przez żołnierzy 4 Pułku Piechoty Legionów, wchodzącego w skład 2 Dywizji Piechoty Legionów.

Następnie jego maszyna miała zawisnąć na drzewie, a pilot po jej opuszczeniu odmaszerował na miejsce rozstawienia zasadzki²³⁶. Jest to koncepcja bardzo ciekawa, jednakże Molski nie zdecydował się na opisanie miejsca zestrzelenia, które „badał” przy okazji poszukiwania miejsca zestrzelenia samolotu pilotowanego przez Ruszela²³⁷.

Nie ulega natomiast wątpliwości, że więcej szczęścia od Ruzsela mieli pozostali piloci tworzący klucz. Lotnikom udało się powrócić na lotnisko w Widzewie – Ksawerowie, gdzie stwierdzono uszkodzenie trzech samolotów. Opracowania nie są zgodne odnośnie do przyczyn uszkodzeń odniesionych przez polskie myśliwce. Według Łydźby i Emmerlinga uszkodzenia były skutkiem walki powietrznej stoczonej z Bf 110²³⁸. Opinię tę potwierdzają również relacje żołnierzy Dywizjonu.

W dniu 2.IX od samego rana bez przerwy toczyły się walki powietrzne z Me-109 110, prowadzone całym dywizjonem. Piloci i obsługi uwijali się jak w ukropie. Bywało, że w czasie tych walk pojedynczo lądowały nasze maszyny i po błyskawicznym uzupełnieniu paliwa i amunicji, po kilku zaledwie minutach startowały ponownie do walki. Dzień ten był dla nas niezmiernie pracowity, doliczyliśmy się 3-ch maszyn niezdatnych do lotu, bo poważnie podziurawionych, odprowadzone pod sterty zostały poddane szczegółowej kosmetyce i na dzień następny wszystkie były sprawne. Dywizjon tego dnia wyszedł bez strat, zestrzeleń miał 2 Me 109 i 1 Me 110²³⁹.

Co ciekawe, relacja Surmy przesuwają loty na wymiatanie nad frontem na dzień 3 września, podobnie zresztą jak śmierć pchor. Ruzsela²⁴⁰. Relacja Głowczyńskiego, zamieszczona w wydanej w latach 60. XX w. pracy Adama Kurowskiego pt. „Bijcie się z nami Messerschmitty”, jest znacznie bardziej obszerna i powtarza za uczestnikami potyczki informację o zaatakowaniu grupy Dornierów. Potwierdza również udział artylerii przeciwlotniczej w odpięciu niemieckiego nalotu.

Nowy szum maszyn przelatujących nisko nad nami. Lądują. I zaraz telefon zza parku – przyleciał klucz z zasadzki. Mieli robotę nad frontem i są bez amunicji i benzyny. Więc zaraz idzie rozkaz:

- Natychmiast uzupełnić. Postaw ich do alarmu, a stary klucz po-

²³⁶ Ł. Łydźba, *Lwowski...*, s. 43–45.

²³⁷ J. Molski, op. cit., s. 469–474.

²³⁸ Ł. Łydźba, *Lwowski...*, s. 42–43.

²³⁹ K. Surma, op. cit., s. 4.

²⁴⁰ Ibidem.

leci zamiast nich na front. Kluczowi, który teraz poszedł w powietrze, nadaj przez radio, że mają przede wszystkim ubezpieczyć walkę pierwszego.

- Tak jest, panie majorze!

- Oho! Już słyhać strzelaninę nad chmurami. To pierwsza trójka najechała na Niemców. Słyhać z nieba pośpieszne szczekanie szwabskich karabinów, to znów płynne serie naszych P-11, a czasem grubszy gulgot armatek nieprzyjacielskich. Krótka przerwa, to znów huragan wszystkiego naraz. Wreszcie wplątuje się w awanturę artyleria. Ciężkie stęknienie wystrzału gdzieś spoza dworca kolejowego, drugie, trzecie. Za chwilę dopiero dochodzą znad chmur grzmoty rozprysków.

Huk, dudnienie, a tu telefony. Biegnę na werandę, chcę coś wreszcie zobaczyć, ale wszystko się dzieje nad chmurami. Słyhać tylko ryk maszyn i strzelaninę.

- Są, są tam, panie majorze! – pokazuje Jeziorowski.

- Widzę... Psiakrew! Artyleria zwariowała!

O tak! Teraz już ich widzę dokładnie. Wyskoczyli na słoneczną przerwę między chmurami. Biją się, a artyleria strzela. Na szczęście pociski wybuchają znacznie niżej.

A tamci się kotłują w górze. Jakiś dwusilnikowiec niemiecki – trudno poznać jaki typ – wywija się rozpaczliwą akrobacją naszym dwu „pszczołkom”. Za nimi goni trzeci z naszych. Między przeciwnikami wiją się smugi wystrzałów. Długie, proste – od karabinów i długie, wężykowate – od niemieckich armatek. Chwilami nikną za strzępami chmur, wystrzelają w szalonych skrętach, to do góry kołami, to walą się na leb do ziemi, by znowu z rykiem prysnąć pięknym łukiem w górę.

Widać absolutną wyższość zwrotności naszych maszyn. Bijemy ich na leb, gdy nawet w liczebnej przewadze zechcą przyjąć i stoczyć „bohaterską” walkę. Ale w pościgu – gryziemy palce. Górują szybkością i ogniem. Ich serie, równocześnie z armatek i kilku kaemów, huczą jak długi czerwcowy grzmot. Nasze P-11 ujadają tylko wściekle dwoma karabinkami.

Nagle przycichło. To artyleria wreszcie przerwała ogień. Tamci kropią się jeszcze. Tylko coś przeobraziło się na słonecznej plamie. Nie ma jednego z naszych i jednego Niemca. Nie widziałem całej walki, mimo że licho nosi mnie od map na werandę. Porucznik zapędza mnie z powrotem:

- Siedź, kiedy ci kazali! Po diabła tu stoisz? – On niby mnie nie rozumie.

Pionowo zza chmur dochodzi głos silników i grzechot strzałów. Ci gonią szkopów, głos oddala się szybko. I na słońcu cichnie.

Hurra! Zaciskam pięści z radości i nienawiści. Niemiec wywinął dziwaczne salto i wali się na pysk do ziemi. Nasz pikuje ostro za nim i strzela. Lufy bombowca milczą, tylko maszyna przeraźliwie wyje coraz niższym basem. Zastłoniły ich drzewa parku.

Za chwilę maszyny podchodzą do lądowania. Siada jedna i druga. Za chwilę nadlatuje trzecia i czwarta. Czy to wszystko? Nie, dołem nadlatuje jeszcze jedna – piąta – zatacza krąg i siada. Brak szóstej.

Czekamy i nasłuchujemy – cisza. Indywidualista. Zawieruszył się gdzieś pewnie i pęta się po niebie. Major dzwoni do maszyn. Stoją obok, więc słyszę odpowiedzi.

- *Dornier prawdopodobnie zestrzelony.*

- *Tak, sprawdzimy.*

- *Trzy maszyny niezdolne do lotów. W dwóch poważnie uszkodzone silniki, w trzeciej przestrzelony zbiornik. Jedna jeszcze nie powróciła. Piotr Ruszel nie powrócił, pewnie zaraz przyleci²⁴¹.*

Relacja Głównyńskiego jednoznacznie wskazuje, że podczas walki toczonej przez klucz, w skład którego wchodził pchor. Ruszel, doszło do ostrzelania wszystkich znajdujących się w powietrzu samolotów przez polską artylerię przeciwlotniczą, rozstawioną w pobliżu dworców kolejowych, co dodatkowo potwierdza stwierdzenie majora Morawskiego zawarte w jego sprawozdaniu z działań lwowskiego dywizjonu, zgodnie z którym udział w zestrzeleniu samolotu Ruszela mogła mieć polska obrona przeciwlotnicza. Teoretycznie, w tym przypadku możliwe jest, by maszyna Ruszela runęła po trafieniu kilkoma pociskami z polskich działek przeciwlotniczych. Wówczas relacja jednego z mieszkańców Orpelowa nie mogłaby odnosić się do śmierci pchor. Ruszela, ale do zestrzelenia maszyny pchor. Chomsa. Dlaczego jednak świadek stwierdził, że lotnik poległ? Pchor. Choms przeżył

²⁴¹ A. Kurowski, *Bijcie się z nami Messerschmitty*, Warszawa 1969, s. 149–151.



Fot. 46 Bateria artylerii przeciwlotniczej w marszu. Widoczny ciągnik C2P i działko Bofors kal. 40 mm. Źródło: NAC, domena publiczna.

kampanię wrześniową – zginął dopiero w sierpniu 1941 r. Świadek nie mógł widzieć zestrzelenia innej maszyny, niż ta należąca do Ruszela. Warto jednak zadać sobie pytanie, czy możliwe jest, by ogień z broni pokładowej niemieckich myśliwców był w stanie doprowadzić do tak poważnego uszkodzenia PZL P.11c, by doszło do oderwania silnika? Jest znacznie bardziej prawdopodobne, że podobne uszkodzenia mogła zadać polska artyleria przeciwlotnicza – pociski wystrzelwane przez działka Bofors mogły doprowadzić do „odstrzelenia” silnika w polskim myśliwcu.

Niestety, śmierć Ruszela nie była jedyną stratą lwowskiego dywizjonu poniesioną 2 września. Zasadzka, w skład której wchodził ppor. Dzwonek i pchor. Kramarski, w godzinach popołudniowych wykonała jeden lot w rejonie Wielunia, podczas którego miało dojść do przechwycenia samotnego Hs 126, prowadzącego rozpoznanie. Niemiec został zaatakowany i zestrzelony przez ppor. Dzwonka i pchor.

Kramarskiego, którym według niektórych opracowań zaliczono po ½ zestrzelenia²⁴². Nieco inaczej przedstawiono przebieg wypadków w komunikacie wydanym przez dowództwo Armii „Łódź”, w którym podano, że samolot rozbił się po niemieckiej stronie linii frontu. Został również rozpoznany nie jako rozpoznawczy Hs 126, ale jako jednomiejscowa maszyna szturmowa Hs 123²⁴³.

Starcie to zostało bardzo szeroko i dokładnie opisane przez Tadeusza Malinowskiego na łamach „Skrzydlatej Polski”. Autor beletryzowanego artykułu korzystał z relacji samego pilota, który po wojnie pracował w polskim lotnictwie sanitarnym. Starcie z niemieckim samolotem tak relacjonował ówczesny ppor. Dzwonek:

Przybyły ze Zduńskiej Woli ppor. pil. Marian Trzebiński podszedł do kapitana Szcześniewskiego i złożył mu zwięzły meldunek z działalności placówki.

Tego dnia kilkakrotnie startowali piloci tej placówki do pościgu za nieprzyjacielem. Piraci Luftwaffe wracający z nalotów na miasta niechętnie przystępowali do walki i w większości przypadków ratowali się ucieczką.

Podporucznik Trzebiński po stoczonej walce powrócił do bazy dywizjonu zgodnie z regulaminem i ustaleniami bojowymi. Samolot, który brał udział w walce musiał być poddany przeglądowi technicznemu. W chwili gdy pilot składał meldunek, mechanicy już się nim zaopiekowali. Zamaskowaną i nie widoczną z powietrza P-jedenastkę sprawdzali teraz szczegółowo specjaliści dywizjonowi.

Najbliżej dwóch rozmawiających oficerów stał ppor. pil. Jan Jasiński. Gdy podporucznik Trzebiński zakończył relacjonowanie sytuacji placówki w Zduńskiej Woli oraz sytuacji, w jakiej znalazł się podczas walki kapitan Szcześniewski, zapalił papierosa, a następnie spojrzął w niebo. Zaciągając się dymem rozejrzał się dookoła nic nie mówiąc. Napotkał poważne spojrzenia oficerów i podoficerów. Był zadowolony, że wszystko słyszeli. Każdy z nich powinien wiedzieć to co mówił podporucznik Trzebiński. Wróg był silny, podstępny i niebezpieczny. Jego samoloty miały przewagę prędkości nad maszynami polskimi.

Należało więc znać każdą relację z walki, aby wiedzieć jaką najlepiej zastosować taktykę w kolejnym locie bojowym, który mógł być podobny do opowiedzianej sytuacji przez kolegę dywizjonowego. Informacje takie były

²⁴² J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 144; W. Zmyślony, *Jan Dzwonek* [dostęp 19 I 2020] <http://www.polishairforce.pl/dzwonek.html>.

²⁴³ IPMS, sygn. LOT.A.II.6/1d/34, k. 1.

szczególnie cenne dla tych, którzy nie stoczyli jeszcze bezpośredniej walki powietrznej z wrogiem. Doświadczenie myśliwskie należało zdobywać szybko, zanim nieprzyjaciel nie zastosuje nowego sposobu walki.

Wzrok kapitana napotkał na spokojne spojrzenie podporucznika Jasińskiego.

- Ty polecisz do Zduńskiej Woli – powiedział do Jasińskiego. – Trzebiński musi odpocząć.

[...] Po otrzymaniu rozkazu kapitana podporucznik Jasiński zdecydował, iż poleci z nim pchor. pil. Edward Kramarski, młody dobrze zapowiadający się pilot myśliwski.

Gdy obie maszyny kołowały do startu, z boku wybiegł plut. pil. Marian Domagała, który był oficjalnie w kluczu podporucznika Jasińskiego. Widząc, że jego dowódca zabrał na placówkę innego pilota, był mocno zdeprymowany tym, iż pominięto go w locie bojowym.

Wkrótce P-jedenastki znalazły się w powietrzu. Leciały na zachód wzdłuż toru kolejowego. Pilot prowadzący, podporucznik Jasiński, odnalazł bez trudu miejsce placówki w Zduńskiej Woli. W ten sposób zasadzka dywizjonu obsadzona została pełnym kluczem myśliwskim, a przybyły z Widzewa oficer objął dowództwo nad placówką. Został tam ppor. pil. Mariana Szuberta i kpr. pil. Rogowskiego. Po pewnym czasie wystartowali oni, zresztą bez powodzenia, w pościg za samolotami niemieckimi. Wkrótce wrócili na połowe lądowisko zasadzki, ponieważ nie mogli dogonić nieprzyjaciela. Po ich lądowaniu przyszła kolej na parę alarmową podporucznika Jasińskiego. Piloci Jasiński i Kramarski zajęli miejsca w kabinach swych P-jedenastek. Przypasani i gotowi, czekali na sygnał do startu.

Przed zajęciem miejsca w kabinie podporucznik Jasiński wydał polecenie Szubertowi, aby ten dał znak ręką kiedy usłyszy dźwięk silnika samolotu wroga. Ponadto, aby po starcie wyłożył płachtę wyznaczając kierunek lotu maszyny hitlerowskiej.

Tak też się stało.

W pewnej chwili podporucznik Szubert dał znak ręką do startu. Po osiągnięciu wysokości rzędu 500 metrów podporucznik Jasiński przelatując wraz z Kramarskim nad lotniskiem polowym, zauważył wyłożoną białą płachtę w kierunku 220 stopni. A więc tam należało szukać nieprzyjaciela. Wzniósł się więc coraz wyżej i leciał we wskazanym kierunku. Za nim jak cień sunął podchorząży Kramarski.

Lecieli przez około dziesięć minut. Ponieważ ni napotkali wroga, podporucznik Jasiński postanowił wrócić na placówkę w Zduńskiej Woli. Położył więc samolot na lewe skrzydło i zatoczył krąg.

Właśnie wtedy na horyzoncie zobaczył sylwetkę samolotu rozpoznawczego. Wkrótce poznał go; była to maszyna hitlerowska typu Hs126.

W oczach Jasińskiego pojawił się błysk. Postanowił dopaść wroga i zrzucić go na ziemię. Lecząc nieco poniżej, aby zostać niezauważonym przez niego, rozglądał się na lewo i na prawo. Sprawdzał czy miał do czynienia z maruderem, czy też z samolotem eskortowanym przez własne samoloty myśliwskie. Nie zauważył jednak w sąsiedztwie samolotów niemieckich.

Tuż za nim, osłaniając jego P-jedenastkę, leciał podchorąży Kramarski.

Stopniowo podsuwał się pod samolot hitlerowski, zachodząc jednocześnie od tyłu.

Podporucznik Jasiński, gdy zbliżył się na odległość około stu metrów, zauważył dokładnie czarne krzyże na białym polu. Zabiło mu wtedy silnej serce. Wykonał więc małe przewyższenie, przymrużył oko i wycelował w niego pierwszą serię z karabinu maszynowego.

Po smugach pocisków zauważył, że seria ta poszła trochę po tylnej części kadłuba samolotu hitlerowskiego. Wtedy podciągnął P-jedenastkę nieco wyżej i wymierzył drugą serię. Ta była bardzo celna. Siedziała cała we wrogiej maszynie. Z ulgą patrzył jak z tamtej maszyny wydostaje się dym.

W tej samej chwili podporucznik Jasiński otrzymał postrzał w rękę i nogę. Sądził, że to podchorąży Kramarski przymierzając się do strzału źle wymierzył i ostrzelał własny samolot. Mając na uwadze, że młody pilot się poprawi, podporucznik Jasiński jeszcze raz nacisnął spust swego karabinu maszynowego. Trzecia seria ugodziła celnie samolot wroga.

Dopiero wówczas z hitlerowskiej maszyny buchnęła olbrzymia



Fot. 47 Załoga niemieckiego bombowca po powrocie z lotu bojowego. Źródło: Archiwum IPN.

kita dymu. W ślad za nią płynął złotawo-czerwony płomień, wydłużył się i obejmował kadłub. Po chwili oddzieliła się od niego jakaś blacha, posypały się kawałki drewna. Wyglądało to jakby ktoś zdmuchnął trociny z kadłuba.

Trzeci atak okazał się więc najskuteczniejszy. Równocześnie podporucznik Jasiński zauważył jak pod jego P-jedenastką przeleciał samolot hitlerowski Me-110. Gdy zerknął ku górze, zauważył drugi Me110 lecący w przeciwną stronę.

Tymczasem Hs-126 palił się coraz bardziej. Nagle zachwiał się i zatoczył krąg. Maszynę opuszczała załoga.

Całe zdarzenie trwało bardzo krótko. Podporucznik Jasiński szukał wzrokiem podporucznika Kramarskiego, wypatrywał dookoła, zawracał. Niebo było puste²⁴⁴.

Przytoczona powyżej, bardzo rozbudowana relacja, wymaga drobnego komentarza i wyjaśnienia kilku przywołanych w niej wątków. Po pierwsze zwraca uwagę fakt, że autor artykułu, redaktor Malinowski ze „Skrzydlatej

²⁴⁴ T. Malinowski, *Trzeci atak*, „Skrzydłata Polska”, nr 38 (793)/1966, s. 16–17.

Polski”, pisząc o ppor. Dzwonku, posługiwał się jego przybranym nazwiskiem Jasiński, z którego pilot korzystał podczas okupacji niemieckiej i po jej zakończeniu. Warto również zwrócić uwagę na przedstawioną przez Malinowskiego, w oparciu o relację lotnika, obsadę zasadzki w Zduńskiej Woli. Jak już zaznaczono, obsada i lokalizacja poszczególnych zasadzek myśliwskich wystawionych przez lwowski dywizjon różni się w zależności od Autora. Pewne wątpliwości mogą natomiast budzić informacje Malinowskiego, według którego przed startem pary Dzwonek – Kramarski miała miejsce nieudana próba przechwycenia niemieckich samolotów przez dwóch innych pilotów znajdujących się na zasadzce. Lotnicy po wykonaniu bezskutecznego przelotu powrócili do Zduńskiej Woli, co sugeruje, że lot był bardzo krótki i nie zakończył się wymianą ognia. Wątpliwości budzi także przebieg starcia – według Malinowskiego/Jasińskiego Messerschmitty weszły do akcji dopiero w momencie, gdy Polacy zaatakowali Hs 126. Możliwe, że polscy myśliwcy po prostu nie zauważyli niemieckiej eskorty, względnie że myśliwce zostały wezwane przez załogę zaatakowanej maszyny rozpoznawczej przez radio. W sferze przypuszczeń pozostaje także przebieg starcia pchor. Kramarskiego z niemieckimi myśliwcami. Na podstawie artykułu podpisanego przez Malinowskiego można odnieść wrażenie, że pchor. Kramarski został zestrzelony bardzo szybko, jeszcze podczas ataku na niemiecki samolot rozpoznawczy. Możliwe, że zaferowany atakiem ppor. Dzwonek po prostu nie zauważył nieprzyjacielskich maszyn.

Badacze z Poznania opisują śmierć lotnika dość zgodnie: Kramarski miał zostać zestrzelony w walce z kilkoma Bf 110. W trakcie walki samolot Kramarskiego stanął w ogniu, a następnie spadł na młody las w okolicy miejscowości Sędziejowice nad Grabią²⁴⁵. Ustalenia obu badaczy oparte są na relacjach ustnych mieszkańców miejscowości Wola Wężykowa oraz Sędziejowice. W skład klucza, w którego szeregach swój ostatni lot bojowy wykonał pchor. Kramarski, najprawdopodobniej wchodził także ppor. pil. Dzwonek. Obaj piloci w godzinach popołudniowych poderwali swoje samoloty na przechwycenie samolotów, które początkowo rozpoznali jako niemieckie bombowce Dornier Do 17. W rzeczywistości po raz kolejny lwowskim myśliwcom przyszło walczyć z Bf 110 z I/ZG 76.

Starcie miało bardzo pechowy przebieg dla pilotów ze Lwowa. W trakcie walki Dzwonek i Kramarski dostali się pod silny, i – co najważniejsze – celny ogień niemieckich „zerosterów”. Co gorsza, maszyna Kramarskiego

²⁴⁵ J. Molski, op. cit., s. 475–479.

otrzymała kilka trafień, które doprowadziły do wybuchu pożaru²⁴⁶. Trudno powiedzieć, czy Kramarski przeżył ostrzał z działek i kaemów niemieckich myśliwców, tak jak chce tego Molski. We wcześniejszych opracowania przyjmowano zazwyczaj wersję, według której pilot został trafiony i ciężko ranny podczas lotu, a następnie uderzył w sędziejowicki las²⁴⁷, niedaleko Emilianowa, gdzie w latach 80. społeczeństwo polskie wystawiło pomnik poświęcony pamięci poległego 2 września pilota.

Pilotujący samolot z numerem „4” i kolorowym indykiem na burcie kadłuba, ppor. Dzwonek również znalazł się w trudnym położeniu i także otrzymał kilka trafień z karabinów maszynowych i działek. Dzwonek został wówczas ranny w rękę i nogę; pomimo tego udało mu się wycofać z walki i przedostać do rejonu Pabianic. Pozostaje kwestią otwartą, czy w próbie przechwycenia błędnie rozpoznanej niemieckiej wyprawy bombowej wzięła udział jeszcze jedna maszyna. Możliwe, że nawet jeśli część opracowań mówiących o uszkodzeniu jednego z myśliwców na lądowisku polowym jest prawdziwa, to nie można wykluczyć, że do wczesnych godzin popołudniowych, gdy doszło do walki powietrznej nad Sędziejowicami, a potem nad Pabianicami, uszkodzenie udało się usunąć. Literatura przedmiotu wspomina, że trzecim pilotem uczestniczącym w pierwszym starciu z Bf 110, w którym zginął ppor. Kramarski, był plut. Franciszek Prętkiewicz.

W czasie gdy zestrzelono samolot Kramarskiego, meldunki o pojawieniu się niemieckich samolotów zaczęły docierać także do Widzewa – Ksawerowa. Dowódca dywizjonu mjr Morawski zdecydował się poderwać kilka samolotów znajdujących się na głównym lotnisku dywizjonu w celu ich przechwycenia – wcześniej nad lotniskiem w Widzewie miała przelecieć grupa myśliwców Bf 109, które według relacji Głowczyńskiego zostały wysłane nad Łódź w celu sprowokowania Polaków do poderwania własnych myśliwców.

Najprawdopodobniej były to Bf 109 z 2/ZG 2, których zadanie polegało na eskortowaniu Ju 87, którym powierzono zadanie zbombardowania łódzkiej radiostacji. Zadanie to przypadło w udziale 29 Ju 87B z I/StG 76. Zadanie wykonywano w godzinach 15.30, 16.25²⁴⁸. Niestety, w tym miejscu trzeba wskazać, że Łydzba, pisząc iż przelot niemieckich myśliwców miał

²⁴⁶ Ibidem.

²⁴⁷ J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 145.

²⁴⁸ M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską*, T. 3 *Stukafliieger*, Gdynia 2005, s. 40.

miejsce około 16.50²⁴⁹, minął się z prawdą²⁵⁰. Paradoksalnie bliższa prawdzie okazuje się relacja jednego z lotników, który wspominał, że w godzinach popołudniowych, ok. 14–15 nad Widzewem – Ksawerowem pojawiły się najpierw jednosilnikowe Bf 109, a w kilka minut potem grupa samolotów dwusilnikowych, które błędnie rozpoznano jako bombowce²⁵¹. Podczas przelotu pierwszej grupy do maszyn ruszyła część pilotów, którzy planowali poderwać swoje „puławszczaki” i podjąć próbę przechwycenia Niemców, jednakże zgody na start nie wyraził dowódca 161 Eskadry. Ppor.

Główczyński tak wspominał te wydarzenia:

Chwyciłem helmfon, okulary i na palcach wysliznąłem się z pokoju. Nikt mnie zauważył. Mam dość bezpłatnego patrzenia, jak biją się moi koledzy.

Przy maszynach ruch jak cholera! Sześć gotowych, przy trzech jeszcze mechanicy coś grzebią, kilka uszkodzonych. Reszta na zasadzkach na froncie. Z mojej maszyny z trudem wysadziłem młodego kaprala pilota. Sprawdzam amunicję, ciśnienie powietrza, zapinam pasy – gotów. W innych też już siedzą. Nie startujemy bo wyprawa podobno skręciła.

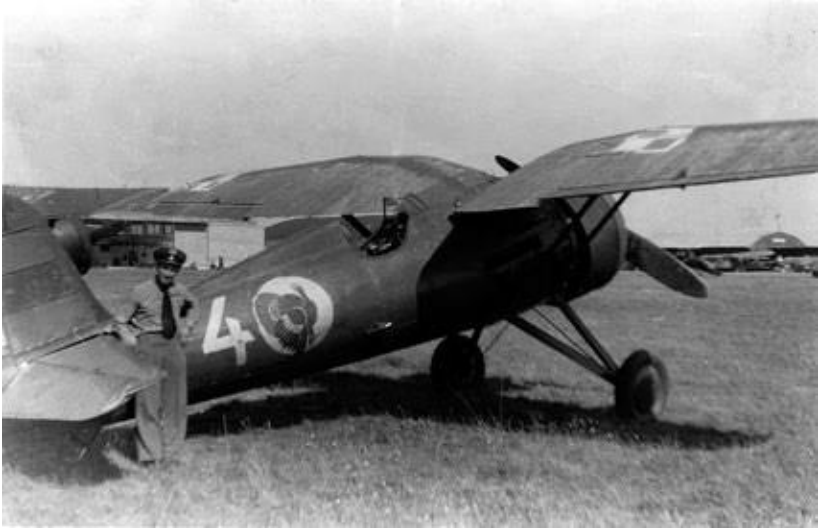
Aż nagle widzę, że mechanicy wskazują na niebo i coś krzyczą. Widzę! Przyszli z innej strony. Kontakt, kran z powietrzem i kręcę korbkę rozrusznika. Raz, dwa – obróciło się śmigło, rzygnęły spaliny z kolektora. Chodzi. Obok również dwie maszyny na obrotach. Daję gazu, aż tu mechanik wybiega mi przed śmigło. Naciskam hamulec – co u diabła? Daje mi znak: wyłączył silnik! Oszalał?!

Ale przed maszyny wychodzi dowódca mojej eskadry. I on także

²⁴⁹ Ł. Łydźba, *Lwowski...*, s. 56.

²⁵⁰ Możliwe, że Emmerling podawał w swoim opracowaniu czas zgodny z czasem berlińskim, a więc 16.50, byłaby de facto 15.50. Nawet w tej sytuacji informacja podana przez autora monografii lwowskiego dywizjonu, zgodnie z którą jeden z Polaków wystartował o 16.30–16.45 na przechwycenie grupy przelatującej kilka minut później, wydaje się mało realna.

²⁵¹ A. Kurowski, *Bijcie się...*, s. 152.



Fot. 48 Ppor. pil. Dzwonek przy swoim PZL P.11c. Źródło: polishairforce.pl.

rozkłada ręce – wyłączyć! Klnę na czym świat stoi, z wściekłością wyłączam silnik. Maszyna prychnęła, śmigło odbiło do tyłu – stoi. Tadzio obok postukuje się jeszcze palcem w głowę i pokazuje w górę.

Widzę. Dziewięć Messerschmittów-109 śmiga to tu, to tam na wysokości chyba czterech tysięcy metrów. Połyskują w przedwieczornym słońcu jak błyskawice.

Mechanik z pomocnikiem podbiegają do maszyny.

- O co tam chodziło? – krzyczę.

- Nie wiemy!

Piorunem pompują mi powietrze.

- Trzydzieści pięć atmosfer – wrzeszczę znowu.

- Trzaśnie, panie poruczniku!

Niech trzaśnie, a musi zaskoczyć, kiedy trzeba będzie startować.

A Messerschmitty pławią się w słońcu. Śledzimy je wzrokiem. Do kabiny zagląda dowódca.

- Dlaczego pan startuje bez rozkazu?

- Jakże nie startować?...

- *Przyszli nas wywabić w powietrze. Widzi pan, jak wysoko? Ha? Wystartujecie, będą was włączyli i albo zleją, albo wylądujecie bez paliwa i amunicji. Przyjdzie bombardowanie lotniska i zerzną dywizjon na amen. Czekać na sygnał. Po starcie włączyć radio!*

I po chwili:

- *Nasz cel to bombardierzy. Przez walki z myśliwcami sami się wytluczemy, a wtedy Dornierzy będą hulać!*

- *Tak jest! – ale nie bardzo mnie to przekonywało*²⁵².

Krótko potem (według relacji Głowczyńskiego, w ciągu zaledwie kilku minut), na stanowisko dowodzenia dywizjonu nadeszła wiadomość o nowej wyprawie. Już wcześniej nad obszarem broniącym przez III/6 Dywizjon zaczęło pojawiać się znacznie więcej niemieckich maszyn niż w godzinach przedpołudniowych. Według Głowczyńskiego Niemcy zaczęli pojawiać się w większej liczbie nad Łodzią. Największą potyczką stoczoną tego popołudnia było starcie z dużą grupą Bf 110 z I/ZG 76 i z Staabstaffel/ZG 76. W starciu po stronie niemieckiej wzięło udział około 13 samolotów²⁵³. Według strony niemieckiej w potyczce nad Pabianicami wzięła udział jedna eskadra²⁵⁴.

Według Niemców zestrzelono tylko samolot pilotowany przez Oberleutnanta Christopha Nagela z 1 Staffel, ale stwierdzenie to nie wytrzymuje zestawienia z przebiegiem wypadków, opisywanych przez samych Niemców, którzy sami przyznają się także do kilku kolejnych Bf 110. Maszyna pilotowana przez Nagela spadła w rejonie miejscowości Dąbrowa, przy drodze Pabianice – Bełchatów. Maszyna nosiła numery rejestracyjne M8+AK. Z załogi uratował się tylko Nagel, którego wzięto do niewoli, mniej szczęścia miał jego strzelec pokładowy Unteroffizier Ernst Lochbaum, który zginął podczas ataku polskiego myśliwca. Druga maszyna, do której utracenia przyznaje się strona niemiecka, spadła w rejonie Pitschen (Byczyna) i nosiła numer M8+FH. Samolot, według opracowań niemieckich autorów, miał odnieść uszkodzenia w wysokości... 40%, co jest nieco nielogiczne, biorąc pod uwagę jego wcześniejszy udział w walce powietrznej nad Pabianicami, celny ogień prowadzony przez ppor. Dzwonka i późniejsze awaryjne lądowanie²⁵⁵. Trzecia maszyna utracona w godzinach popołudniowych przez I/ZG 76, według strony niemieckiej, nie była

²⁵² Ibidem, s. 152–153.

²⁵³ Ł. Łydźba, *Lwowski...*, s. 57.

²⁵⁴ M. Emmerling, *Luftwaffe...*, T. 1, s. 38–40.

²⁵⁵ Ibidem, s. 40.

związana z walką stoczoną nad Pabianicami, i miała spaść w rejonie Ślądkowic. Co ciekawe, zestrzelenia samolotu mieli dokonać wspólnie ppor. Koc i ppor. Głowczyński, którym zaliczono po ½ zestrzelenia. Ostatni Bf 110 miał rozbić się w rejonie miejscowości Rebnitz. Gdzie ok. 17.05, miał wylądować pilot Messerschmitta (strzelec najprawdopodobniej zginął w walce). Co ciekawe, według strony niemieckiej starcie nad Pabianicami miało odbywać się około 17²⁵⁶, więc nie jest możliwe, by pięć minut później uszkodzony samolot, nawet przy założeniu, że poruszał się z prędkością ponad 300 km/h, znalazł się dzisiejszych Rybin niedaleko Jeleniej Góry...

Oparcie opisu walki w rejonie Pabianic tylko na podstawie opracowań niemieckich byłoby poważnym błędem, tym bardziej że obraz przedstawiony przez historyków Luftwaffe i dokumenty niemieckie budzi dużo wątpliwości. Polacy przyznają się np. do zestrzelenia dwóch Bf 110, podczas gdy przebieg starcia wyraźnie wskazuje, że nieprzyjaciel utracił nie dwa, a cztery samoloty. Na podstawie rozmów z pabianickimi regionalistami udało się ustalić, że w pobliżu miasta 2 września rozbił się jeszcze jeden Bf 110. Podobno zdjęcia obu samolotów były publikowane w Internecie. Informacja ta potwierdza słowa ppor. Głowczyńskiego, który przypisywał sobie zestrzelenie jeszcze jednego Bf 110. Reasumując, Niemcy w powietrznym starciu nad Pabianicami utracili od czterech do pięciu samolotów. W powietrznej bitwie nad Pabianicami Polacy utracili samolot pilotowany przez ppor. Dzwonka oraz dwa myśliwce należące do ppor. Koca i plut. Mariana Domagałę. Nie oznaczało to bynajmniej, że samoloty te nie nadawały się do naprawy i nie zostały później wykorzystane przez lwowski dywizjon²⁵⁷.

Tymczasem strona niemiecka „pochwaliła się” zestrzeleniem aż czterech polskich myśliwców w rejonie Łodzi, przy czym dwa uznano za zestrzelone prawdopodobnie. W rzeczywistości Niemcy mogli zapisać na swoje konto jedynie maszynę ppor. Dzwonka oraz trzy kolejne, uszkodzone polskie myśliwce. Za cenę czterech lub pięciu niemieckich Bf 110, Polacy musieli „zapłacić” jednym zestrzelonym na pewno i trzema uszkodzonymi myśliwcami.

Obraz starcia malujący się na podstawie opracowań dotyczących Luftwaffe nie byłby pełny, gdyby nie uzupełnić go relacjami strony polskiej. Mjr Morawski pisał:

²⁵⁶ Ibidem, s. 38.

²⁵⁷ Dowódca dywizjonu napisał w sprawozdaniu, że 2 samoloty zostały postrzelane i nie nadawały się do walki, ale nie oznacza to, że maszyny te zostały „spisane ze stanu jednostki”, tylko że rankiem 3 września nie zostały jeszcze do końca naprawione.

Godz. 16 zwalczanie wyprawy bombowej przez 4, później 7, a w końcowej fazie 8 samolotów własnych.

Wynik walki: Zestrzelony 1 samolot własny, którego pilot ratuje się na spadochronie (ppor. Dzwonek).

Straty nieprzyjaciela: 2 Me 110 zestrzelone przez kpr. Malinowskiego i ppor. Głowczyńskiego z ppor. Kocem.

Przebieg walki: Klucz 4 samolotów startuje z lotniska podstawowego i rozpoczyna walkę – po pewnej chwili dołącza klucz 3 samolotów wracających z frontu – w ostatniej fazie nadlatuje z frontu ppor. Dzwonek Jan dwukrotnie ranny w czasie walk na froncie dołącza do walki, związuje się z Me 110 i zostaje zapalony przez strzelca. Po daremnych próbach ugaszenia pożaru skacze. Do skoczka strzela Me 110. Kpr. Malinowski Jan widząc to związuje ME ogniem, walczy z nim i zestrzeliwuje go. Ppor. Dzwonek ląduje silnie poparzony²⁵⁸.

Fragment sprawozdania mjr. Morawskiego dostarcza czytelnikowi bardzo wielu intrygujących informacji odnośnie do przebiegu wypadków i wyjaśnia pewne kwestie związane z nazewnictwem. Okazuje się, że określenie „front” odnosiło się do wszystkich samolotów myśliwskich przebywających na zasadzkach. Odnoszenie go do zadań polegających na wymiataniu nad linią frontu i atakowaniu celów naziemnych nie jest uprawnione. Ponadto ze sprawozdania Morawskiego wynika jednoznacznie, że tak jak opisywał to Głowczyński, doszło do poderwania do lotu klucza złożonego z czterech myśliwców, które podjęły walkę z nieprzyjacielem. Krótco potem do walki toczonej nad Pabianicami dołączył klucz trzech samolotów powracających z zasadzki, wreszcie do akcji wszedł lecący podziurawionym niemieckimi kulami myśliwcem ppor. Dzwonek.

W skład pierwszego klucza startującego z Widzewa – Ksawerowa weszli najprawdopodobniej ppor. pil. Kazimierz Rębalski, ppor. pil. Czesław Głowczyński, kpr. pil. Feliks Gmur, kpr. pil. Jan Malinowski oraz plut. pil. Marian Domagała. Według ustaleń Łydzby, Malinowski poleciał na samolocie PZL P.7a z numerem bocznym „8”, niestety badacz nie podał żadnego źródła, na którym się opierał²⁵⁹. Pozostałymi uczestnikami walki mieli być piloci ppor. Koc i pchor. Malarowski. Już po latach Koc przedstawił całkowicie nierealny opis potyczki z niemieckimi Bf 110:

W tym czasie radar był jeszcze nieznany, zastępowały go radio i telefon. Pierwszy meldunek – samoloty nieprzyjaciela lecą w naszym kierunku:

²⁵⁸ IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1a/5, k. 4–5.

²⁵⁹ Ł. Łydzba, *Lwowski...*, s. 56.

wysokość 5000 metrów. Po kilku minutach widzimy dużą grupę samolotów niemieckich – w większości Messerschmitty 110. Było ich pewnie z pięćdziesiąt. My lecimy w grupie piętnastu samolotów. Atakujemy zaczyna się walka powietrzna. Kłęb maszyn wiruje w kuli jednego kilometra średnicy. Nieprzyjaciel poza przewagą liczebną miał również przewagę w sile ognia. Dwumiejscowe Messerschmitty 110 miały stałe uzbrojenie z przodu składające się z czterech karabinów maszynowych i dwóch działek 20 mm, plus strzelca z dwoma karabinami ruchomymi z tyłu. Szybkość samolotów niemieckich była o sto kilometrów na godzinę większa od szybkości naszych maszyn. Nasze samoloty były wyposażone w dwa karabiny maszynowe z przodu. Były za to zwinniejsze. Każdy stara się wejść drugiemu na ogon, ale to nie jest takie łatwe. Po dwudziestu minutach walka się kończy, Niemcy się wycofują.

Wynik: dwóch Niemców zestrzelonych, jeden z naszych, podporucznik Dzwonek, wyskoczył na spadochronie, niestety dwa Messerschmitty ostrzelały go, mocno raniąc – zabrali go do szpitala, nie wiadomo, czy żyje.

[...] Meldunek: „Uwaga, nadchodzą”. Skoczyliśmy w górę, ich około stu: Messerschmitty 110 i 109. Nas jest piętnastu na samolotach PZL 11. Na błękitnym niebie wielki kłęb walczących na śmierć lub życie.

Udało mi się wpaść na ogon jednego Messerschmitta 110. Sygnalem dwie serie, buchnął czarnym dymem i dał nurka w dół, ja za nim, oddając kilka serii więcej. Zapalił się i skraksował na ziemi. Jak się później okazało, tylny strzelec został zabity, a ciężko rannego pilota zabrano do szpitala²⁶⁰.

Autor relacji połączył wydarzenia z 1 września z tymi z 2 września. Znacząco zawyżył także ilość samolotów biorących udział w starciu, i „doliczył się” także pewnej ilości jednosilnikowych Bf 109, które, jednego zdaniem, również miały wziąć udział w powietrznym starciu. W porównaniu z opisem stworzonym przez Koca, relacja ówczesnego ppor. Głowczyńskiego może uchodzić za wzór obiektywizmu:

Aż tu nagle sygnał: zapuszczać! Co? Teraz, kiedy Szwaby odleciały? Zakręciłem – kochana krówka skoczyła. Pokazują pośpieszenie – start! W powietrzu dołączamy do szyku. Jest nas sześciu. Włączam radio.

- Tadek, Kazik – tu Ewa, Tadek, Kazik – tu Ewa! Lecieć na Pabianice, nabierać wysokości. Z południowego zachodu duża wyprawa bombowa. Powtarzam lecieć na Pabianice...

²⁶⁰ T. Kotz, 303. *Mój dywizjon*, Warszawa 2018, s. 61–64.

Skoczyłem jak ukłuty. Załadowuję karabin prawy, lewy. Lecimy na południo-zachód. Prędkość mała – maszyny zadarte, aby tylko wejść jak najwyżej. Każdy się skupia. Sześć par rąk, sześć mózgów pracuje z natężeniem. Oczy szukają po niebie.

Wreszcie dostrzeżliśmy wroga. Wydaje się, jak azjatycka szarańcza. Wali chmarą, masą. Górą suną trzy klucze. Za nimi jeszcze dwie luźne sztuki. Dwusilnikowe dolnoplaty. Ciężkie Junkersy. Dołem dwie trójki jakichś mniejszych, a daleko na horyzoncie jeszcze sześć sztuk.

I te Messerschmitty! Jeszcze tu gdzieś po okolicy się kręcą.

I jedne, i drugie grubo wyżej od nas. Drapiemy się cierpliwie. Chcielibyśmy dojść do tych górnych, ale i do dolnych jeszcze daleko. Pędzą naprzód. Są coraz bliżej. Wielkie, szare. To Messerschmitty-110. Idą z zadartymi łbami pięćset metrów wyżej, jakby ich piloci w ogóle nas nie widzieli, jakby chcieli zignorować i przejść ponad nami.

Zapatrzeni w nich, dociskamy manetki, „busty”, gniciemy drążki – byle wyżej, byle bliżej. A prędkość pozioma coraz mniejsza. „Zlitujcie się dranie, zniżcie się! Bijcie się z nami!”

Rzeczywiście zniżają mordy i na pełnym szusie nurkują na nas. Automatycznie rozluźniamy szyk. Jestem na prawy skrzydło. Leci na mnie potwór. Z trzech paszcz błysnęło sześć luf rzygnęło ogniem. Oślepiło mnie, hurkot w uszach. Oddałem drążek, położyłem. Mignął obok mnie i daleko w dole zawija skręt.

Hurra! Wszyscy jesteście nad nimi. Oni w dole. Bokiem wam wyjdzie ten pełny gaz! Ciągną pewnie stery dwoma zębami, ślepią wylażą im na wierzch, gniecie w dolku. Kapie wam pot z pysków? Tak, znamy to!

Zawinąłem ciasno przez plecy i jeszcze pół krzywego loopingu. Mam go na celowniku na samym krzyżu! Ściskam spust na drążku. Nerwowe wstrząsy kadłuba i płynny łoskot – to moje karabiny grają. Jego strzelec grzmi do mnie. Zaciskam zęby, jestem jak pijany. Widzę tylko jego. Szarozielony potwór i to drapieżne gardło na ogonie zapelniają mi oczy. Przerrywam, poprawiam i znowu kadłub gra od strzałów.

Ryknęło nad głową. Oprzytomniałem. O, cholera. To nowi. Sześć sztuk wpakowało się w nasze kłbowisko. A górą suną te ciężkie, chyba nie odważą się zejść w to piekło. Od dołu ciągną na pomoc dwa nasze.

„Mój” sprzed nosa zwiął, skręcił znowu i bierze mnie na cel z boku. Nie dają się i wnet jestem za nim. Ślady strzałów pokrywają się – moje i jego strzelca.

Ale trzeci wplątuje się do naszego pojedynku. Ściga mnie. Zaczynam się bronić przed tym, to tamten mnie goni, więc biorę się za niego, a drugi już siada mi na plecy. Podają sobie mnie jak piłkę. Zaczyna mi być gorąco. Nawija się trzeci prosto na lufy, więc puszczam tamtych i strzelam. Przelatuję tuż nad nim i trafiam niebacznie w smugę karabinów kolegi, który praży do Niemca. Kopnąłem stery. Szurnęliśmy obok siebie. Chcę strzelać dalej – stop! Przeladowuję karabiny raz i drugi – nic! – Amunicja!

Łąduję. Krzyczę o amunicję. Pokazują mi bombowce, które lecą nad nasze lotnisko. „Chować się” Zuber jednak ładuje mi amunicję. Tadzik już startuje z nowym zapasem. Bomby upadły na zaorane pole z dala od lotniska.

Startuję i idę do góry. Nie trzeba już się tak piąć, bo walka toczy się nisko, ale muszę wejść choć trochę wyżej od nich. Widzę z daleka kogoś w opresji. Goni Niemca, a dwaj inni z bliska prażą w niego. Zdaje się, pomagali go, bo wywrotem wyrwał się z walki i będzie łądował.

Inny bije się z dwoma, dalej to samo. Skoczyłem w środek kłębowiska. Pomagam to jednemu to drugiemu. Oczy latają na wszystkie strony, chwytają w lot każdą sytuację i przekazują rękami. Myśl przestała pracować, jest zbyt powolna. Mięśniami rządzą odruchy, instynkt.

Wtem błysk i płomień. Boże! Nasz się pali! „Czwórka” się pali! Dzwonek w niej siedzi. Był na zasadzce, przyszedł nam w pomoc i sam leży. Może jeszcze wyskoczy. Ale ognista kometa idzie do ziemi, tylko ogień i dym się za nią ciągnie.

Nagle rozkwitł biały jedwab spadochronu, lecz co to? Strzelają do niego Messerschmitty. Do pilota na spadochronie?! O, bydlaki!

Bliżsi rzucili się na ratunek, ale młody Malinowski już ma zbrodniarza i daje mu cięgi. Niemiec ucieka. Jednak nie uszedł przed karą – w parę minut zostały z niego tylko końce płatów i ogona. Wkrótce i następny został strącony. Reszta zwała. Wylądowaliśmy.

- Dzwonek żyje – mówią nam. – Odwieziono go do szpitala. Po południu poleciał na zasadzkę. Około 16.00 wystartował z Edkiem Kramarskim na Heinkle-III, które szły obciążone bombami. Nie zauważyli jednak Messerschmittów idących za bombowcami. Te podeszły blisko, oddały kilka serii i skończyło się. Edek został zestrzelony, a Janek doleciał do nas i kiedy zobaczył, że się bijemy, poszedł do walki, nie zważając na przestrzeloną nogę i kiść ręki, no i posiekaną maszynę. Kiedy samolot stanął w płomieniach, był tak osłabiony, że w ogóle nie chciał skakać. Było mu obojętne, że się pali. A niech tam diabli... Ziemia blisko, podsmaży się trochę, grzmotnie i koniec...

Przeliczył się jednak – ziemia była dalej. Ból palącej się twarzy, rąk i kolan wypędził go z kabiny. Ranny, poparzony, ale może będzie żył.

Pokłóciliśmy się z Tadkiem o tego drugiego Messerschmitta. Wprawdzie „szliśmy” za nim obaj, ale jakieś dobre dwa kilometry przed finałem byłem tuż za nim. Leciał tylko na lewym silniku. Aż wreszcie trafiłem i pilota, bo rąbnął o ziemię, aż się na kawały rozleciało gracisko. Tadek nadleciał dopiero wtedy, gdy szedł już ku ziemi²⁶¹.

Relacja ppor. Głównyńskiego zawiera wiele bardzo cennych informacji, które nie tylko pokrywają się z wiadomościami podanymi w dokumentacji archiwalnej i opracowaniach opartych na niemieckich materiałach, ale także pozwalają na dokładne odtworzenie prze-



Fot. 49 Marszałek Albert Kesselring podczas spotkania z lotnikami 76 eskadry myśliwców na lotnisku polowym we Francji. W tle widoczny fragment samolotu Messerschmitt Bf 110 C-1. Źródło: NAC, domena publiczna.

biegu wypadków. Co ciekawe, istnieje jeszcze jeden opis walki stoczonej 2 września, którego autorem jest ppor. Koc. Tym razem relacja jest znacznie lepiej „osadzona” w realiach znanych na podstawie innych wspomnień:

²⁶¹ A. Kurowski, *Bijcie...*, s. 153–156.

Dnia 2.9.39 w godzinach popołudniowych spotkałem w rejonie Łodzi około 8 Me 11 związanych w walce kołowej z P-11 (około 4). Wszedłem w środek i na celownik podpadł mi jeden z Me 110, oddałem kilka serii i samolot nieprzyjaciela oderwał się od zgrupowania planując do ziemi. Cały czas idąc za nim ostrzeliwałem i widziałem zapalenie się prawego silnika i wkrótce po tym samolot uderzył w ziemię rozbijając się w okolicy [miasta] Pabianice.

Zbyt mocno zajęty strzelaniem do nieprzyjaciela dopiero w fazie końcowej zauważyłem że do tego Me 110 strzelał również inny pilot ppor. Głowczyński²⁶².

Warto odnotować, że o walce stoczonej nad Pabianicami brak jest jakiegokolwiek informacji w relacji Surmy, który twierdzi wręcz, że 2 września dywizjon nie miał żadnych strat w ludziach²⁶³.

Zachowała się jeszcze jedna relacja pilota dotycząca wspomnianej walki powietrznej. Podczas wywiadu przeprowadzonego przez Tadeusza Malinowskiego w 1990 r., Głowczyński tak opisywał popołudniowe starcie z niemieckimi samolotami nad Pabianicami:

Stoczyliśmy wówczas najdłuższą walkę powietrzną we wrześniu 1939, a nie wykluczam że najdłuższą na obszarze Europy w II wojnie światowej. Zaczęło się od tego, że z opóźnieniem dowiedzieliśmy się o wyprawie bombowej kierującej się na Łódź. Nie zdążyliśmy ich dopaść. W tym czasie zauważyliśmy szybko nadlatujące Me 110, które osłaniały wspomnianą wyprawę. Oni byli wyżej. Było ich dwunastu, a nas tylko sześciu. Wspomniane Me 110 jednak popełniły podstawowy błąd: zawróciły i w locie nurkowym otworzyły do nas ogień z wszystkich działek i karabinów maszynowych. Widok był taki, jakby ktoś nas oświetlił reflektorami. Mimo ogromnej siły ognia żaden z naszych samolotów nie został zestrzelony w pierwszym ataku. Przelecieli na ogromnej prędkości, i dopiero na horyzoncie obserwowaliśmy, jak wykonują ogromny zakręt. Gdy zawrócili, lecieli już z mniejszą prędkością. Musieli przyjąć walkę kołową, w której byliśmy zdecydowanie lepsi.

[...] Mimo że nas było sześciu, a ich dwunastu to jednak byliśmy wszędzie. Wybieraliśmy sobie dogodne pozycje manewrując między nimi. Ze względu na ich dużą prędkość strzelali do nas niecelnie. Zorientowałem się, że Me 110 można skutecznie zaatakować od dołu. Tak też uczyniłem. Samolot zapalił się. Nie zdążyłem skierować do niego drugiej serii. W tym czasie

²⁶² IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1b/1, k. 1.

²⁶³ K. Surma, op. cit., s. 4.

minął mnie drugi Me 110, a w lusterku zobaczyłem, jak atakuje mnie trzeci Me 110. Gwałtownymi unikami pozbyłem się przeciwnika i lądowałem dla uzupełnienia amunicji²⁶⁴.

Zubrzycki, inny członek personelu technicznego lwowskiego dywizjonu, przedstawia jeszcze inny opis przebiegu walki stoczonej w rejonie Pabianic.

2 września 1939 r. nad Łodzią stoczono jedną z największych walk powietrznych w czasie Kampanii Wrześniowej. Rozpoczęła się wczesnym popołudniem nalotem eskadry Messerschmittów 110, która miała wywabić z naszych lotnisk klucze alarmowe myśliwców, zawiązać walkę i w ten sposób „oczyszczyć” przestrzeń nad miastem dla zbliżających się samolotów bombowych.

Doświadczony dowódca 161 Eskadry wstrzymał start i nastąpiły chwile oczekiwania. W ciągu 15 minut nadleciały, pod osłoną Messerschmittów-110, bombowce Heinkel-111, do walki z którymi natychmiast wystartowały nasze myśliwce. Jeden z naszych samolotów P-11 został przy starcie ostrzelany i uszkodzony, a pilot cudem wylądował na lotnisku. Pilot ten natychmiast przesiadł się do gotowego do lotu samolotu P-7, i wystartował do dalszej walki²⁶⁵.

Trzeba przyznać, że panujący w powietrzu chaos jest widoczny także w przytoczonych relacjach pilotów i członków obsługi naziemnej. Po latach, w lipcu 1945 r. jeden z uczestników starcia, ówczesny ppor. pil. Kazimierz Rębalski, wspominał np., że podczas walki zaatakował trzy Dornieri Do 17, a nawet zdołał zestrzelić lecącą w środku niemieckiej formacji maszynę:

W skutek ustrzelenia por. Wiśniewskiego i dużego nasilenia lotnictwa nieprzyjaciela wszyscy piloci rozeszli się i wywiązały się walki pojedynczych samolotów. Po odejściu od zgrupowania o godz. 14.45 zaatakowałem trzy samoloty D-17. Wysokość walki 4000 mtr. Zestrzeliłem środkowy D-17, który spadł w pobliżu Piotrkowa. Po powrocie z lotu złożyłem meldunek por. pil. Groszewskiemu. Zestrzelenie poświadczył we Francji por. obs. Siuzdak Tadeusz, który obserwował walkę z ziemi, a samolot spadł w pobliżu eskadry towarzyszącej, której miejsce postoju było koło Piotrkowa. (Eskadra towarzysząca ze Lwowa)²⁶⁶.

²⁶⁴ C. Głównyński, op. cit., s. 10.

²⁶⁵ J. Zubrzycki, *Synowie nie-marnotrawni z Liberatorów i Halifaxów*, „Okruchy Wspomnień z Lat Walki i Martyrologii AK”, nr 25/1998, s. 11.

²⁶⁶ IPMS, sygn. LOT.A.IV.2/4/16, k. 1.

Tytułem komentarza do relacji przedstawionej przez ppor. Rębalskiego, warto zwrócić uwagę na fakt, że lotnik błędnie podał typ samolotu, z którym przyszło mu się mierzyć. Prawdopodobnie pilotowi chodziło o Dorniera Do 17. W pierwszych dniach wojny polscy piloci często błędnie identyfikowali dwusilnikowe myśliwce Bf 110 jako bombowce tego typu. Na tej podstawie można przypuszczać, że opisane przez Polaka starcie miało miejsce właśnie podczas stoczony w drugim dniu wojny bitwy powietrznej nad Pabianicami. Trudno powiedzieć, dlaczego zestrzelenie zgłoszone przez Rębalskiego dowódcy eskadry, por. Groszewskiemu, nie zostało wprowadzone do dokumentacji lwowskiego dywizjonu. Możliwe, że było to spowodowane faktem, że w drugim dniu wojny Rębalski nie był w stanie przedstawić żadnego świadka swojego zwycięstwa. Dopiero po zakończeniu kampanii wrześniowej Rębalski miał spotkać się z obserwatorem Siuzdakiem, z II plutonu 66 Eskadry Obserwacyjnej. Trudno powiedzieć czy Siuzdak faktycznie był świadkiem zestrzelenia. Nie zachowała się żadna relacja Siuzdaka, która mogłaby potwierdzić lub zaprzeczyć słowom Rębalskiego.

Nie można zatem wykluczyć, że słowa pilota odnoszą się do zestrzelenia jednego z Messerschmittów Bf 110, które Niemcy utracili podczas walk nad Pabianicami. Możliwe, że ppor. Rębalski strzelał do maszyny pilotowanej przez Oberleutnanta Nagela, dla którego lot bojowy nad Pabianicami zakończył się śmiercią.

Pod wieczór na widzewskim lotnisku pojawił się jeszcze jeden myśliwiec PZL P.11c. Była to maszyna pilotowana przez lotnika z poznańskiego III/3 Dywizjonu Myśliwskiego, przydzielonego do Armii „Poznań”. Por. pil. Aleksander Wróblewski podczas pościgu za niemieckimi bombowcami wystartował z lotniska w Dzierżnicy i przez cały czas podążał śladem nieprzyjacielskich maszyn. Gdy wreszcie udało mu się podejść na odległość umożliwiającą oddanie celnych strzałów, jego maszyna znalazła się w krzyżowym ogniu strzelców pokładowych. Pilot zdołał doprowadzić uszkodzony myśliwiec na lotnisko Lublinek, skąd po uzupełnieniu paliwa odleciał na lotnisko Widzew – Ksawerów. Na miejscu mechanicy naprawili postrzelaną „jedenastkę”, tak że pilot mógł rankiem następnego dnia powrócić do swojej macierzystej jednostki²⁶⁷.

²⁶⁷ Lotnik poznańskiego dywizjonu myśliwskiego wystartował z zasadzki w miejscowości Kobylepole, w pasie działania Armii „Poznań”, prawdopodobnie na przechwylenie jednej z niemieckich wypraw. Podczas pościgu za nieprzyjacielem dotarł do Łódź, jednakże o odnalezieniu lotnika dowództwo lwowskiego dywizjonu nie poinformowało swoich kolegów z Armii „Poznań”, w związku z czym pilot został uznany przez dowództwo poznańskiego dywizjonu myśliwskiego za zaginionego, a samolot za utracony bezpowrotnie 2 września. WBH, CAW, sygn. IX.2.3.333, k. 7-9; t. Łydzba, op. cit., s. 70–71.

Sytuacja w rejonie Łodzi nie uległa bynajmniej uspokojeniu po bitwie powietrznej nad Pabianicami, której wynik, oczywiście biorąc pod uwagę przewagę niemiecką i dysproporcje sprzętowe, był nad wyraz korzystny dla Polaków. Niemcy nadal kierowali nad miasto kolejne wyprawy bombowe, ale personel lwowskiego dywizjonu myśliwskiego nie dawał się wciągnąć w walki toczony z nieprzyjacielem. Pierwsze bombowce, według relacji mjr. Krzywobłockiego, miały pojawić się nad miastem około 18.25. Ich bomby spadły na cele w środkowej i wschodniej części miasta, następnie Niemcy skupili się na bombardowaniu dzielnicy Julianów. Około 19.25 nad Łodzią pojawiły się kolejne cztery klucze niemieckich bombowców, które zrzuciły swój ładunek na zachodnią część miasta. O sile nalotu może świadczyć fakt, że część obsługi stanowisk obserwacyjnych nie wytrzymała napięcia nerwowego i opuściła swoje stanowiska. Kolejny nalot, tym razem uwieńczony sporym sukcesem polskiej obrony przeciwlotniczej, miał miejsce około 20.00, gdy nad Karolewem i stacją Łódź Kaliska zestrzelono Heinkla He 111. Zestrzelenie zapisano na konto jednej z baterii obrony przeciwlotniczej, której żołnierze znaleźli wspornik płata z zestrzelonego samolotu i przynieśli go na stanowisko dowodzenia dywizjonu jako trofeum²⁶⁸. Informacja ta budzi sporo wątpliwości, gdyż na jej podstawie trudno stwierdzić, jaką część miał na myśli dowódca dywizjonu artylerii przeciwlotniczej.

Podsumowując działania lwowskiego dywizjonu myśliwskiego w rejonie Łodzi w drugim dniu wojny, trzeba stwierdzić, że lotnikom spod znaku „skrzydlatego gronostaja” udało się skutecznie stawić czoła niemieckiej Luftwaffe. Na szczególnie podkreślenie zasługuje fakt, iż pomimo wyposażenia polskiej jednostki w znacznie gorszy sprzęt, nie poniosła ona poważnych strat – utrata trzech zestrzelonych samolotów wobec co najmniej czterech zestrzelonych Bf 110, jednego zestrzelonego prawdopodobnie Dorniera Do 17, dwóch He 111 i rozpoznawczego Hs 126, którego zestrzelenie przyznano pilotom zasadzek myśliwskich, należy uznać za spory sukces. Oczywiście został on okupiony wysoką ceną, jaką było utracenie dwóch zabitych i jednego ciężko rannego pilota. Nie możemy jednak zapominać, że Polacy walczyli na samolotach, których uzbrojenie odpowiadało wymaganiom I wojny światowej, a nie konfliktu zbrojnego toczącego ponad 20 lat po zakończeniu poprzedniej wojny.

Nie ulega także wątpliwości, że rozmieszczenie lotników lwowskiego dywizjonu na zasadzkach położonych pod Łodzią zdało egzamin. Poważnym

²⁶⁸ S. Krzywobłocki, op. cit., s. 136.

problemem pozostawało dość długie pozostawanie dywizjonu na lotnisku podstawowym w Widzewie – Ksawerowie, które często opisywane jest jako „przylegające” do lotniska Lublinek. Oczywiście lotnisko w Widzewie – Ksawerowie nie „przylegało” do Lublinka. Gdyby tak było, zabudowania pałacowe, w których kwaterowali lotnicy III/6 Dywizjonu Myśliwskiego, zostałyby dokładnie zbombardowane już w pierwszym dniu wojny. Duża aktywność lwowskiego dywizjonu utrudniła Luftwaffe bombardowanie Łodzi. Wyprawy bombowe, które docierały nad miasto w zorganizowanych grupach, pojawiły się dopiero po tym, jak „lwowiacy” zostali zmuszeni do stoczenia ciężkiej walki z niemieckimi myśliwcami Bf 110. Prawdopodobnie po jej zakończeniu piloci i personel naziemny przystąpili do naprawiania samolotów i przygotowywania się do dalszych działań w dniu 3 września.

Tabela nr 6. Zwycięstwa i straty III/6 Dywizjonu Myśliwskiego w dniu 2 września

Zwycięstwa					
Lp.	Typ samolotu	Jednostka	Pilot	Okoliczności zestrzelenia	Uwagi
1	Do 17	Nieznana	por. pil. Tadeusz Koc	Przechwycenie samotnego bombowca	Zestrzelenie zaliczone jako Do 17, pilot nie przyznawał się do niego w okresie powojennym. Możliwe, że jeden samolot tego typu zestrzelił ppor. pil. Marian Trzebiński
2	Bf 110	II/ZG 76	Nieznany	Walka powietrzna w rejonie Orchowa	Samolot uszkodzony
3	Hs 126	Nieznana	ppor. pil. Jan Dzwonek, pchor. pil. Edward Kramarski	Lot patrolowy w rejonie Wielunia	Zestrzelenie zaliczone w ½ Dzwonkowi i Kramarskiemu
4	Bf 110	I/ZG 76	ppor. pil. Kazimierz Rębalski	Walka powietrzna nad Pabianicami	Samolot pilotowany przez olt. Nagela
5	Bf 110	I/ZG 76	ppor. pil. Jan Dzwonek	Walka powietrzna nad Pabianicami	Samolot spadł w rejonie Buczyny, zapisany jako uszkodzony w 40%

6	Bf 110	I/ZG 76	ppor. pil. Czesław Główczyński	Walka powietrzna nad Pabianicami	Samolot zaliczono jako zestrzelony w połowie Główczyńskiemu i Kocowi. Samolot spadł koło Ślądkowic
7	Bf 110	I/ZG 76	ppor. pil. Tadeusz Koc	Walka powietrzna nad Pabianicami	Samolot zaliczony w połowie Główczyńskiemu i Kocowi. Należy uznać go za zestrzelony prawdopodobnie, gdyż Koc przybył znacznie później i prawdopodobnie strzelał do innego Bf 110
Straty					
Lp.	Typ samolotu	Jednostka	Pilot	Okoliczności uszkodzenia / zestrzelenia	Uwagi
1	PZL P.7a	162 Eskadra	por. pil. Jan Wiśniewski	Samolot uszkodzony ogniem własnej piechoty w rejonie Ostrówka	Porzucony pomiędzy pozycjami własnymi i niemieckimi (?)
2	PZL P.11c	161 Eskadra	pchor. pil. Piotr Ruszel	Samolot rozbity w rejonie Łask – Orchów, lub w rejonie Rzgowa (?)	Pilot zginął, samolot zabrano do Widzewa – Ksawerowa, prawdopodobnie poddano kanibalizacji (?)
3	PZL P.11	161 Eskadra	pchor. pil. Wiesław Choms	Samolot zawisł na drzewie w wyniku ostrzału własnej piechoty	Samolot ściągnięto na ziemię, prawdopodobnie odprowadzono do Widzewa – Ksawerowa
4	PZL P.11c	161 Eskadra	ppor. pil. Edward Kramarski	Samolot zestrzelony w walce z Bf 110 k. Sędziejowic	Pilot zginął, samolot splonął

5	PZL P.11c	161 Eskadra	ppor. pil. Jan Dzwonek	Samolot zestrzelony w walce z Bf 110 k. Pabianic	Pilot ciężko ranny. Według niektórych nowszych opracowań, maszyna spadła w rejonie stawu Le- wityn w Pabianicach, jednakże informacji tej nie potwierdzają historycy, będący członkami Stowarzyszenia Miłośników Pabianic. Wskazujący, że podczas wielokrotnego osuszania stawu nie znaleziono tam żadnych szczątków.
6	2 x PZL P.11c	161 Eskadra	ppor. pil. Tadeusz Koc, plut. pil. Marian Domagała	Dwa samoloty uszkodzone w walce nad Pabianicami	Obie maszyny próbowano naprawić. Samolot ppor. Koca z dobrym skutkiem – 6 września został rozbity przez ppor. Głównyńskiego. Istnieją wątpliwości odnośnie stanu samolotu plut. Domagały

*Opracowanie własne, na podstawie: S. Krzywobłocki, *Sprawozdanie z działalności podczas kampanii wrześniowej 1939 r.*, w: WTA, T. 3; K. Surma, *Moje wspomnienia z kampanii wrześniowej 1939 r.*, ze zbiorów J. Wypiórkiewicza; M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską*, T. 1 *Jagdflieger*, Gdynia 2002; Ł. Łydźba, *Lwowski III/6 Dywizjon Myśliwski*, Poznań 2011, J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie obronnej 1939*, Warszawa 1992.

3 września 1939

Rankiem 3 września sytuacja Armii „Łódź” nie przedstawiała się zbyt dobrze. Nieprzyjaciel w ciągu dwóch pierwszych dni walk nie zdołał wprawdzie osiągnąć przełamania i doprowadzić do przerwania polskiego frontu, ale trudno powiedzieć, by sytuacja rozwijała się po myśli Polaków. Gen. Rómmel liczył na przyspieszenie mobilizacji rezerwowej Armii „Prusy”, która według informacji, które Rómmel otrzymywał od marszałka Śmigłego, miała docierać już do rejonu Piotrkowa Trybunalskiego i przygotowywać się do kontruderzenia na oddziały niemieckie. W tej sytuacji gen. Rómmel stwierdził, że jego siły muszą wytrzymać przynajmniej jeszcze jeden dzień na zajmowanych pozycjach obronnych i nie pozwolić Niemcom na kontynuowanie marszu w stronę Warszawy. Jednocześnie na lewym skrzydle Armii „Łódź” w rejonie styczności z Armią „Kraków” gen. Szylinga sytuacja zaczynała stawać się coraz gorsza, w związku z

wycofaniem się Krakowskiej B.K. oraz wycofywaniem się Grupy „Śląsk”²⁶⁹. Niestety, w rejonie bronionym przez siły gen. Rómmla uaktywniło się także niemieckie lotnictwo, własne jednostki lotnicze, głównie 32 Eskadrę Rozpoznawczą, gen. Rómml zamierzał wykorzystać do przeprowadzenia szeregu rozpoznań w rejonie Radomsko – Piotrków, gdzie powinna koncentrować się już Armia „Prusy”, która według stanu wiedzy gen. Rómmla od wieczora 2 września znajdowała się w rejonie Piotrków – Sulejów – Tomaszów. Sztab gen. Dęba-Biernackiego miał zatrzymać się w Spale²⁷⁰. W tej sytuacji, największym zagrożeniem dla przebywających w tym rejonie oddziałów polskich był niemiecki XVI Korpus Pancerny, poruszający się w stronę Piotrkowa, tzw. szosą piotrkowską, która prowadziła od granicy z Niemcami, aż do Warszawy.

Między innymi z tego względu dowództwo armii przewidywało, że 32 Eskadra zostanie przesunięta na lotniska polowe w rejonie Tuszyna (gdzie początkowo miały zostać rozlokowane 31 i 32 Eskadra), a także rozpozna ruchy nieprzyjaciela w rejonie Ostrzeszów – Kępno – Rychatki, skąd spodziewano się niemieckich oddziałów maszeru-



²⁶⁹ J. Rómml, op. cit., s. 80.

²⁷⁰ Ibidem.

Fot. 50 Samoloty bombowe PZL.37b z X Dywizjonu Bombowego. Źródło: NAC, domena publiczna.

II

jących na Sieradz. W dalszej kolejności lotnicy mieli ustalić, czy nieprzyjaciel nie ściągnął nowych oddziałów do rejonu Rychatki – Praszka, skąd oczekiwano marszu Niemców, przez Wieluń, na Widawę lub Szczerców. Wreszcie lotnicy mieli ustalić, czy jednostki nieprzyjaciela wykryte w rejonie Krzepice – Nowa Brzeźnica rozpoczęły marsz w stronę Kamińska lub Przedborza²⁷¹.

Jednocześnie w rejonie działania armii aktywnie działały jednostki lotnicze podporządkowane sztabowi Brygady Bombowej, między innymi II Dywizjon Bombowy złożony z dwóch eskadr wyposażonych w samoloty PZL.23b „Karaś”, które w czasie pokoju wchodziły w skład krakowskiego 2 Pułku Lotniczego. Do akcji w rejonie Częstochowy weszła także 55 Samodzielna Eskadra Bombowa oraz cięższe dywizjony bombowe wyposażone w bombowce PZL.37b „Łoś”, które 3 września zaczęto przesuwać na lotnisko Kuciny pod Aleksandrowem



Fot. 51 Samolot szturmowy Henschel Hs 123 na niemieckiej poczciówce propagandowej.

²⁷¹ IPMS, sygn. LOT.A.II.6/1d/2, k. 1–2.

Łódzkim²⁷².

Zadanie lwowskiego dywizjonu myśliwskiego pozostawało w zasadzie bez zmian – lotnicy mieli atakować niemieckie wyprawy bombowe zmierzające nad Łódź, przy wykorzystaniu zasadzek myśliwskich, które zgodnie z decyzją dowódcy lotnictwa armijnego miały znajdować się w Woli Wężykowej i Orchowie²⁷³. Tradycyjnie już w przypadku lokalizacji zasadzek wystawionych przez lwowski dywizjon istnieją spore rozbieżności pomiędzy informacjami zawartymi w dokumentacji archiwalnej i dotychczasowych opracowaniach, a opiniami niektórych badaczy. Zgodnie z rozkazem pierwsza zasadzka miała być wystawiona w miejscowości Wola Wężykowa, jednakże według Łydzby zasadzka w Woli Wężykowej miała zostać samodzielnie przesunięta do wsi Chojne, przez mjr. Morawskiego²⁷⁴, informacja ta nie została jednak poparta żadnym źródłem. W zasadzie Łydzba jest skłonny zgodzić się z Molskim, który przesuwając lokalizację lądowiska do Rębieszowa koło Stronia nad Wartą²⁷⁵. Najsensowniejsze wydaje się wyjaśnienie podane przez dr. Pawłaka, który sugeruje, że zasadzka główna znajdowała się w Woli Wężykowej, natomiast w wiosce Chojne zorganizowano zasadzkę przyfrontową, która miała posłużyć do przechwytywania lekkich samolotów nieprzyjaciela, wspierających niemiecką piechotę i broń pancerną²⁷⁶.

Meldunki o podobnych akcjach prowadzonych przez samoloty „Arado” od kilku dni docierały do dowódcy lotnictwa Armii „Łódź”, który zdecydował się skierować część swoich skromnych sił myśliwskich do zwalczania tych maszyn. W rzeczywistości były to lekkie samoloty szturmowe Hs 123, He 45 i Hs 126, które polska piechota błędnie identyfikowała jako maszyny „nie szybsze od naszych R.XIII”²⁷⁷. Jest więc bardzo prawdopodobne, że dowódca dywizjonu w porozumieniu z dowódcą lotnictwa armijnego podjął decyzję o zorganizowaniu wysuniętego

²⁷² Centralna Biblioteka Wojskowa (dalej: CBW), sygn. RPS 541, k. 11.

²⁷³ IPMS, sygn. LOT.A.II.6/1d/2, k. 2.

²⁷⁴ Ł. Łydzba, *Lwowski...*, s. 72.

²⁷⁵ Ibidem.

²⁷⁶ J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 145.

²⁷⁷ IPMS, sygn. LOT.A.II.6/1f/1, k. 10.

ładowiska polowego, którego obsada miałyby zajmować się głównie polowaniem na samotne lekkie maszyny nieprzyjaciela.

II

Można także założyć, że na zasadzce w Woli Wężykowej (Chojne) znajdowały się dwa klucze myśliwskie, tworzone przez ppor. pil. Mariana Trzebińskiego, kpr. pil. Zbigniewa Urbańczyka, kpr. pil. Jana Malinowskiego²⁷⁸ i najprawdopodobniej pchor. pil. Franciszka Kornickiego. Na obecność tego ostatniego na jednej z zasadzek 3 września wskazuje zapis w „Sprawozdaniu” mjr. Morawskiego, w którym dowódca dywizjonu informuje, że w tym dniu dywizjon utracił jeden samolot w wyniku „wypadnięcia” pilota z kabiny w czasie walki powietrznej²⁷⁹. Jedynym pilotem, którego spotkał podobny przypadek, był Franciszek Kornicki. Pilot publicznie przyznał się do tego faktu, nie potrafił jednak określić, w którym dniu miał miejsce ten przypadek. Lotnik tak opisywał ów pechowy lot:

W pierwszych dniach dwa razy startowałem na alarm. Za pierwszym razem próbowałem przechwycić wrogi samolot, ale był o wiele szybszy i nie byłem w stanie się do niego zbliżyć. Za drugim razem wystrzeliłem krótką serię, ale zaciął mi się karabin. Udało mi się go przeladować, po czym znowu wejść na pozycję do ataku. Chciałem zrobić pół beczi i zanurkować na ogon wrogiego samolotu. Kiedy znalazłem się w pozycji odwróconej, puściły pasy uprzęży i dosłownie wypadłem z kabiny. Otworzyłem spadochron i wylądowałem koło jakiejś wsi. Albo miałem wadliwy zamek uprzęży, albo gdy rozpiąłem go, usiłując przeladować karabin, to potem nie zapiąłem go odpowiednio. Nie mam pewności, jaka była rzeczywista przyczyna tego niefortunnego wypadku. Odwieziono mnie do Widzewa samochodem wojskowym i ze wstydem musiałem zameldować utratę samolotu. Ta strata była do uniknięcia i muszę przyjąć winę na siebie²⁸⁰.

Niestety, nie wiadomo dlaczego Łydźba przesunął te wydarzenia na dzień 4 września. Przypuszczał on jednocześnie, że w zasadzce w Woli Wężykowej, którą on przesunął do miejscowości Chojne, znajdowały się trzy PZL P.7a, i jeden PZL P.11c. Sugestia ta dodatkowo uwiarygadnia założenie, zgodnie z którym Kornicki rozbił swój samolot PZL P.7a właśnie 3, a nie 4 września.

W skład obsady kolejnej zasadzki w Orchowie wchodził por. pil. Władysław Goetel, plut. pil. Franciszek Prętkiewicz oraz

²⁷⁸ Ł. Łydźba, *Lwowski...*, s. 74.

²⁷⁹ IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1a/5, k. 5.

²⁸⁰ F. Kornicki, op. cit., s. 75.

najprawdopodobniej pchor. pil. Andrzej Malarowski²⁸¹. Pozostałe samoloty pozostające tego dnia w stanie lotnym, znajdowały się na lotnisku w Widzewie – Ksawerowie. Łącznie, cały dywizjon posiadał 14 samolotów bojowych i jeden samolot łącznikowy. Nadal największym problemem dowódcy dywizjonu była zbyt duża liczba pilotów – było ich w sumie około 30²⁸².

Działającym z zasadzki w Woli Wężykowej lotnikom sprzyjało szczęście. W godzinach przedpołudniowych grupa lwowskich myśliwców kilkakrotnie startowała na przechwycenie niemieckich bombowców. Prawdopodobnie około 11.00 Polacy zaatakowali samotnego Dorniera Do 17 z eskadry sztabowej KG 77. Samolot z rejestracją 3Z+FA z załogą dowodzoną przez Oberleutnanta Otolskiego został zaatakowany przez myśliwce z Woli Wężykowej i dość mocno postrzelany. Wskutek uszkodzeń (przestrzelenie skrzydłowych zbiorników paliwa i jednego z silników), samolot lądował awaryjnie o 11.10 w rejonie Neuhoof (Neudorf) koło Kluczborka, na terenie kontrolowanym przez Niemców. Autorem zestrzelenia (tak należy interpretować „awaryjne lądowanie spowodowane awarią silnika” – opisywane przez opracowania niemieckie²⁸³), był ppor. Trzebiński²⁸⁴. Zaliczenie samolotu jako zestrzelonego nie powinno budzić zastrzeżeń po zapoznaniu się z relacją strony niemieckiej. Emmerling opisywał całą sytuację w następujący sposób:

O godz. 8.58 na start wykołował Do 17, 3Z+FA z zał. Obs. Olt. Otolskiego (pil. Olt. Kaschna). Podczas wykonywania zadania Dorniera zaatakował polski myśliwiec i podziurawił mu skrzydłowe zbiorniki paliwa. Po awarii lewego silnika lotnicy poczuli się zmuszeni posadzić samolot na brzuchu, co zakończyło się tylko nieznacznym uszkodzeniem maszyny. Stało się to o godz. 11.10 w miejscowości Neuhoof (Neudorf?) koło Kluczborka (Kreuzburg). Wyniki rozpoznania odebrał Fi 156 „Storch” między godz. 13.00 a 14.17²⁸⁵.

Trzeba przyznać, że opis ten jest kompletnie bezsensowny. Wynika z niego, że lotnicy niemieccy uważali, że samolot po lądowaniu na brzuchu, ze schowanym podwoziem, wymaga remontu podwozia oraz wymiany łopat śmigieł, na tym jednak nie koniec. Jeden z silników i zbiorniki skrzydłowe

²⁸¹ W nowszych opracowaniach pojawiają się informacje według których na jednej z zasadzek miał przebywać por. pil. Bernard Groszewski, a także klucz Mariana Trzebińskiego. Ł. Łydźba, *III/6 Dywizjon Myśliwski w latach 1937 - 1939. Cz. III, "Technika Wojskowa Historia. Numer specjalny"*, nr. 2/2021, s. 20.

²⁸² IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1a/5, k. 5.

²⁸³ M. Emmerling, *Luftwaffe...*, T. 3, s. 289.

²⁸⁴ Ł. Łydźba, *Lwowski...*, s. 76.

²⁸⁵ M. Emmerling, *Luftwaffe...*, T. 3, s. 289.

II

zostały przedziurawione przez ostrzał polskiego myśliwca. Na dodatek niemiecka załoga „poczuła”, że powinna lądować awaryjnie z daleka od własnego lotniska. O lekkim uszkodzeniu można by mówić, gdyby samolot powrócił na własne lotnisko i po wylądowaniu (na podwoziu, a nie na brzuchu) stwierdzono przestrzelenie zbiorników paliwowych. Poważne lub ciężkie uszkodzenie miałyby miejsce, gdyby pilot posadził samolot na własnym lotnisku i połamał podwozie, oczywiście w połączeniu z przestrzelonymi zbiornikami. Tymczasem pilot... lądował w polu, na dodatek trzeba było wysłać na jego poszukiwanie dodatkowy samolot, który odebrał od zestrzelonej załogi wyniki rozpoznania. Co ciekawe, w podobnych przypadkach, podczas bitwy o Anglię, samolot liczono jako zestrzelony. Wygląda więc na to, że Luftwaffe w tym konkretnym przypadku zastosowała



Fot. 52 Ju 87 Stuka na lotnisku polowym, niemiecka pocztówka propagandowa.
Źródło: zbiory autora.

„kreatywną księgowość”. Nie po raz pierwszy i nie po raz ostatni.

Dużo wątpliwości budzi również przebieg innego porannego starcia. Według opracowania Łydzby, w godzinach porannych doszło do starcia, w którym uczestniczyli piloci z drugiej zasadzki lub z Widzewa – Ksawerowa. Przeciwnikiem Polaków miała być grupa dwupłatowych nurkowców Hs 123, która atakowała cele w rejonie Piotrkowa. Starcie, według Łydzby, miało zakończyć się uszkodzeniem samolotu pilotowanego przez pchor. Malarowskiego, co potwierdzają opracowania niemieckie, donoszące o zestrzeleniu jednego PZL P.11, oraz wniosek odznaczeniowy Polaka²⁸⁶. Autor poparł informację podaną w swojej pracy także swą korespondencją z prowadzącym badania w Wielkiej Brytanii historykiem Piotrem Sikorą. Zgodnie z tymi ustaleniami pchor. Malarowski miał zostać postrzelony, a w jego szyi miał utkwić niemiecki pocisk, którego lekarze nie usunęli w obawie o możliwe komplikacje. Pozornie wszystko pasuje. Jakiś czas temu Łydzba wycofał się z tego ustalenia i uznał, że wspomniana potyczka z niemieckimi nurkowcami nie miała miejsca²⁸⁷. Jak było w rzeczywistości? Trudno powiedzieć. Jerzy B. Cynk w ogóle nie wspomina o tej walce²⁸⁸, podobnie jak dr Pawlak. O starciu z niemieckimi dwupłatowcami wspomina także Piotr Sikora²⁸⁹, jednakże jego praca, choć pod wieloma względami bardzo ciekawa pod względem faktograficznym, jest w zasadzie powtórzeniem ustaleń innych badaczy, przynajmniej w części dotyczącej kampanii wrześniowej.

Wiadomo natomiast, że działający z zasadzki w Woli Wężykowej lotnicy podjęli próbę przechwycenia klucza niemieckich Dornierów Do 17, z I/KG 76. Polakom nie udało się nawet zbliżyć do niemieckich bombowców, które odleciały w stronę własnej bazy. W ślad za nieprzyjacielem udał się tylko kpr. pil. Zbigniew Urbańczyk. Jego cierpliwość została ostatecznie nagrodzona, choć w zgoła inny sposób, niż tego oczekiwał. Po zapędzeniu się dość daleko w głąb niemieckiego terytorium, Urbańczyk zawrócił i zaczął powracać na własne lotnisko. „Po drodze”, niedaleko Radomska, pilot napotkał na samotnego Hs 126, który nie miał większych szans w starciu z polskim myśliwcem. Po zestrzeleniu niemieckiej maszyny Urbańczyk, według swojej relacji, lądował w przygodnym terenie i ustaliwszy swoje

²⁸⁶ Ł. Łydzba, *Lwowski...*, s. 77; M. Emmerling, *Luftwaffe...*, T. 3, s. 56; IPMS, LOT.A.XII.85/171, Lp. 15, Paryż dn. 21 X 39. Według najnowszych opracowań pchor. pil. Malarowski miał zostać raniony pociskiem wyrzelnym przez polską obronę przeciwlotniczą. Wersja ta nie jest jednak poparta żadnymi innymi źródłami. Ł. Łydzba, *III/6...*, cz. III, s. 21; M. Emmerling, *Luftwaffe...*, T.3, s. 56; IPMS, LOT.A.XII.85/1717, Lp. 15, Paryż dn. 21 X 39.

²⁸⁷ Rozmowa telefoniczna Autora z Ł. Łydzbą.

²⁸⁸ J.B. Cynk, op. cit., s. 221.

²⁸⁹ P. Sikora, *Bitwy polskiego lotnictwa 1918–1945*, Warszawa 2016, s. 82.

położenie, pod wieczór powrócił na lotnisko. Jeden z mechaników lwowskiego dywizjonu relacjonował:

II

W godzinach południowych jeden z patrolujących kluczy napotkał wracające od strony Łodzi niemieckie bombowce i oczywiście nasi zaatakowali bez namysłu całą trójką. Niemcy nie mieli zamiaru przyjąć walki, toteż dodali gazu i szybko oddalali się na zachód, jeden z naszych, mało doświadczony pilot, kpr. Urbańczyk zapragnął zestrzelić choć jednego, pogonił więc za wyprawą, pomimo, iż pozostali piloci zawrócili na lotnisko. Urbańczyk gonił wytrwale Niemców, tym bardziej, że jeden z Heinkli zostawał w tyle. Niestety, dojsz do strzału na swojej P-7 nie miał szans, zapędził się tylko bardzo daleko od swojego lotniska. Czas patrolowania się skończył, dwa samoloty klucza wylądowały, zaś Urbańczyk nie wracał.

Upłynęło kilka godzin, a maszyna nie wracała, uważaliśmy więc Urbańczyka i jego maszynę za straconych. Bardzo późno, już po zachodzie słońca usłyszeliśmy warkot motoru naszej maszyny. Wszyscy wpatrzeni w ciemniejące niebo wypatrywaliśmy Urbańczyka i wreszcie rozpoznaliśmy naszą P-7, oczywiście był to Urbańczyk. Po wylądowaniu otoczyliśmy maszynę aby dowiedzieć się od Urbańczyka, gdzie się tyle czasu podziewał. Dowódca dywizjonu choć był wściekły na samowolę pilota, po usłyszeniu znajomego gangu silnika udobruchał się i czekał co mu zamelduje Urbańczyk. Maszyna wyglądała strasznie, kadłub posiekany jak tarka, nie było 10 cm miejsca na kadłubie wolnego od pocisku, jedynie skrzydła były całe. Urbańczyk składa meldunek: „Leciałem za nim bo byłem prawie pewien, że go dogonię, leciałem dość długo, bałem się jedynie, że mi zabraknie paliwa po trzygodzinnym patrolowaniu. Minąłem jakieś lotnisko, kątem oka widziałem dużo maszyn z czarnymi krzyżami, kilka kilometrów za tym lotniskiem zrezygnowałem z dalszego pościgu i zawróciłem. Aby zorientować się gdzie jestem zacząłem studiować mapę i tak nachylony nad mapą poczułem wstrząs a na tablicy rozdzielczej tłukły się wszystkie szybki na przyrządach, zaś pod nogami wybucha własna amunicja, jednocześnie nad głową, w odległości 20 m przelatuje Me109. Obejrzałem się i widzę drugiego Me-109 siedzącego na moim ogonie. Gwałtownie oddaję knypel i nurkuję na pełnym gazie. Prawie bezprzytomny ze strachu dopikowałem kilkaset metrów nad ziemię i zacząłem stopniowo wyprowadzać maszynę. Wylądowałem na polu pod lasem i wyłączyłem silnik. Nad głową spokój. Niemcy odlecieli, uważając mnie za zestrzelonego. Siedziałem tak w maszynie kilka godzin nie wiedząc co dalej robić. Po pewnym czasie zobaczyłem kilku ludzi biegnących do mnie w tyralierze. Kiedy poznałem, że

są to polscy żołnierze, pomachałem do nich przyjaźnie. Podeszli ostrożnie i dopiero na moje wołanie nabrali pełnego zaufania. Wśród nich był sierżant i ok. 15 żołnierzy. Sierżant poczęstował mnie papierosem, a któryś z żołnierzy manierką wody. Rozmawiałem z nimi czas jakiś, ale w dalszym ciągu nie wiedziałem co czynić dalej widząc tak strasznie postrzelaną maszynę”.

Sam Urbańczyk nie zginął tylko dlatego, że za jego plecami w kabynie znajdował się pokrowiec na kadłub P-7, zwinięty i przymocowany pasami do fotela. Pokrowiec taki ważył 65 kg, był zwinięty w kształt worka, a w środku mieściło się jeszcze 12 duralowych kołków /śledzi/. Urbańczyk zdecydował się wystartować wieczorem i powrócił na lotnisko. W jego spadochronie były jednak dwie dziury po pociskach, które przebiły worek, pokrowiec i utkwily dopiero w spadochronie. Maszyna nadawała się do muzeum, nie było w niej nic co by można wymontować. Nawet K.M. były zniszczone. Dowódca spokojnie upomniął go i ostrzegł, że jeżeli nie będzie przestrzegał dyscypliny, to długo będzie musiał czekać na przydział maszyny²⁹⁰.

Obaj członkowie załogi niemieckiego Henschla zginęli – jeden w kabynie samolotu, prawdopodobnie w wyniku ataku kpr. Urbańczyka, drugi wskutek uszkodzenia spadochronu, które nastąpiło prawdopodobnie w wyniku zaczepienia linkami o statecznik własnego samolotu. Część opracowań sugeruje, że Niemiec został „rozstrzelany” na spadochronie przez Urbańczyka, względnie, że polski pilot strącił jego spadochron, zawadzając o niego skrzydłem²⁹¹. Informacja ta poparta jest relacjami świadków, mieszkańców Radziechowic, którzy wspominają o „odcięciu” spadochronu z niemieckim lotnikiem, jednakże sam Autor jest dość sceptycznie nastawiony wobec tej koncepcji¹⁴⁶. W drodze powrotnej Urbańczyk miał zostać natomiast dostrzeżony przez grupę niemieckich Junkersów Ju 87 z 3/StG 77, jednakże relacja ta nie do końca pokrywa się ze słowami samego pilota, ponadto sugeruje, że kierował się on w stronę zasadzki frontowej we wsi Chojne, względnie w stronę Woli Wężykowej lub... połowego lądowiska poznańskich myśliwców w Dzierżnicy! To ostatnie przypuszczenie jest całkowicie nieprawdopodobne, gdyż Urbańczyk sam zaznaczył, że obawiał się, że skończy mu się paliwo, w związku z czym szukał najbliższego lądowiska, którym był Widzew – Ksawerów, względnie któraś z zasadzek w pobliżu Łodzi. Lot w kierunku Dzierżnicy wymagałby od pilota wybrania kompletnie nieuzasadnionego w jego sytuacji kursu na

²⁹⁰ K. Surma, op. cit., s. 4–5.

²⁹¹ Ł. Tydzba, *Lwowski...*, s. 80–84. Według jednego z nowszych opracowań lotnicy wyskoczyli na spadochronach i zostali zamordowani przez polskich cywili. Podobnie jak w przypadku innych ustaleń Tydzby trudno powiedzieć na czym opiera się jego opinia. Ł. Tydzba, *III/6...*, cz. III, s. 22. **146** Ibidem, s. 84.

północny wschód. Tymczasem najbardziej logicznym działaniem w sytuacji, w jakiej znalazł się pilot po przekroczeniu linii frontu i niezaplanowanym dotarciu nad terytorium kontrolowane przez nieprzyjaciela, była zmiana kursu o 180° i poszukiwanie najbliższego kontrolowanego przez własne wojska łądowiska.

Możliwe natomiast, że wspomniana przez Urbańczyka potyczka z Bf 109, została stoczona z samolotami z I/JG 76²⁹² lub I/ZG 2²⁹³. Stoczona wówczas walka powietrzna budzi wiele wątpliwości, gdyż zdaniem Emmerlinga i Łydzby, polski myśliwiec został zaatakowany przez Junkersa Ju 87, co wydaje się nie tylko mało prawdopodobne, ale także nie pokrywa się z przytoczoną relacją i innymi dokumentami archiwalnymi. Według obu autorów, niedoszłym pogromcą Urbańczyka miał być Leutnant Walter Stimpel, który twierdził, że Polak stracił kontrolę nad maszyną, a następnie rozbił się w sporym lesie²⁹⁴. Problem zaczyna się w momencie, gdy sięgniemy po wniosek odznaczeniowy kpr. Urbańczyka, napisany przez dowódcę dywizjonu. W dokumencie tym znajduje się bowiem informacja, według której Urbańczyk został zaatakowany przez parę dwusilnikowych Bf 110.

I o ile można by jeszcze przyjąć, że pilot mógł błędnie rozpoznać dwusilnikowego Bf 110 jako Dorniera czy Heinkla, o tyle zarzucanie mu, iż pomylił Bf 110 z jednosilnikowym Ju 87, jest niedorzeczne. Wystarczy rzut oka na sylwetki obu maszyn, by stwierdzić, że pomiędzy jednym i drugim samolotem istnieją zbyt duże różnice, by można było mówić o pomyłce. Ponadto zarówno w relacji Surmy, jak i we wniosku autorstwa mjr. Szczęsniewskiego pojawia się stwierdzenie, iż lotnik został zaatakowany przez dwie niemieckie maszyny²⁹⁵. Czy polski lotnik pomylił nie tylko ilość, ale i typy samolotów z którymi walczył? Wydaje się to wprost nieprawdopodobne, tym bardziej że Urbańczyk dość długo podążał za niemiecką wyprawą, i dopiero po przekroczeniu przedwojennej granicy z III Rzeszą zawrócił w stronę własnego lotniska. Wskazuje to na dużą spozstrzegawczość (nawigacja odbywała się w oparciu o mapę i busolę na tablicy przyrządów), co raczej wyklucza popełnienie takiej pomyłki, jak pomylenie Bf 109 z Ju 87, względnie Bf 110. Przyjmijmy jednak, że to Surma pomylił fakty, co jest znacznie bardziej prawdopodobne, i Urbańczyk został

²⁹² M. Emmerling, *Luftwaffe...*, T. 1, s. 51.

²⁹³ Ibidem, s. 55.

²⁹⁴ Idem, *Luftwaffe...*, T. 3, s. 55.

²⁹⁵ IPMS, LOT.A.XII.85/171, Lp. 7, *Paryż dn. 21 X 39*.

faktycznie zaatakowany przez dwa Bf 110. Wówczas jednak identyfikacja przeciwników polskiego pilota staje się znacznie trudniejsza, gdyż Emmerling nie wymienia żadnej jednostki Bf 110 działającej 3 września w rejonie Łodzi²⁹⁶. Z tego względu, oczywiście możliwe, że Emmerling opublikował niepełne dane, wydaje się, że Urbańczyk walczył jednak, tak jak chce tego Surma, z dwoma Bf 109, a pomylił się dowódca lwowskiego dywizjonu.

Zestrzelenie niemieckiego samolotu rozpoznawczego nie było jedynym sukcesem „lwowiaków”. Kolejną lekką maszynę – He 45, posłał na ziemię działający z zasadzki w Orchowic plut. pil. Franciszek Prętkiewicz. Zestrzelenie miało najprawdopodobniej miejsce niedaleko Zduńskiej Woli, w pobliżu miejscowości Paprotnia. Zestrzelenie maszyny przeżył jeden niemiecki lotnik, obserwator z Heinkla, którego przewieziono do szpitala w Zduńskiej Woli²⁹⁷.

zupełnie inaczej przebieg wypadków przedstawił Antoni Falukiewicz, żołnierz lwowskiego dywizjonu, który po latach wspominał:

W południe do bazy wrócił plut. pil. Franciszek Prętkiewicz w celu uzupełnienia paliwa w samolocie. W tym właśnie czasie nad Łodzią ukazał się samotny samolot. Leciał spokojnie i jakby na spacer. Plut. pil. Prętkiewicz poprosił Dowódcę o zgodę na start i rozpoznanie nieproszonego przybysza. Zezwolenie otrzymał, nabral wysokość, zbliżył się do niego – podając przez radio, że rozpoznany samolot nieprzyjacielski to He-45 i że rozpoczyna atak. Nieprzyjaciel też go zauważył, gdyż rozpoczął wymykać się z linii strzału. Ale było już za późno. Nasz samolot siedział mu na ogonie. Ratując się lotem ślizgowym – aby pozbyć się naszego samolotu – wleciał w przestrzeń uliczną. Obserwowaliśmy wszyscy jak obydwa samoloty zanurzyły się w panoramę miasta.

Wszyscy zamarli i w milczeniu przez kilkanaście sekund oczekiwaliśmy, kto zjawi się na horyzoncie. W słuchawkach radiowych z kolegą słyszeliśmy szczękające nasze karabiny maszynowe w samolocie.

Po chwili na horyzoncie ukazał się nasz samolot, zbliżający się do lotniska. Pomachał przyjaźnie skrzydłami i wylądował na ściernisku. Zameldował, że szwabska maszyna została rozbita na ulicach Łodzi.

²⁹⁶ Swoją opinię poznański autor opiera na relacji niemieckiego pilota, z której jednak nie wynika, że polski myśliwiec został zestrzelony, a jedynie „niekontrolowany sposób” opadł w stronę ziemi. Niemiec twierdził, że maszyna rozbita się w dużym lesie. M. Emmerling, *Luftwaffe...*, T.1, s. 43 - 59; Ł. Łydzba, *III/6...*, cz. III, s. 22-23.

²⁹⁷ Ł. Łydzba, *Lwowski...*, s. 89-91.

Po kilku miesiącach – leżąc w Łodzi w szpitalu jenieckim – jeden z naocznych świadków oświadczył mi, że w tej maszynie był oficer w polskim mundurze, że nazywał się Biederman i prosił o pomoc. Oficer wkrótce zmarł, pozostała załoga żyła (czy była to prawda nie wiem). Pozostała część dnia minęła na lotnisku spokojnie²⁹⁸.

Wypadki opisane przez Falukiewicza wymagają szerszego komentarza. Pierwszą kwestią budzącą uzasadnione wątpliwości jest miejsce upadku niemieckiego samolotu. Wydaje się mało prawdopodobne, by samotny He 45 zdołał zapuścić się bez poważniejszych problemów aż nad Łódź, która była broniona silnym ogniem artylerii przeciwlotniczej (oczywiście jak na polskie, „wrześniowe” możliwości). Wydaje się również mało prawdopodobne, by pilot, który dokonał zestrzelenia niemieckiej maszyny, startował z lotniska podstawowego dywizjonu, gdyż bardziej logiczne wydaje się, przynajmniej na podstawie dostępnych opracowań i znanych materiałów archiwalnych, stwierdzenie, że lotnik startował z jednej z dwóch zasadzek myśliwskich, wystawionych 3 września przez lwowską jednostkę. Sam przebieg walki powietrznej wydaje się prawdopodobny, z drobnym wszakże zastrzeżeniem – samoloty PZL P.7a nie dysponowały radiostacjami pokładowymi, które były montowane tylko na nowocześniejszych PZL P.11. Możliwe, że plut. Prętkiewicz leciał na optycznie podobnym do PZL P.7a, PZL P.11a. Wiadomo, że co najmniej jedna maszyna tego typu znajdowała się na wyposażeniu lwowskiego dywizjonu.

Bardziej zastanawiająca jest informacja o upadku samolotu na terenie Łodzi. Stwierdzenie to jest raczej przesadą, gdyż w podobnym wypadku ocalałego lotnika nie odwożono by do szpitala w Zduńskiej Woli. Ponadto, warto zwrócić uwagę na fakt, iż Falukiewicz jako osoba spoza Łodzi, mógł zinterpretować słowa Prętkiewicza (samolot spadł pod miastem, zniszczyłem samolot w pobliżu miasta) jako informację, że He 45 rozbił się w Łodzi. Trudno natomiast skomentować wiadomość o niemieckim oficerze o nazwisku Biederman, który miał zginąć w kabinie He 45. Według Łydzby poległym lotnikiem miał być leutnant Rath²⁹⁹, ale dostępne opracowania poświęcone personelowi Luftwaffe nie wymieniają takiego lotnika³⁰⁰, również poszukiwania pod nazwiskiem Raht nie przyniosły oczekiwanych rezultatów.

²⁹⁸ A. Falukiewicz, op. cit., s. 27.

²⁹⁹ Ł. Łydzba, *Lwowski...*, s. 90.

³⁰⁰ H.L. de Zeng IV, D.G. Stankery, *Luftwaffe Officer Career Summaries, Section L-R, version April 2019*, brak miejsca wydania, s. 762–763.

Możliwe jest natomiast, że obserwator, który jak wiadomo, przeżył zestrzelenie Heinkla, faktycznie nazywał się Biederman, przy czym bardzo wątpliwe jest, by był on w jakiś sposób związany z rodziną łódzkich fabrykantów.

W godzinach popołudniowych przynajmniej jeden start alarmowy wykonały jeszcze maszyny znajdujące się na zasadzkach. Lwowscy myśliwcy podejmowali próbę przechwycenia dużej grupy Ju 87, w rejonie Piotrkowa, ale starcie zakończyło się po jednym szybkim ataku. Niemieckie opracowania sugerują jeszcze, że lwowiaczy działając z zasadzek, wykonali jeszcze kilka ataków na przelatujące w rejonie miasta bombowce nieprzyjaciela. Zdaniem Łydźby jedna maszyna została uszkodzona podczas startu w rejonie zasadzki w Woli Wężykowej (Chojne). Wypadek ten łączony jest z osobą st. szer. pil. Tadeusza Andruszkowa, jednakże ostateczne stwierdzenie, kiedy dokładnie wspomniany lotnik miał wypadek, jest bardzo trudne.

Wiele uzasadnionych wątpliwości budzi także los st. sierż. pil. Stanisława Kuzłisa – Grygułowicza. Według starszych opracowań, pilot w dniu 3 września został zestrzelony podczas lotu łącznikowego na samolocie RWD-8 do rejonu Łask – Zduńska Wola. Zdaniem Łydźby, pilot udawał się do Męckiej Woli z meldunkiem dla dowództwa³⁰¹. Stwierdzenie to jest w zasadzie powtórzeniem słów dr. Pawłaka. Problem jest jednak znacznie bardziej złożony, gdyż zachowało się kilka dokumentów, które przeczą tej wersji. Pierwszym z nich, godnym uwagi, jest własnoręcznie napisany życiorys lotnika. Grygułowicz tak opisywał swoje wrześniowe losy:

W roku 1927 ukończyłem szkołę pilotów w Bydgoszczy i w tym charakterze dostałem przydział do 6 pułku lotniczego we Lwowie, przebywając w nim do wybuchu wojny 1939 r.

1.9.1939 Wyleciałem z dyonem myśliwskim na front pod Łódź.

12.9.1939 podczas wykonywania lotu bojowego zostałem kontu-

³⁰¹ Ibidem, s. 94.



Fot. 53 Uruchamianie silnika w samolocie RWD-8. Lotnisko mokotowskie, okres przedwojenny. Źródło: NAC, domena publiczna.

zjowany w okolicach Rawy Ruskiej i umieszczony w 6 Okręgowym Szpitalu we Lwowie.

Wobec wkraczających Niemców do Lwowa, ranni mogący poruszać się o własnych siłach opuścili szpital udając się w kierunku Rumuńskiej granicy, do tych należałem ja.

17.9.1939 przekroczyłem granicę Rumuńską pod Kutami³⁰².

A więc nie 3, a 12 września, i nie okolice Łask – Zduńska Wola, a Rawa Ruska i pobyt w jednym z lwowskich szpitali.

Drugim dokumentem, który dostarcza nieco informacji na temat wydarzeń w dniu 3 września w pobliżu miejsca, gdzie miał spaść samolot pilotowany przez Grygułowicza, jest „Sprawozdanie z działalności lotnictwa Armii Łódź” autorstwa płk. Wacława Iwaszkiewicza. W dokumencie tym pojawia się bardzo ciekawy zapis dotyczący dnia 2 września:

³⁰² Zachowano pisownię oryginalną. WBH, CAW, sygn. II.56.5903, k. 4.

*W dniu 2 IX został użyty do łączności z Grupą Operacyjną „Piotrków” 1 samolot szkolny z pilotem plut. rez. Żakiem (nazwisko podane z zastrzeżeniem co do ścisłości) i pasażerem oficerem młodszym nieznanego nazwiska ze sztabu Armii. Samolot został przez własną piechotę zestrzelony, pasażer spalony, a pilot ranny i poparzony*³⁰³.

Powyższy zapis stanowi ostateczne potwierdzenie, że Łydźba myli się, twierdząc, że 3 września doszło do zestrzelenia samolotu RWD8, pilotowanego przez pilota z lwowskiego dywizjonu myśliwskiego. Sympatycy lotnictwa próbują powiązać plut. rez. Żaka z pilotem aeroklubowym, Walerianem Żakiem. Niestety, jest to bardziej niż na pewno błędny kierunek – Walerian Żak w okresie przedwojennym odniósł poważne obrażenia w wypadku lotniczym na lotnisku w Aleksandrowicach w 1938 r. W jego wyniku lotnik stracił oko i odniósł szereg innych mniej i bardziej poważniejszych obrażeń. Z tego względu należy całkowicie wykluczyć możliwość, by wspomniany pilot mógł niecały rok po wypadku zostać wykorzystany do lotu bojowego, tym bardziej że w łódzkim Ośrodku Przynależności Wojskowego Lotniczego było wielu sprawnych lotników, którzy tylko czekali na okazję do pierwszego lotu. Zadanie to musiało zostać wykonane najprawdopodobniej w godzinach porannych, gdyż w godzinach popołudniowych na lotnisku Lublinek pojawili się lotnicy z 10 Plutonu Łącznikowego, dowodzonego przez ppor. pil. rez. Bohdana Arcta³⁰⁴. Wykonywanie lotów łącznikowych było zasadniczym zadaniem 10 PŁ, w związku z czym lot wykonany przez plut. Żaka (?) musiał odbyć się albo 2 września, jak chce tego Iwaszkiewicz, albo przed południem 3 września. Ta druga opcja wydaje się bardziej prawdopodobna, zwłaszcza w kontekście planów gen. Rómmla. Dowódca Armii „Łódź” zamierzał jeszcze przez kilka dni utrzymać się w rejonie Piotrkowa, by nie dopuścić do „zakorkowania” i rozbicia Armii „Prusy”³⁰⁵. Choćby z tego względu uzyskanie wiadomości o położeniu Grupy Operacyjnej było ważne dla dowódcy Armii. Biorąc pod uwagę wagę zadania oraz brak 10 PŁ na lotnisku Lublinek, wydaje się, że lot wykonano właśnie przed południem 3 września. Nie bardzo wiadomo natomiast, dlaczego dr Pawlak uznał, że lot został wykonany przez Grygułowicza.

Angażowanie do podobnego lotu dość doświadczonego lotnika (Grygułowicz przez lata służył w eskadrach towarzyszących lwowskiego

³⁰³ IPMS, sygn. LOT.A.II.6/1f/3, k. 10.

³⁰⁴ P. Rapiński, *Lotnictwo Armii Łódź*, Łódź 2018, s. 147–148.

³⁰⁵ J. Rómmel, op. cit., s. 80.

pułku), może wydawać się uzasadnione; ale nie ma większego sensu, jeśli weźmiemy pod uwagę, że na Lublinku pozostawał dowódca 66 Eskadry Obserwacyjnej³⁰⁶, który miał do swojej dyspozycji znacznie lepszy samolot niż RWD-13 lub RWD-8³⁰⁷.

W ciągu całego dnia lotnicy działający z dwóch zasadzek utracili maksymalnie dwa samoloty (jeden w wyniku wypadnięcia pilota, drugi rozbity na zasadzce). Trzeci samolot został utracony najprawdopodobniej w wyniku awarii (pęknięcie zbiornika oliwy) i po przymusowym lądowaniu w „przygodnym” terenie wymagał zapewne niewielkich napraw, które mogli wykonać mechanicznie dywizjonu.

Poza działaniami prowadzonymi z zasadzek myśliwskich, udział w walkach wzięli także piloci przebywający na lotnisku podstawowym dywizjonu. Już w godzinach porannych po zakończeniu wstępnych napraw, z Widzewa – Ksawerowa odleciał samolot pilotowany przez przybysza z poznańskiego dywizjonu myśliwskiego. Niestety, był to nad wyraz krótki lot, ze względu na zapalenie się silnika, po tym jak pilot przestrzelał karabiny maszynowe. Na szczęście ppor. Wróblewskiemu udało się wyskoczyć ze spadochronem³⁰⁸. Możliwe, że jest to jedna ze strat wspomnianych w „Sprawozdaniu” mjr. Morawskiego³⁰⁹. Wskazuje na to informacja, że co najmniej jeden samolot został utracony w wyniku pęknięcia zbiornika z oliwą. W połączeniu ze wzrostem temperatury spowodowanym z próbnymi

³⁰⁶ Losy lwowskich eskadr obserwacyjnych w kampanii wrześniowej zostały przedstawione w pracy Komar i kameleon. *Lwowskie eskadry towarzyszące w czasie pokoju i wojny*, Oświęcim 2019.

³⁰⁷ Istnieje kilka sprzecznych relacji dotyczących zestrzelonego samolotu, którego pilotem miał być jakoby st. sierż. Grygułowicz. Według jednej z nich Maszyną, która pechowo dostała się pod lufy polskiej piechoty, był samolot sportowy RWD-13, z łódzkiego Ośrodka Przystosowania Wojskowego Lotniczego. Według innej wersji, częściej przytaczanej w literaturze przedmiotu, był to RWD-8. Bardziej prawdopodobna wydaje się wersja mówiąca o zestrzeleniu samolotu RWD-8, gdyż Aeroklub Łódzki dysponował co najmniej 12 samolotami tego typu, a tylko 1 RWD-13. W zasadzie nie można wykluczyć, że zestrzelonym samolotem był także jeden z kilku RWD-5, należących do łódzkiego Klubu. Los jedyne RWD-13 jest „znany” – samolot miał zostać zniszczony w folwarku Adamkowo k. Brześcia. Ze względu na fakt, iż lot wykonywały dwie osoby, można też wykluczyć wykorzystanie RWD-10 SP-BLW, należącego do Tomaszowskiej Fabryki Sztucznego Jedwabiu. Niestety, sprawa wypadku, który rozegrał się 2 lub 3 września w rejonie Pawlikowic, jest w miarę upływu czasu coraz bardziej zaciemniana, m.in. za sprawą domniemywań „detektorysty” Molskiego, który w sobie tylko znanym celu połączył zestrzelenie samolotu w rejonie Pawlikowic z zestrzeleniem samolotu z Armii „Poznań” w rejonie wsi Zmyślona. Wszystkie przypuszczenia i hipotezy można zrewidować jedynie po przeprowadzeniu pogłębionej kwerendy archiwalnej dotyczącej Ośrodka Przystosowania Wojskowego Lotniczego w Łodzi. Na takie badania się jednak nie znosi, gdyż część regionalistów nie przejawia większego zainteresowania samodzielnym wyjaśnieniem sprawy, która w bardzo niewielkim stopniu dotyczy lwowskiego dywizjonu myśliwskiego i lwowskich jednostek lotniczych. Korespondencja Autora z Bogdanem Miszczakiem; J. Molski, op. cit., s. 520–523; A. Glass, T.J. Kopański, *Polskie konstrukcje lotnicze. Wrzesień 1939*, cz. 1, t. IV, Sandomierz 2009, s. 59–73; A. Kurowski, *Lotnictwo polskie...*, s. 157; W. Zaczekiewicz, *Lotnictwo polskie w kampanii wrześniowej 1939 r.*, Warszawa 1947, s. 172.

³⁰⁸ Ł. Tydźba, *Lwowski...*, s. 95.

³⁰⁹ IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1a/5, k. 5.

wystrzałami, mogło doprowadzić to do wybuchu pożaru, a tym samym zniszczenia samolotu.

W godzinach porannych dowództwo dywizjonu otrzymało zadanie zorganizowania wymiatania myśliwskiego nad linią frontu, ale działania te nie przyniosły żadnych rezultatów, poza wypaleniem benzyny. Polakom udało się wprawdzie ostrzelać kolumnę niemieckiej piechoty, ale sztab armii oczekiwał raczej ostrzelania kolumn zmechanizowanych zagrażających własnym oddziałom³¹⁰. Według opinii jednego z historyków lwowski dywizjon miał wykonać nad linią frontu sześć wymiatań, ale zapis w sprawozdaniu dowódcy lotnictwa armijnego odnosi się najprawdopodobniej do całego okresu kampanii wrześniowej:

Według wytycznych elaboratu mobilizacyjnego zadaniem dyonu w pierwszych dniach było zwalczanie rozpoznania nieprzyjaciela nad rejonami wylądowań. Zastosowano jako formę działania – zasadzki. Jednak silne atakowanie wojsk walczących nad polem bitwy, spowodowało żądania Dowódcy Armii interwencji nad polem bitwy, stawiane doraźnie i nieprzewidywane. Postawienie przez Dowódcę Lotnictwa Armii jako zadania lotnictwa myśliwskiego w 3 dniu zwalczania lotnictwa nieprzyjaciela nad frontem – nie uzyskało aprobaty Naczelnego Dowódcy Lotnictwa, a ciągle żądania wymiatania ze strony Dowódcy Armii doprowadziło do rozproszenia wysiłków, nie dając, z powodu braku sieci dozoru, żadnych wyników. Z rozkazu Dowódcy Armii zrobiono 6 wymiatań i tylko w jednym wypadku spotkano grupę nieprzyjaciela, lecz lecącego daleko i na dużej wysokości³¹¹.

Z przytoczonego fragmentu „Sprawozdania” wynika jednoznacznie, że nie chodziło o sześć wymiatań przeprowadzonych 3 września, ale o sześć wymiatań przeprowadzonych łącznie, w ciągu całego okresu pracy dywizjonu na rozkaz Dowódcy Armii.

Możliwe, że w czasie gdy kpr. Urbańczyk poszukiwał drogi powrot-

³¹⁰ Ibidem.

³¹¹ IPMS, sygn. LOT.A.II.6/1f/3, k. 8.



Fot. 54 Wczesna wersja Ju 87A w barwach Legionu Condor. Źródło: zbiory autora.

nej na własne lotnisko, z Widzewa – Ksawerowa wyleciała formacja polskich myśliwców, która podjęła nieudaną próbę przechwycenia Ju 87, z 5/StG 77, bardziej prawdopodobne wydaje się, że Niemców próbowali przechwycić piloci z zasadzki przyfrontowej we wsi Chojne, podlegającej pod zasadzkę w Woli Wężykowej³¹².

Pewnym jest, że około południa na przechwycenie niemieckiej wyprawy bombowej, która zapuściła się do rejonu Łodzi, wystartował klucz w składzie ppor. pil. Głowczyński oraz dwaj kaprale – Gmur i Seredyn. Głowczyński korzystał z PZL P.11c, należącego do dowódcy dywizjonu. Maszyna była oznaczona białym pasem przebiegającym przez kadłub samolotu, według niektórych starszych źródeł końcówki skrzydeł były pomalowane na kolor czerwony. Lotnicy weszli na wysokości około 2 tys. metrów i przystąpili do ataku na nieprzyjaciela.

³¹² Ł. Łydźba, *Lwowski...*, s. 86.

Dokumentacja niemiecka nie potwierdza straty żadnego Dorniera w rejonie Łodzi 3 września, a autor jednej z monografii poświęconych lwowskiemu dywizjonowi wspomina, że o ataku i ostrzale artylerii przeciwlotniczej meldowała tylko załoga Do 17P z eskadry dalekiego rozpoznania. Niemcy donosili o ataku myśliwca oraz silnym ogniu przeciwlotniczym, ale mieli powrócić na własne lotnisko, nie ponosząc żadnych uszkodzeń³¹³.

Nieco inaczej przebieg wypadków w rejonie Łodzi w dniu 3 września zapamiętał nie tylko Głowczyński, ale także dowódca dywizjonu artylerii przeciwlotniczej, którego relację już kilkakrotnie przywołano w niniejszym opracowaniu. Krzywobłocki pisał:

Znowu byłem do godz. 11.00 na moim punkcie obserwacyjnym, a potem będąc wezwany służbowo do dowództwa Ośrodka OPL Łódź, na moim punkcie obserwacyjnym zastępował mnie por. Korbowicz. W drodze powrotnej z Dowództwa OPL Ośrodka zajechałem na stanowisko baterii 135, by omówić ewentualne jej przeniesienie bardziej na południe. Bateria ta dziś [3 IX] o świcie była bombardowana. Kazałem rozpoznać rejon cegielni Karolew. Miejsce to zatwierdziłem, uzgodniłem z Dowódcą Ośrodka, miałem zamiar przenieść ją poszczególnymi działaniami, by nie było przerwy w strzelaniu³¹⁴.

Relacja Krzywobłockiego wskazuje, że stanowiska 135 baterii były bombardowane „o świcie”. Z wcześniejszych fragmentów tej samej relacji wiadomo, że bateria ta została rozmieszczona w pobliżu Leonowa. Niestety, dokładne określenie, gdzie konkretnie znajdowała się bateria 135, jest bardzo trudne. Na obecnej mapie administracyjnej województwa łódzkiego można natrafić na dwie miejscowości o tej nazwie. Pierwsza z nich znajduje się pomiędzy Piotrkowem Trybunalskim a Tomaszowem Mazowieckim. Druga znajduje się w pobliżu Zgierza, niedaleko miejscowości Emilia. Z relacji mjr. Krzywobłockiego wynika, że bateria znajdowała się w pobliżu lub na terenie dzielnicy Polesie, co sugeruje, że artylerzyści zajmowali stanowiska bliżej Pabianic, możliwe, że na terenie obecnej dzielnicy Retkinia lub w pobliżu lotniska Lublinek. Kolejnym potwierdzeniem tej koncepcji jest rozmieszczenie stanowisk nasłuchowych i obserwacyjnych baterii, które znajdowały się w pobliżu Rudy Pabianickiej, folwarku Zofiówka

³¹³ Ibidem, s. 89.

³¹⁴ S. Krzywobłocki, op. cit., s. 136.



Fot. 55 Ju 86 podczas lotu w formacji. Źródło: domena publiczna.

oraz coty 184 w pobliżu Lublinka³¹⁵.

Możliwe, że informacja o bombardowaniu „o świecie” jest pokłosiem starcia z niemieckim bombowcem, w którym około południa uczestniczył klucz alarmowy dowodzony przez ppor. Głowczyńskiego. Możliwe również, że start klucza Głowczyńskiego nie miał miejsca około południa, ale w godzinach porannych, np. krótko po powrocie dwóch kluczy z wymiatania nad frontem. Nie ulega wątpliwości, że Głowczyński zaatakował maszynę nieprzyjaciela lecącą na dużym pułapie, jednakże lotnik nie podał żadnych szczegółów pozwalających na określenie pory dnia. Głowczyński tak opisał swoje starcie z wrogiem:

3 września przybyły nam dwa Henschle-126, które zestrzelili nad frontem Prętek i Urbańczyk. Chłopaki cieszyli się jak zwariowani.

I mój Junkers-86. Nic chwalebного zresztą, tylko cierpliwość. Wziąłem go przez zaskoczenie. Był na pięciu tysiącach metrów, kiedy ja miałem niecałe dwa. Błysnął wysoko w luce między chmurami, w chwili kiedy mój klucz miał już lądować.

³¹⁵ Ibidem, s. 131.

Wrzasnąłem do mikrofonu: „Mam go!”, zostawiłem swoich bocznych, wrzepiłem gaz i stałe pod nim, coraz wyżej i bliżej. Z wstrzymanym oddechem, aby go nie spłoszyć – doszedłem.

Zauważył, gdy byłem już blisko. Strzelec zaczął rechotać z armatki, pilot dał gaz do ucieczki. Grzmiałem długo, cierpliwie, na coraz dalszą odległość. Oddalał się. Śmiali się na pewno wszyscy czterej. Wystarczy im tego śmiechu na całe życie... pozagrobowe. Dopiero kiedy stanął w płomieniach, rozluźniłem dłonie i szczęki. Nurkowałem do ziemi. Położyłem ręce na kabinie, głowę na owiewce.

Jaki przyjemny wiatr...³¹⁶

Na podstawie relacji Głowczyńskiego można przyjąć, że starcie z niemieckim bombowcem miało miejsce dość daleko od lądowiska dywizjonu w Widzewie – Ksawerowie. Trudno powiedzieć, z jaką prędkością poruszały się oba samoloty, co praktycznie wyklucza możliwość ustalenia ich przybliżonego położenia, ale z relacji wynika jednoznacznie, że nieprzyjacielska maszyna stanęła w ogniu i runęła do ziemi. Ponadto przechwycenie niemieckiej maszyny poprzedził bardzo długi pościg, który trwał na pewno kilka – jeśli nie kilkanaście minut. Oznacza to, że zestrzelenie nie mogło mieć miejsca w pobliżu lądowiska w Widzewie – prawdopodobnie niemiecka maszyna została zaatakowana i zestrzelona daleko za Pabianicami. Możliwe w rejonie Łasku lub Zduńskiej Woli, choć nie można wykluczyć także, że niemiecka maszyna spadła w pobliżu Sieradza.

Zdaniem Łydzby samolot, którego stratę z powodu pęknięcia zbiornika z oliwą odnotował mjr Morawski, spadł w rejonie Rzgowa. Z dużą dozą prawdopodobieństwa można więc założyć, że jeśli faktycznie zdjęcie, które przy okazji wymienienia strat Iwowskiego dywizjonu zaprezentował Łydzba³¹⁷, przedstawia samolot utracony 3 września w wyniku awarii zbiornika olejowego³¹⁸, to można z dużą dozą prawdopodobieństwa przyjąć,

³¹⁶ A. Kurowski, *Bijcie się...*, s. 156.

³¹⁷ Fotografia znajduje się w zbiorach Tomasza Kopańskiego i przedstawia rozbity samolot myśliwski PZL, leżący na polu. Zdjęcie równie dobrze mogło zostać wykonane w każdym innym miejscu, a jego Autor, lub Autorzy, mogli błędnie opisać je jako okolice Łodzi lub Rzgowa. Autor niniejszego opracowania wielokrotnie kupował zdjęcia archiwalne na aukcjach internetowych i kilkakrotnie spotkał się z sytuacją, gdy sprzedający opisywali zdjęcia, tak by były bardziej atrakcyjne dla kupującego, mimo iż opis fotografii ma się nijak do rzeczywistości. Np. zdjęcie radzieckiego dwupłatowca Po-2 wykonane zimą 1941 r. na froncie wschodnim opisano jako Hs 123, sfotografowany zimą 1945 r. w rejonie Kielc. Podobnych wypadków jest znacznie więcej – zdarza się, że handlarz zapytany o to, czy byłby w stanie sprzedać po niższej cenie skan zdjęcia, które kilka dni wcześniej zostało sprzedane na aukcji, najpierw zarzeka się, że podobne działania są mu obce jako „nieetyczne”, a kilka dni później wysyła propozycję „dogadania się” z innego adresu mailowego.

³¹⁸ Autor niniejszego opracowania nie jest do końca przekonany co do tej wersji, i oświadcza bardziej skłania się ku przedstawionej wcześniej opinii, iż samolot utracony w wyniku uszkodzenia zbiornika oliwy pochodził

że była to jedna z maszyn, które wystartowały alarmowo wspólnie z Głowczyńskim. Można przypuścić, że samolot lądował awaryjnie w Rzgowie po tym, jak odłączył się od ścigającego Dorniera Głowczyńskiego. Możliwe, że podczas pościgu Dornier wykonał nawrót, który umożliwił Głowczyńskiemu zbliżenie się do nieprzyjacielskiego samolotu i oddanie celnych serii. Jest bardzo wątpliwe, by Głowczyńskiemu udało się dojść do niemieckiej maszyny w inny sposób.

Starcie zakończone zestrzeleniem Dorniera przez ppor. Głowczyńskiego nie było jedyną akcją lotników działających z lotniska w Widzewie – Ksawerowie. Oddajmy ponownie głos mjr. Krzywobłockiemu:

Będąc na stanowisku 135 baterii około godz. 15.00 widziałem walkę powietrzną naszego dyonu myśliwskiego (lwowskiego). Nasze dwa samoloty walczyły z 11 nieprzyjaciela (He 111, Ju 86, 2 Me 109); które nadleciały nad lotnisko Lublinek i z lotu nurkowego bombardowały i ostrzeliwały lotnisko i znajdujące się tam samoloty własne. Rezultat walki: zestrzelono 1 nieprzyjaciela He 111 i 2 nasze. Lwowski dyon walczył wybitnie odważnie³¹⁹.

Powyższy cytat można interpretować na różne sposoby. Z jednej strony możliwe jest, że odnosi się on do dnia następnego i ataku niemieckich myśliwców na lotnisko w Widzewie – Ksawerowie, ale kolejny zapis w relacji Krzywobłockiego odnosi się bezpośrednio do dnia 4 września. Pozostając przy dniu 3 września, można przypuszczać, iż dotyczy on stoczonej w godzinach popołudniowych walki powietrznej nad lotniskiem Widzew – Ksawerów, podczas której zdaniami Łydzby doszło do zbombardowania skraju lotniska III/6 Dywizjonu¹⁷⁵. Według Łydzby informacja ta stanowi potwierdzenie zlokalizowania i wykrycia lotniska w Widzewie – Ksawerowie przez Luftwaffe. Stwierdzenie to nie ma jednak uzasadnienia – jeśli bowiem faktycznie doszło do wykrycia lotniska przez Niemców, to dlaczego nie zdecydowali się oni na przypuszczenie zmasowanego ataku na majątek w Widzewie – Ksawerowie późnym popołudniem.

Wydaje się, że przebieg wypadków, o których wspominał mjr. Krzywobłocki, był nieco inny, niż w jego relacji. Najprawdopodobniej dowódca dywizjonu artylerii plot. był świadkiem nalotu na lotnisko Lublinek, a także startu klucza alarmowego z lotniska w Widzewie –

z poznańskiego dywizjonu myśliwskiego i był pilotowany przez ppor. Wróblewskiego, który 2 września dotarł na lotnisko Widzew – Ksawerów po starcie z zasadzki w Kobylimpolu.

³¹⁹ S. Krzywobłocki, op. cit., s. 136. 175

Ł. Łydzba, *Lwowski...*, s. 93–94.

Ksawerowie. Następnie doszło do starcia z niemieckimi lotnikami, podczas którego polscy myśliwcy zostali prawdopodobnie odpędzeni od bombowców Luftwaffe. Nie chcąc ujawnić lokalizacji swojego lądowiska, Polacy oddalili się nieco od Widzewa – Ksawerowa i dotarli do rejonu Aleksandrów Łódzki – Kuciny, gdzie dostrzegli lądujący samolot PZL.37b „Łoś”, który w pierwszej chwili błędnie rozpoznali jako niemiecki bombowiec, który spróbowali przechwycić lub „dobić”. Za tą drugą wersją przemawia fakt, że „Łoś” leciał dość nisko, gdyż jego załoga podchodziła do lądowania.

Możliwe, że kilka minut wcześniej Polacy zauważyli grupę niemieckich bombowców z 2/KG 27, co dodatkowo zdezorientowało pilotów, którzy nie mieli do tej pory okazji zobaczyć największego polskiego samolotu bojowego kampanii wrześniowej. Lwowscy myśliwcy po oddaniu kilku strzałów zorientowali się, że atakowanym samolotem nie jest niemiecki dwusilnikowiec, ale w porę zauważyli biało-czerwone szachownice i wycofali się z ataku. Następnie myśliwce powrócili na lotnisko w Widzewie – Ksawerowie³²⁰. Możliwe, że podczas wcześniejszego ataku na niemieckie bombowce z 2/KG 27, jeden z polskich myśliwców został mocno postrzelany i lądował awaryjnie na lotnisku Lublinek lub od razu w Widzewie – Ksawerowie. Wobec faktu, że nie doszło do walki z niemieckimi Hs 123, można przypuszczać, że właśnie wówczas doszło do poważnego uszkodzenia jednego z myśliwców, który następnie spisano ze stanu dywizjonu.

Prawdopodobnie w godzinach popołudniowych zapadła decyzja o odesłaniu trzech postrzelanych samolotów do warsztatów remontowych na Okęciu. Niestety, dywizjonowi udało się odzyskać tylko jeden samolot skierowany na remont fabryczny. Przy okazji odesłania niektórych uszkodzonych maszyn na remont, warto przywołać dość ciekawy dokument, który sugeruje, że samoloty odesłane do Warszawy nie były wcale w tak złym stanie, jak moglibyśmy się tego spodzie-

³²⁰ Ibidem, s. 94.



Fot. 56 Zniszczony PZL P.23 Karas w Łęcznej. Źródło: NAC, domena publiczna.

wać:

Okolo godziny 16-tej przylecą na Okęcie trzy uszkodzone lekko PZL i jeden Karas do naprawy. Podejdą do lotniska od południowego wschodu od Wisły. Kiedy przyjdzie uzupełnienie w samoloty myśliwskie? Nasze lotnictwo towarzyszące poniosło duże straty – 7 maszyn, wszystko zestrzelone przez własną piechotę pomimo surowych rozkazów. Najgorzej [wygląda, przedstawia się] dyscyplina ogniowa w 30 D.P. Właśni myśliwcy zestrzelili dziś dwa samoloty na południe od Łodzi. Piotrków wczoraj był bardzo silnie i bezczelnie przez długi czas bombardowany. Dziś na nasze wycofujące się oddziały były częste napady lotnictwa nieprzyjaciela z niskiej wysokości. Jakie rezultaty wczorajszego uderzenia bombowców na broń pancerną i czy dziś poszła na nią wyprawa, co generał Rómmel uważał za bardzo ważne³²¹.

Przytoczony telegram został wysłany 3 września 1939 r. o godzinie 14.25 przez ppłk. Iżyckiego do Sztabu Głównego. Wspomniany w telegramie „Karas” musiał należeć do 32 Eskadry Rozpoznawczej, a trzy

³²¹ IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1a/1, k. 1.

wymienione „pezetele” musiały należeć do III/6 Dywizjonu myśliwskiego, gdyż żadna inna jednostka lotnictwa armijnego nie dysponowała samolotami wytwarzanymi przez tę wytwórnię. Jeżeli zatem samoloty były lekko uszkodzone i dotarły na lotnisko Okęcie lotem, to dlaczego ich remontu nie przeprowadzono w Widzewie – Ksawerowie? Najbardziej logicznym wyjaśnieniem wydaje się brak części zamiennych, jednakże w dostępnej dokumentacji archiwalnej brak materiałów, które mogły posłużyć do wyjaśnienia tej kwestii.

Pod wieczór nad lotniskiem polowym w Widzewie pojawiły się niemieckie bombowce, co daje niektórym autorom podstawę do przypuszczeń, że miejsce postoju lwowskiej jednostki zostało zlokalizowane przez Niemców. Faktycznie, w dokumentacji archiwalnej pojawiają się pewne przesłanki, które przy dużej dozie samozaparcia można uznać, że faktycznie doszło do wykrycia lotniska wykorzystywanego przez lwowski dywizjon, ale wydaje się to mało prawdopodobne, zwłaszcza w kontekście informacji o niemieckiej radiostacji wywiadowczej obsługiwanej przez krewnego właścicieli majątku. Popołudniowy czy wręcz wieczorny nalot był obserwowany nie tylko przez żołnierzy lwowskiego dywizjonu myśliwskiego, ale także personel dywizjonu artylerii przeciwlotniczej. Mjr Krzywobłocki wspominał te wydarzenia w następujący sposób:

Okolo godz. 18.00 zostałem ponownie wezwany do dowódcy Ośrodka OPL Łódź, płk. dypl. Dziurzyńskiego. Płk. Dziurzyński powiadomił mnie, że jest rozkaz odejścia dyonu do nowego miejsca przeznaczenia i mam natychmiast zameldować się do płk. dypl. Kulmy. Gdy zameldowałem się do płk. Kulmy, dowiedziałem się, że ten rozkaz został wstrzymany. Okolo godz. 20.20 przybył do mnie kpt. art. Głażewski, poinformował mnie o sytuacji, która była w rejonie Łodzi bardzo poważna, i że od północy opl Łodzi zostanie wzmocniona przez baterie 40 mm, która ma przybyć lada chwila i że bateria ta będzie podporządkowana mnie (co nigdy nie doszło do skutku). Okolo godz. 19.00 bateria 135 zestrzeliła samolot bombowy Ju 86, który upadł na południe od Łodzi. Por. Salomonowicz prosił mnie, bym zezwolił mu przesunąć 3 pluton km (43 kompania), stojący na południe od stacji kolejowej Widzew. Thumaczył, że pluton ten został wykryty, często bombardowany i poniósł straty. Po uzgodnieniu przesunięcia z dowódcą Ośrodka, kazałem przesunąć na wzniesienie na północ od stacji kolejowej Widzew. Okolo godz. 18.40 był bombardowany punkt obserwacyjny dyonu. Baterie w tym dniu oddały po okolo

800 strzałów³²².

II

Jak widać, nawet jeśli uznamy informacje o działalności wywiadowczej krewnych właścicieli folwarku Widzew – Ksawerów za niewiarygodne, to okazuje się, że w rejonie stacjonowania lwowskiego dywizjonu myśliwskiego działo się bardzo dużo. Po pierwsze – niemieckich lotników przyciągało lotnisko Lublinek oraz przebiegające w jego pobliżu linie kolejowe. Dodatkowo w tym samym rejonie znajdowało się wiele stanowisk obrony przeciwlotniczej, o której silnym ogniu donosiło wielu lotników Luftwaffe. Był to więc rejon budzący duże zainteresowanie nieprzyjaciela, i choćby z tego względu był bombardowany wieczorem 3 września. Bombardowanie to było zresztą niezbyt celne i jeśli faktycznie, jak chce tego Łydźba, wymierzone w folwark Widzew – Ksawerów, to niemieckim bombardierom należałoby udzielić nagany za niecelny zrzut bomb, gdyż jak zauważył mjr Morawski:

„[...] najbliższa bomba spadła 150 m od skraju lotniska”³²³.

3 września okazał się dla pilotów lwowskiego dywizjonu dość szczęśliwym dniem. Konto zwycięstw jednostki zostało powiększone o trzy lub cztery zestrzelenia, jednakże nie ulega wątpliwości, że poniesione wówczas straty były bardzo bolesne. Dywizjon, przynajmniej według dowódcy, utracił tego dnia pięć samolotów. Szczęściem w nieszczęściu był fakt, że przynajmniej tym razem obyło się bez strat w ludziach. Dowódca dywizjonu meldował, że 3 września jednostka utraciła pięć samolotów, jednakże później wycofał się z tego stwierdzenia, a w licznych opracowaniach pojawiają się informacje zgodnie, z którym jednostka tak naprawdę straciła cztery maszyny³²⁴. Te, skądinąd, dość istotne różnice można dość prosto wyjaśnić – nie ulega wątpliwości, że rankiem pod Łodzią zniszczeniu uległ samolot, który dzień wcześniej znalazł się na Widzewie – Ksawerowie, po tym jak jego pilot zgubił się po starcie z zasadzki w Kobylimpolu. Maszyna została naprawiona przez mechaników z lwowskiego dywizjonu, jednakże pomimo tego, w niewyjaśnionych do końca okolicznościach – najprawdopodobniej na skutek wycieku płynów eksploatacyjnych – zapaliła się podczas przestrzeliwania karabinów maszynowych. Możliwe, że pilot uzgodnił wcześniej z personelem naziemnym lub mjr. Morawskim, że dołączy, przynajmniej czasowo, do

³²² S. Krzywobłocki, op. cit., s. 137.

³²³ IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1a/5, k. 5.

³²⁴ Informacja ta pochodzi od kpt. Szczęńiewskiego, w oparciu o relację ustną. A. Kurowski, *Lotnictwo polskie...*, s. 159.

„lwowiaków”, dla których dodatkowy samolot był na wagę złota. Możliwe również, że Morawski czuł się odpowiedzialny za utratę samolotu, który utracono po remoncie przeprowadzonym przez personel z jego jednostki.

Oczywiście są to tylko hipotezy, które jednak wydają się dość sensowne i oddają przebieg wypadków, które rozegrały się w Widzewie – Ksawerowie w trzecim dniu wojny.

Tabela nr 7. Zwycięstwa i straty III/6 Dywizjonu Myśliwskiego w dniu 3 września*					
Zwycięstwa					
Lp.	Typ samolotu	Jednostka	Pilot	Okoliczności zestrzelenia	Uwagi
1	Do 17	Stabsstaffel/ KG 77	ppor. pil. Marian Trzebiński	Start z zasadzki i przechwycenie nieprzyjacielskiej maszyny	Samolot lądował awaryjnie na terenie kontrolowanym przez Niemców i został zaliczony jako uszkodzony
2	Do 17	Nieznana jednostka dalekiego rozpoznania	ppor. pil. Czesław Głowczyński	Start z lotniska podstawowego dywizjonu i przechwycenie samotnego (?) samolotu rozpoznawczego po pościgu	Samolot zaliczony jako zestrzelony przez dowódcę dywizjonu. Maszyna została błędnie rozpoznana jako Ju 86

3	Hs 126B	2(H)/23	kpr. pil. Zbigniew Urbańczyk	Samolot zestrzelony po długim pościgu za niemiecką wyprawą bombową, w rejonie Radziechovic	Cała załoga zginęła. Część opracowań sugeruje, że polski pilot celowo zawadził o linki spadochronu niemieckiego pilota, który ratował się skokiem po zestrzeleniu samolotu. Według innej wersji samolot pochodził z 3(H)/12
4	He 45	4(H)/21	plut. pil. Franciszek Prętkiewicz	Samolot zestrzelony po starcie z zasadzki w Orchowice	
Straty					
Lp.	Typ samolotu	Jednostka	Pilot	Okoliczności uszkodzenia / zestrzelenia	Uwagi
1	PZL P.11c	III/3 Dywizjon Myśliwski	ppor. pil. Aleksander Wróblewski	Samolot zapalił się po próbnym przestrzeleniu karabinów maszynowych, w wyniku uszkodzenia zbiornika oliwy	Możliwe, że chodzi właśnie o ten samolot, ale ostatecznej pewności brak
2	PZL P.7a	162 EM	pchor. pil. Franciszek Kornicki	Samolot utracony na zasadzce	Pilot wypadł z kabiny, uszkodzenie klamry pasów, lub nieuwaga pilota

3	PZL P.7a	162 EM	kpr. pil. Zbigniew Urbańczyk	Samolot postrzelany przez nieprzyjaciela	Maszyna tak ciężko uszkodzona, że uznano za konieczne spisanie jej ze stanu jednostki
4	PZL P.7a	162 EM	st. szer. pil. Tadeusz Andruszkow	Samolot rozbity na zasadzce	Według Łydźby maszyna pilotowana przez st. szer. pil. Andruszkowa. Nie wiadomo jednak, na jakiej podstawie Łydźba doszedł do tego wniosku. Andruszkow zginął kilka dni później pod Grójcem
5	PZL P.7a	162 EM	?	Samolot rozbity po lądowaniu awaryjnym	Możliwe, że jest to samolot utracony w wyniku przestrzelenia zbiornika w samolocie z klucza alar- mowego, który wystartował wspólnie z ppor. Główczyńskim

*Opracowanie własne, na podstawie: IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1a/5; S. Krzywobłocki, *Sprawozdanie z działalności podczas kampanii wrześniowej 1939 r.*, w: WTA, T. 3; K. Surma, *Moje wspomnienia z kampanii wrześniowej 1939 r.*, ze zbiorów J. Wypiórkiewicza; M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską*, t. 1 *Jagdflieger*, Gdynia 2002; Idem, *Luftwaffe nad Polską*, t. 2 *Kampfflieger*, Gdynia 2004; Ł. Łydźba, *Lwowski III/6 Dywizjon Myśliwski*, Poznań 2011, J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie obronnej 1939*, Warszawa 1992.

4 września 1939

Jednym z najczarniejszych dni w historii lwowskiego dywizjonu myśliwskiego był czwarty dzień wojny. Poprzedniego dnia w godzinach wieczornych niemiecka wyprawa bombowa, jak można przypuszczać nie

niepokojona przez lwowskich myśliwców, zaatakowała położone w pobliżu lotnisko Lublinek. Intensyfikacja działań Luftwaffe w rejonie Łodzi była spowodowana kilkoma dość ważnymi kwestiami – po pierwsze zbliżającym się do miasta frontem, po drugie narastającą aktywnością polskiego lotnictwa wojkowego na środkowym odcinku frontu, wreszcie dużą koncentracją interesujących dla Niemców celów na południu Łodzi (stanowiska obrony przeciwlotniczej, linie i stacje kolejowe, lotnisko Lublinek).

Dowództwo dywizjonu doskonale zdawało sobie sprawę z zagrożenia, jakie stanowi dalsze pozostawanie w Widzewie, ale nie mogło pozwolić sobie na komfort przesunięcia głównej bazy dywizjonu na nowe lotnisko. Jednym z najważniejszych powodów, którymi kierował się mjr Morawski, był fakt, iż w Widzewie – Ksawerowie ukryto pod stertami słomy kilka uszkodzonych samolotów, które zamierzano lada dzień odesłać do Warszawy na remont fabryczny. Major obawiał się zapewne, że w momencie, gdy główne siły dywizjonu odejdą z folwarku, nieliczna obsługa pozostawiona do zabezpieczenia i załadunku uszkodzonych samolotów na transport kolejowy bądź nie dopełni swoich obowiązków, bądź też, co równie prawdopodobne, ulegnie jakimś bliżej nieokreślonym plotkom o działaniu V kolumny i porzuci sprzęt, który zostanie kompletnie zniszczony.

4 września rozpoczął się dla „lwowiaków” całkiem niezły; konto zestrzeleń dywizjonu powiększyło się o jednego Dorniera Do 17, zestrzelonego przez ppor. Zadrozińskiego. Maszyna pochodziła z jednej z eskadr dalekiego rozpoznania i nie została wykazana w stratach zgłoszonych przez Luftwaffe podczas kampanii wrześniowej. Już wcześniej doszło do spotkania z niemieckimi bombowcami. W godzinach porannych nieznan pilot z lwowskiego dywizjonu zaatakował samotny samolot rozpoznawczy Dornier Do 17 z II/StG 77. Niemiec został przechwycony przez myśliwce stacjonujące na zasadzce w Orchowie, wystawionej zapewne krótko po świcie. Tworzyli ją ppor. pil.

Władysław Goettel i plut. Prętkiewicz. Drugą zasadzkę³²⁵ obsadzali ppor. pil. Marian Trzebiński, kpr. pil. Jan Malinowski i najprawdopodobniej ppor. pil. Zadroziński.

Według części opracowań, w starciu tym uczestniczył Franciszek Kornicki, ale relacja lotnika oraz dokumentacja archiwalna każą przesunąć

³²⁵ Według Łydzby zasadzka była zlokalizowana w miejscowości Chojne, ale informacja ta nie znajduje potwierdzenia w dostępnych materiałach. Jeżeli bowiem w godzinach porannych doszło do ewakuacji zasadzki w Woli Wężykowej, z powodu bliskości frontu, to dlaczego Polacy mieli nadal pozostawać w miejscowości Chojne położonej znacznie bliżej frontu? Należałoby raczej przyjąć, że doszło do ewakuacji obu zasadzek.

to wydarzenie na dzień 2 września. Załoga niemieckiego bombowca opisywała swoje spotkanie z polskim myśliwcem w następujący sposób:

Jesteśmy na wysokości 3000 metrów, a ja zauważam miejscowość Pabianice, położoną na południowy wschód od Łodzi. Nagle widzę nieco na lewo przede mną jakiś maleńki punkt. Skręcamy w jego stronę, podczas gdy ja na wszelki wypadek odbezpieczam karabin maszynowy i porozumiewam się z siedzącym za moimi plecami pilotem Wunschem. Już rozpoznaję samolot PZL i z największej odległości oddaję, trzy krótkie serie. Tamten zbliża się w ogromnym tempie. Strzelam mu w nos serię po serii. Tamten też strzela, widać świetlne smugi przelatujące po naszej lewej stronie. Tuż przed nami przeciwnik wchodzi w lewy wiraż, tak że prawie cały drugi bębenek ładuję mu prosto w maszynę. Błyskawicznie zniknął pod nami i żaden z nas nie mógł go dostrzec. Ostertag również wszedł w lewy wiraż schodząc mocno w dół. Słyszę jak Wunsch wyrzuca jeszcze kilka krótkich serii i w tym samym momencie znów go widzimy, w chwili gdy tamten wchodzi już w ślizg i pędzi w dół. – „Spada, spada!” wrzeszczymy jak wariaci i poklepujemy się nawzajem po ramionach i łydkach. Zachowujemy się jak dzicy i kompletnie otepiali z radości. Równocześnie nisko pod nami otwiera się spadochron i widzimy powoli opadającego Polaka. Schodzimy niżej i przelatujemy tuż koło niego. Macham do niego krótko w geście pozdrowienia a potem zaczynam szukać roztrzaskanej maszyny. Leży niedaleko jakiejś wsi i jest zupełnie rozwalona. Przygotowuję swój aparat fotograficzny, abyśmy mogli zawieść do domu zdjęcie dokumentujące zestrzeloną przez nas maszynę. Wokół szczątków polskiego myśliwca stoją już chłopci z pobliskiej wsi, części samolotu rozrzucone są w promieniu 50 metrów. Ponieważ podlatujemy dość blisko, żeby zrobić zdjęcie, chłopci pomyśleli zapewne, że to ich wzięliśmy na cel, bo teraz uciekają przestraszeni do swoich zagród.

Po powrocie do domu mamy oczywiście mnóstwo do opowiadania, z trudem udaje nam się odpowiedzieć na wszystkie pytania. Mechanicy odkrywają w naszej dzielnej maszynie trzy trafienia, tkwiące w usterzeniu i w lewym skrzydle, które jednak nie zakłócały lotu maszyny. Sporządzam obowiązkowy pisemny meldunek o zestrzeleniu i składam go w pułku. Dowódca gratuluje nam sukcesu, z którego my jesteśmy bardzo dumni³²⁶.

Oczywiście relacja może dotyczyć zestrzelenia samolotu pilotowanego przez pchor. Kornickiego, wydaje się jednak że przytoczony powyżej opis może dotyczyć każdego innego dnia. Łydźba, jako potwierdzenie swojej tezy o tym, że Kornicki rozbił swój samolot nie 2 jak wskazują na to dokumenty,

³²⁶ M. Emmerling, *Luftwaffe...*, T. 3, s. 66–67.

ale 4, przedstawił jeszcze relację Władysława Kapuścińskiego z jednej z eskadr towarzyszących wywodzących się z 6 Pułku Lotniczego, które w czasie kampanii wrześniowej zostały przydzielone do lotnictwa Armii „Łódź”. Opis przedstawiony przez Kapuścińskiego jest dość wiarygodny, choć kompletnie nie pasuje on do wydarzeń, które rozegrały się 2 i 4 września, z którymi niektórzy autorzy łączą osobę pchor. Kornickiego. Problem z relacją st. szer. Kapuścińskiego jest jednak znacznie bardziej złożony, gdyż według Kapuścińskiego zestrzelenie polskiego myśliwca, który wylądował na spadochronie niedaleko miejsca postoju 63 Eskadry Obserwacyjnej, miało miejsce nie 4, a 5 września. Lotnikiem, który lądował na spadochronie, według Kapuścińskiego nie był pchor. Kornicki, ale Malinowski, przy czym Kapuściński nie jest do końca pewien czy dokładnie powtórzył nazwisko ³²⁷. Nie ma żadnych podstaw, by zarzucać Kapuścińskiemu przeinaczanie faktów, tym bardziej że bardzo dokładnie zapamiętał, że 4 września miało miejsce zestrzelenie trzech PZL.37b „Łoś” z Brygady Bombowej. Polskie bombowce padły łupem niemieckich myśliwców, które tego samego dnia dokonały masakry na lotnisku w Widzewie – Ksawerowie. Kapuściński tak opisywał zagładę klucza „Łoś”:

Koło godz. 12.00 – na niebie okazały się 3-y duże bombowce, za nimi pędziły 3-male myśliwce (odległość od nas około 2-km), myśleliśmy, że to nasze myśliwce – wybiegliśmy na otwarte pole, z radości podrzucaliśmy czapkami. Jeden z trzech mały oderwał się, zaatakował ostatniego z prawej, seria krótka, bombowiec w korkociągu zwałił się na ziemię, następnie zaatakował lewego, kilka krótkich serii bombowiec w płomieniach w dużym łuku zwałił się na las, radość nasza nie miała granic, tym bardziej, że atakował tylko jeden myśliwiec, 2-wa pozostałe leciały swobodnie. Pozostały bombowiec, widząc na co się zanoszi, na pełnym gazie w przerażającym wyciu silników pod kątem około 45° walił do cumulusa, ostrzeliwując bez przerwy myśliwca – był moment, że dwa samoloty połączone były smugami wzajemnych pocisków, myśliwiec nie dał za wygraną lekko podszedł za nim w chmurę – po chwili kolos w korkociągu walił się na ziemię – było widać spadochroniarza wymurzającego się z chmur – myśliwiec i tą ofiarę nie popuścił zrobił lekką zwitkę oddając krótką – może ostatnią serię.

³²⁷ IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k/4, k. 10.

*Radość nasza przysła jak bańka mydlana spadająca na żar – dowódca powrócił z miejsca wypadku – te bombowce to były nasze prawdziwe Łosie – zaś myśliwce niemieckie*³²⁸.

Kolejnym dowodem przesuwającym wypadek Kornickiego na 2 września, jest relacja samego pilota, który wspomina, że przez następnych kilka dni był oddelegowany do pracy w Ośrodku Obrony Przeciwlotniczej, który on sam opisywał jako miejsce, do którego docierały wszystkie meldunki dotyczące nieprzyjacielskich nalotów. Lotnik stwierdził wręcz, że dopiero wtedy zdał sobie sprawę, „jak jest źle z nami”³²⁹, a do bazy dywizjonu w Widzewie – Ksawerowie powrócił dopiero wieczorem 4 września, po rzezi, jaką lwowskim myśliwcom zgotowali Niemcy.

Wypadki te rozegrały się około południa, gdy do Widzewa – Ksawerowa zaczęły powracać pierwsze samoloty z zasadzek myśliwskich wystawionych niedaleko miasta. Wkrótce po lądowaniu jednej z polskich maszyn nad lotniskiem miał pojawić się najpierw pojedynczy Dornier, a w chwilę potem na startujące myśliwce z klucza alarmowego „zważyło się” osiem Bf 109D z I/ZG 2. Startujące samoloty ruszyły w pościg za niemieckim bombowcem, ale w chwilę potem zostały za-



³²⁸ IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k/4, k. 8.

³²⁹ F. Kornicki, op. cit., s. 76.

II

atakowane przez Niemców, i musiały przyjąć nierówną walkę.

Oddajmy głos napastnikom, którzy tak przedstawili przebieg walki w wydanej w 1939 r. publikacji o charakterze propagandowym:

Hasłem jest wolne polowanie w rejonie Łodzi! Dowódca eskadry normalnie tak spokojny porucznik, płonie chęcią działania. W pobliżu Łodzi zaobserwowano nieprzyjacielskie myśliwce. No to im pokażemy! Może będziemy mieli tak dużo myśliwskiego szczęścia jak dowódca grupy. Gdybyż dostać w końcu nieprzyjaciela pod lufy karabinów maszynowych!

Porucznik wraz z ośmioma maszynami przemieścił się w powietrzu tam, gdzie zameldowano obecność nieprzyjaciela. [...] W dole Widawa, węzłowy punkt polskiej koncentracji; teraz jedno morze ognia. Porucznik obleciał wraz ze swoją eskadrą okolicę. Ani śladu wroga. Wtem – na horyzoncie czarny punkt! – czyżby polska maszyna? Na to wygląda! Rzeczywiście, polski myśliwiec. A więc na niego! Pełen gaz! Porucznik poprawił się w fotelu. Jak sfora myśliwskich psów eskadra goni za Polakiem. On jednak daje drapaka. Porucznik depcze mu po piętach. Polak wykonuje unik. Nie można dojść do strzału. Ten chłopak jest bardzo zręczny. Zawsze, gdy wydawało się już, że ma go przed lufami karabinów maszynowych, wykonywał unik. Przez cały czas schodził jednak coraz niżej. Gdzież to ciągnie tego faceta? Polowanie przenosi się tuż nad ziemię. Tam, cóż to jest? Porucznik nie wierzy własnym oczom. Pod nim znajduje się przecież nieprzyjacielskie lotnisko! W pięknym równym szyku, pomalowane na brunatny kolor zlewający się z podłożem, stoją polskie maszyny. Jak konia do żłobu, tak tego faceta ciągnęło do domu. Toż to fantastycznie! Gdyby nie przeleciał tutaj, pozostałych nie można byłoby wykryć, gdyż w swoim ziemistym kamuflażu trudne byłyby do odróżnienia od podłoża. Teraz dopiero może być zabawa. Na początek jednak trzeba zatlatwić tego z przodu! Kiedy Polak chciał wylądować, niemiecka maszyna usiadła mu na karku. Krótko i ostro zajazgotwały serie karabinów maszynowych i 2-centymetrowych działek, pociski z trzaskiem uderzyły w polską maszynę, która okręciła się jak bąk, przelamała i zaczęła płonąć. Naraz w powietrzu nad lotniskiem znalazła się druga polska maszyna. Jakiś sierżant wziął ją w obroty, zaatakował i ściągnął na ziemię, podczas gdy pozostałe siedem maszyn eskadry zajęło się polskimi samolotami bombowymi, które stały na dole na lotnisku. Tych pięć tustych kasków

pięknie się ustawiło. „Wzorowy szyk”, pomyślał porucznik, „jak na placu ćwiczeń”. Zejść w dół, skierować się w stronę szeregu, przelecieć tuż nad nim. No, to zaczniemy od pierwszego! – Strzelać! Uderzyć całą mocą karabinów maszynowych. Pierwszy płonie – Odskok i teraz ten drugi! Również z niego strzela wysoki płomień. Teraz trzeba wyciągnąć w górę własną maszynę. Za dowódcą eskadry atakuje już druga niemiecka maszyna. Znowu mrużą się oczy myśliwca, ponownie dudnią karabiny maszynowe. Dwie kolejne maszyny stają w płomieniach. Następną maszynę spotyka ten sam los. Klucz w rozciągniętym szyku, myśliwiec za myśliwcem, spada z nieba na znajdujące się w dole ofiary. Donośnie i metalicznie śpiewają silniki, a między wciśka się klekot karabinów maszynowych i szczekanie 2-centymetrowych działek. Podczas gdy niektóre maszyny spadają właśnie do ataku, inne wznoszą się już do góry, aby rozpocząć nowy atak.

[...] Lotnisko poniżej jest już wyczyszczone, to znaczny, na środku stoi jeszcze stóg siana. Być może jest to tak zamaskowany zbiornik benzyny. Trzeba zobaczyć. A więc jeszcze raz na dół. Siano się pali, strzelają jasne płomienie, wyszło na jaw dlaczego: w ten sposób Polacy zamaskowali cztery brunatno pomalowane maszyny myśliwskie. W mig i one stanęły w płomieniach. [...] Wszystko to wydarzyło się w ciągu niewielu minut – może nie więcej niż dziesięć – i teraz niemieckie samoloty myśliwskie wzniosły się ponownie w górę, uformowały szyk w powietrzu, a siedzący za ich sterami mężczyźni śmiali się i wiercili na długość pasów; ich maszyny wykonywały niewielkie podskoki. Dwa zestrzelenia, dziewięć maszyn zniszczonych na ziemi – tym można było się pochwalić!³³⁰

Tytułem komentarza do relacji niemieckiego lotnika warto tylko dodać, że na lotnisku nie było żadnych polskich bombowców, a Niemcom nie udało się zniszczyć aż dziewięciu polskich samolotów na ziemi. Faktem jest natomiast, że nieprzyjacielowi udało się zestrzelić dwa polskie myśliwce pilotowane przez ppor. pil. Tadeusza Jeziorowskiego i ppor. pil. Zdzisława Zadrozińskiego. Dla porównania warto sięgnąć do innej, tym razem polskiej relacji, autorstwa Falukiewicza:

W godzinach południowych ukazała się pojedynczy „Dornier” – krążył jakby czegoś szukał. Natychmiast wystartował por. pil. Tadeusz Jeziorowski i ppor. pil. Zadroziński. Ale okazało się, że Dornier był tylko wabikiem, aby wyciągnąć nasze maszyny z lotniska – co im się udało. Natychmiast dwie nasze maszyny zostały obłożone przez 9 maszyn niemieckich Me-109. Walka była krótka i nierówna. Ja jak zwykle siedziałem przy radiostacji

³³⁰ M. Emmerling, *Luftwaffe...*, T. 1, s. 68–69.

podsluchowej, obok mnie był mój szef st. sierż. Władysław Wirski, który przekazywał do maszyn sytuację podawaną przez Dowódcę Eskadry kpt. pil. Władysława Szczęśniewskiego. W pewnym momencie samolot ppor. pil. Zadrozińskiego zaczął ciągnąć za sobą czarną chmurę dymu i lotem ślizgowym skierował się na Lublinek, gdzie wylądował, a lekko ranny pilot uratował się. Kotłowanina w powietrzu trwała nadal przez kilka minut. Por. pil. Jeziorowski oganiał się jak mógł, ale to nie pomogło – maszyna buchnęła ogniem i runęła o 50 m od mego stanowiska. Pilot zginął na miejscu.

Wówczas maszyny nieprzyjacielskie urządziły „taniec śmierci”. Krążyły w kółko, ostrzeliwały z karabinów maszynowych stanowiska OPL i rów w którym skryła się załoga, jak też stojące wzdłuż rowu maszyny. Pociski z karabinów dziurawiły maszyny, które zaczynały się palić.

W tym czasie jak został strącony por. pil. Jeziorowski otrzymałem rozkaz skrycia się w rowie. Dalszy pobyt na samochodzie stał się niebezpieczny. Szybko z karabinem w rękę wskoczyłem do rowu i rozpocząłem strzelanie do krążących samolotów. Po wystrzeleniu całego magazynku złapałem następny. W czasie gdy ładowałem karabin drgnął mi w lewej ręce, prawa mi opadła a w oczach słońce poczerwieniało.

Wycie nurkujących samolotów, grad pocisków lecących i uderzających w ziemię o kilka centymetrów od mojej głowy nie robiły na mnie żadnego wrażenia. Do zapalonego samolotu, stojącego przede mną, podskoczyło kilku kolegów i zaczęli odciągać go od pozostałych w głąb lotniska.

W dali zapalił się stóg siana. Małe piekło na ziemi. Zrobiło mi się bardzo gorąco, zacząłem łapać ustami powietrze, z czoła spływał mi pot. Pochylałem się do przodu aby rozpiąć pas, prawa ręka mi zwisała, zobaczyłem na niej krew. Oglądam jakby nie swoją rękę, w tym czasie również spod brody zaczęła mi kapać krew. Gdy puściłem prawą rękę i lewą pomacałem podbródek zobaczyłem krew. Jak najszybciej rozpiąłem pas, do rowu wyrzuciłem torbę z maską, rozpiąłem mundur i na koszuli również zobaczyłem krew. Przez cały ten czas wycie samolotów krążących nad nami, pożary ożywiły personel, który nie zwracając uwagi na grożące niebezpieczeństwo usiłował ratować płonące samoloty.

Po wyczerpaniu się amunicji nieprzyjaciel odleciał, pozostawiając spustoszone lotnisko i wraki popalonych samolotów. Po odlocie nieprzyjaciela na lotnisku natychmiast zjawiała się sanitarka, kpr. pil. Jan Malinowski wskoczył do rowu, wziął mnie na ręce i wyniósł z niego, kładąc na nosze. Włożono mnie do sanitarki, która ruszyła na miejsce

*zakwaterowania, gdzie czekał na mnie por. pil. dr. Stanisław Pokrzywnicki, który udzielił mi pierwszej pomocy*³³¹.



Fot. 58 Inne ujęcie przedstawiające płonący myśliwiec ppor. Jeziorowskiego. Źródło: polishairforce.pl.

Pomijając drobną pomyłkę ciężko rannego w wyniku niemieckiego nalotu Falukiewicza, jego relacja jest jednym z dokładniejszych opisów ataku Bf 109 na lotnisko lwowskiego dywizjonu myśliwskiego. Dr Stanisław Pokrzywnicki nie był pilotem, ale jako oficer został przydzielony do jednostki myśliwskiej i mógł uchodzić wśród personelu naziemnego za pilota. Wszystkie polskie relacje są zgodne co do jednego – jako pierwszy nad lotniskiem w Widzewie – Ksawerowie przeleciał dwusilnikowy samolot, który wywabiał myśliwce w powietrze. Jest to spora różnica z opiniami strony niemieckiej. Lotnicy Luftwaffe twierdzą, że zostali doprowadzeni nad lotnisko przez samotny polski samolot, zmuszony wcześniej do ucieczki. Podobnie przebieg wypadków opisał także pplk Iżycki, który jednak przesunął atak Niemców na godziny wieczorne:

³³¹ A. Falukiewicz, op. cit., s. 27–28.

Pod wieczór następuje atak myśliwców nieprzyjaciela na lotnisko dyonu myśliwskiego folwark Ksawerów Widzew, własne straty 2 samoloty zestrzelone i 4 zniszczone na lotnisku. Nieprzyjaciel przyleciał za powracającymi z zasadzki własnymi samolotami mimo ich ostrożności³³².

W zasadzie jedyną relacją, która bezpośrednio wskazuje na zaangażowanie właścicieli majątku w sprowadzenie niemieckich myśliwców nad lotnisko, jest relacja Karola Surmy, który tak wspominał wydarzenia z czwartego dnia wojny, mylnie umieszczając je pod datą 5 września. W relacji Surmy jest jeszcze kilka nieścisłości, do których trzeba zaliczyć 20 Bf 109 atakujących lądowisko i brak uzbrojenia obsługi naziemnej, która, jak wiemy z relacji kpr. Falukiewiczza, była uzbrojona, i korzystając z broni piechoty, próbowała ostrzeliwać nadlatujące samoloty przeciwnika wobec niesprawności przeciwlotniczych Maximów, które miały zapewnić bezpieczeństwo lotnisku:

Z samego rana odleciały tylko dwa klucze na zasadzki, pozostałe maszyny na patrolowanie bądź stały nadal pod stertami na naprawie. Niemiecki obserwator na poddaszu pałacu wybrał dogodną chwilę na zaatakowanie naszego lotniska. Był to moment gdy gotowe do startu były tylko dwie nasze maszyny. Trzy nasze maszyny powróciły z patrolowania i kołowały właśnie do uzupełnienia paliwa, w tej chwili nadleciało niespodziewanie, lotem koszącym 20 szt. Me-109. Messerschmitty rozdzieliły się na dwie grupy i jedna z nich zaatakowała samoloty stojące na stanowiskach, a druga maszyny w naprawie pod stertami. W tej sytuacji do dwóch gotowych maszyn skoczyli por. Jeziorowski i por. Zadroziński, chcieli przynajmniej ratować samoloty. Już w czasie startu byli cały czas atakowani przez Messerschmitta.

Nisko nad ziemią odbyła się niefortunna walka. Otoczeni ze wszystkich stron i rażeni skoncentrowanym ogniem nie mogli się nigdzie oddalić. Por. Jeziorowski zdecydował się na lądowanie. W lawinie ognia usiłował usiąść przed samym lotniskiem, zauważył jednak słup wysokiego napięcia, poderwał jeszcze maszynę by przeskoczyć tę przeszkodę, lecz tuż potem uderzył płonąca maszyną w ziemię i zginął. W tym czasie por. Zadroziński wywijał się jak mógł Messerschmittom i wydostał się poza lotnisko, nieustannie atakowany zdołał wylądować na sąsiednim polu, wyskoczyć z kabiny i ukryć się w pobliskich zaroślach. Niemcy mścili się na jego maszynie aż do całkowitego spalenia, Zadroziński jednak ocalał. Trójka maszyn stojąca na stanowisku po uzupełnienie została spalona. Niemcy atakowali z wściekłością sterty zboża

³³² IPMS, sygn. LOT.A.II.6/1f, k. 9.

*i stojące między nimi samoloty w naprawie. Szczęśliwie podejście mieli trudne więc zapaliły się tylko sterty, a Messerschmitty odleciały myśląc, iż dokonały dzieła zniszczenia do końca. W kłębach gryzącego dymu wyciągnęliśmy jeszcze nie palące się maszyny spod stert i odszukaliśmy samolot por. Jeziorowskiego. Był doszczętnie spalony, trudno było doszukać się w nim zwłok pilota. Wieczorem powrócił por. Zadroziński. Trudno było nam pogodzić się z tym, że dywizjon nie posiadał choćby jednego karabinu maszynowego w OPL, żaden żołnierz z obsługi nie posiadał żadnej broni...*³³³

Wszyscy świadkowie są natomiast zgodni co do przebiegu walki powietrznej pomiędzy kluczem alarmowym (w zasadzie ograniczonym tylko do PZL P.11c pilotowanego przez ppor. Jeziorowskiego, gdyż samolot ppor. Zadrozińskiego udał się w pościg za Dornierem i jego pilot dopiero po pewnym czasie zorientował się w sytuacji³³⁴). Polski myśliwiec był na bieżąco informowany o położeniu niemieckich myśliwców przez radiostację pokładową. Możliwe, że ostateczne zestrzelenie maszyny pilotowanej przez oficera taktycznego lwowskiego dywizjonu myśliwskiego było spowodowane przerwaniem łączności radiowej lub błędem ppor. Jeziorowskiego. Powierzenie oficerowi taktycznemu zadania uczestnictwa w starciu alarmowym nie było najlepszym rozwiązaniem, jeśli weźmiemy pod uwagę, że na górnych powierzchniach płatów jego myśliwca PZL P.11c wymalowano trzy pionowe białe pasy, stanowiące oznaczenie maszyny należącej do oficera taktycznego dywizjonu. W trakcie walki samolot Jeziorowskiego otrzymał kilkanaście trafień z działek i karabinów maszynowych, które, niestety, dosięgły silnika i zbiornika paliwa, co doprowadziło do wybuchu pożaru. Niestety, pilotowi nie udało się awaryjne lądowanie – nie można wykluczyć, że kule nieprzyjaciela dosięgły pilota, który z powodu odniesionych ran próbował wycofać się z walki akurat w momencie, gdy samolot zapalił się od nieprzyjacielskich pocisków. Por. Jeziorowski zginął na miejscu.

Więcej szczęścia miał ppor. Zadroziński, który zaatakowany przez Niemców zdołał wylądować awaryjnie i opuścić atakowany przez nieprzyjaciela samolot, który również uległ zniszczeniu. Osobnym zagadnieniem jest atak na samoloty pozostawione na ziemi. W pierwszym rzędzie Niemcom udało się zniszczyć trzy przeznaczone do remontu samoloty. Uszkodzone, jak wskazuje na to „Sprawozdanie” mjr. Morawskiego, dość niegroźnie zostały trzy maszyny, które powróciły z

³³³ K. Surma, op. cit., s. 7–8.

³³⁴ A. Kurowski, *Bijcie...*, s. 156–157.

zasadzek myśliwskich, ze stanu spisano natomiast zestrzelone samoloty Jeziorowskiego i Zadrozińskiego. Innego zdania są niektórzy współcześni badacze³³⁵, którzy na potwierdzenie swojej opinii przytaczają w tym miejscu fragmenty „Sprawozdania” mjr. Morawskiego. Wydaje się, że choć opis ataku przedstawiony przez dowódcę dywizjonu jest dość obszerny, to jednak warto przytoczyć go w całości, gdyż zapoznanie się z całym fragmentem pozwoli wyjaśnić sytuację:

W godzinach popołudniowych nad lotniskiem podstawowym ukazał się samolot rozpoznawczy nieprzyjaciela na który wystartowała zasadzka w składzie por. pil. Jeziorowski i ppor. pil. Zadroziński Dzdzisław. Bezpośrednio po starcie nadleciały dotąd niewidoczne myśliwce Me 109 (9 samolotów). Rozpoczęła się krótka a nierówna walka.

Bezpośrednio przed nią wylądowały 3 samoloty własne, które wróciły z przyfrontowej zasadzki zagrożonej przez nieprzyjacielskie wojska ziemne. W chwili rozpoczęcia walki piloci samolotów tych chcieli startować lecz brak powietrza w butlach pokładowych i gorące silniki spowodowały, że nie mogli uruchomić silników.

Por. pil. Jeziorowski po krótkiej a zawziętej walce podchodzi do lądowania, prawdopodobnie ranny. W tym momencie zostaje zaatakowany przez nieprzyjaciela z tyłu i w powietrzu zapalony. Bezpośrednio potem spada na ziemię i ponosi śmierć.

W tym samym czasie walczy ppor. pil. Zadroziński, który z powodu unieruchomienia silnika i ranny w nogę zmuszony jest do lądowania. – Ląduje na przygodnym lotnisku. – Bezpośrednio po opuszczeniu samolot zostaje zapalony przez atakujące samoloty nieprzyjaciela.

Bezpośrednio po zestrzeleniu por. pil. Jeziorowskiego samoloty atakujące go, rozpoczęły ostrzeliwanie lotniska na którym stały 3 samoloty w których siedzieli piloci usiłujący na próżno zapuścić silniki. – Piloci chronią się do rowów. Wszystkie trzy samoloty zostają zapalone. St. szer. Majza Herman widząc płonące podwozie samolotu, który obsługiwał, opuszcza rów i gasi pożar. Równocześnie prawie zapalony zostaje stóg słomy na drugim końcu lotniska obok którego stały dwa samoloty sklasyfikowane do transportu kolejowego (silnie postrzelane) przez mjr. Markiewicza.

Dyon posiadał 4 karabiny maszynowe opl. systemu Maxim, które nie odegrały żadnej roli z powodu stałych zacięć i braków w wyszkoleniu obsługi.

³³⁵ J. Molski, op. cit., s. 491.

*Straty własne:**1 oficer zabity**1 oficer lekko ranny 1**szer. ciężko ranny**Samoloty:**1 samolot postrzelany**2 samoloty zestrzelone**2 samoloty spalone na ziemi³³⁶.*

Identyfikacja strat w personelu jest bardzo prosta – zabity por. Jeziorowski, ranny ppor. Zadroziński, ranny szeregowiec kpr. Falukiewicz. Znacznie trudniejsze okazuje się zidentyfikowanie (w oparciu o przedstawiony przez mjr. Morawskiego opis), strat poniesionych przez jednostkę w samolotach. Po pierwsze – strata niebudząca żadnych wątpliwości – dwa zestrzelone samoloty pilotowane przez Jeziorowskiego i Zadrozińskiego. Strata pewna, potwierdzona przez licznych świadków. Gorzej z samolotami uszkodzonymi i spalonymi, gdyż opis dowódcy dywizjonu można interpretować na różne sposoby. Najbardziej logicznym wyjaśnieniem wydaje się stwierdzenie przyjęte przez większość badaczy, zgodnie z którym trzy myśliwce, które powróciły do Widzewa z ewakuowanej zasadzki, zostały kompletnie zniszczone. Ta wersja nie pokrywa się ze słowami Morawskiego, który wspomina o tym, co potwierdza zresztą Falukiewicz, że co najmniej jeden z samolotów został ugaszony i odciągnięty od pozostałych płonących maszyn. Należałoby więc uznać, że była to pierwsza postrzelana przez Niemców maszyna.

Większość historyków uważa, że samolot ten został spisany przez dywizjon ze stanu. Problem pojawia się jednak przy okazji ewakuacji dywizjonu z Widzewa – Ksawerowa, gdyż po odjeździe rzutu kołowego na miejscu pozostała jeszcze czołówka techniczna, która miała poczekać na powrót ciężarówek i w tym czasie doprowadzić do stanu lotnego jeden z samolotów. Według relacji Surmy, był to myśliwiec PZL P.11, który udało się naprawić, ale wobec braku pilota powierzono go jednemu z mechaników, deklarującemu, że ukończył przeszkolenie z zakresu pilotażu. Drugi samolot, ze zdemontowanymi płacami ciągnięto za samochodem ciężarowym, niestety, doszło do jego utracenia podczas ataku niemieckich dywersantów na kolumnę samochodową w Nowosolnej³³⁷.

³³⁶ IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1a/5, k. 6.

³³⁷ Ł. Łydźba, *Lwowski...*, s. 130–132.

Jak widać, dywizjon pomimo ciężkich strat poniesionych w niemieckim ataku na lotnisko w Widzewie – Ksawerowie nie został sprowadzony do roli „wzmocnionego czterosamolotowego klucza”, jak chcą tego niektórzy badacze³³⁸, i choć pobity, to nie pokonany nadal podejmował próby zwalczania niemieckich wypraw. Ponadto wyjaśnienia wymaga jeszcze jedna kwestia – skoro samoloty zostały spisane ze stanu dywizjonu, to dlaczego podejmowano próby ich naprawy? A może w rzeczywistości stan obu samolotów nie był aż tak zły, i personel jednostki starał się doprowadzić je do stanu lotnego? Skoro zatem podjęto w miarę udaną próbę naprawy co najmniej jednego samolotu, to może stwierdzenie, że 4 września dywizjon utracił zdolność do prowadzenia działań operacyjnych, należałoby uznać za przesadzone?

Część z postawionych w tym miejscu pytań ma oczywiście charakter czysto retoryczny. Pozostaje natomiast niezaprzeczalnym faktem, że w kolejnych dniach dywizjon dysponował tylko pięcioma sprawnymi samolotami, przy czym jeden z nich, PZL P.11c, został dostarczony do jednostki wieczorem 4 września po remoncie fabrycznym w zakładach PZL w Warszawie. Nieprawdą jest natomiast stwierdzenie jednego z poznańskich badaczy, według którego dywizjon 4 września przestał prowadzić działania na rzecz Armii „Łódź”³³⁹.

O działaniach prowadzonych przez lwowski dywizjon myśliwski nie wspomina natomiast mjr Krzywobłocki, który od samego rana był zajęty ustalaniem, jak ma wyglądać dalsza praca jego jednostki. Od samego rana po mieście krążyły, także wśród żołnierzy, różne opowieści. Jedna z nich mówiła, że z niemieckich samolotów zrzucane

³³⁸ J. Molski, op. cit., s. 490–491.

³³⁹ Ibidem.



Fot. 59 Mechanik przygotowuje Bf 109 do lotu. Legion Condor. Źródło: zbiory autora.

śną cukierki i kiełbasa zawinięte w celofan³⁴⁰. Oczywiście była to nieprawda, a z niemieckich maszyn sypały się głównie bomby i pociski. Tymczasem na lotnisku lwowskiego dywizjonu zaczęły opadać emocje spowodowane atakiem Messerschmittów. Sytuacja nie nastrajała zbyt optymistycznie, ale dr Pokrzywnicki zdołał umieścić rannego w nalocie kpr. Falukiewicza w Szpitalu Ewangelickim w Łodzi³⁴¹. Stan rannego był bardzo ciężki – na miejscu dr. Pokrzywnickiemu udało się wprawdzie założyć tymczasowy opatrunek, ale rany odniesione przez Falukiewicza były bardzo ciężkie. Między innymi ze względu na fakt, że znaczna część personelu medycznego zatrudnionego w Szpitalu Ewangelickim była złożona z niemieckich lekarzy, którzy zmienili swoje nastawienie do polskich rannych po zajęciu miasta przez Wehrmacht, Falukiewicza nie poddano od razu odpowiedniej terapii, co doprowadziło do pogarszania się jego stanu zdrowia. Częściową sprawność

³⁴⁰ S. Krzywobłocki, op. cit., s. 137.

³⁴¹ Obecnie Wojewódzki Szpital Specjalistyczny im. M. Pirogowa w Łodzi.

odzyskał dopiero na krótko przed powstaniem warszawskim, po kilkuletnim pobycie w Szpitalu Ujazdowskim w Warszawie.

II

Około godziny po nalocie personel dywizjonu był już gotowy do wznowienia lotów na posiadanych samolotach. Tymczasem Niemcy, przeświadczeni, że zniszczyli wszystkie polskie myśliwce w rejonie Łodzi, wysłali w pobliże miasta dużą wyprawę bombową złożoną z ponad 30 Heinkli He 111, z I/KG 53. Mieli oni za zadanie zbombardować lotnisko połowe w Kucinach, gdzie stacjonowały bombowce „Łoś” z Brygady Bombowej, a także urządzenia kolejowe na terenie Kuluszek i dworca Łódź – Widzew (obecnie okolice ul. Puszkina w Łodzi). Podczas popołudniowej wyprawy na miasto jeden z Heinkli został zaatakowany przez nieznanego pilota z lwowskiego dywizjonu myśliwskiego i najprawdopodobniej uszkodzony, gdyż załoga samolotu z numerem bocznym A1+EK powróciła na własne lotnisko z niesprawnym silnikiem, meldując jednocześnie o stoczeniu walki z polskim samolotem³⁴². Sukces ten – niezgłoszony przez Polaków, przypisywany jest kpr. pil. Feliksowi Gmurowi³⁴³. Co ciekawe, mimo iż samolot niemiecki wrócił na własne lotnisko z niesprawnym silnikiem, to nie został uznany za uszkodzony. Świadczy to o celowym pomniejszaniu własnych strat – maszyna była de facto uszkodzona, i jako taka została poddana naprawom, które w tym konkretnym wypadku udało się wykonać siłami własnego personelu technicznego. Niestety, nie wiadomo, na jakiej podstawie Emmerling uznał, że strzelcem, który osiągnął niemiecki bombowiec, był kpr. Gmur.

O obecności polskich myśliwców donosili także lotnicy z III/KG 53, którzy widzieli trzy górnopłatowce w locie nad Łodzią, wydaje się jednak, że do meldunków załóg niemieckich bombowców należy podchodzić bardzo ostrożnie, gdyż, jak podaje Emmerling, lotnicy z 53 Pułku Bombowego meldowali o dostrzeżeniu na lotnisku w Kucinach (Aleksandrowie Łódzkim) 11 dwupłatowców³⁴⁴. Możliwe, że były to samoloty z jednej z eskadr obserwacyjnych, ale podane liczby są kompletnie niewiarygodne.

Sytuacja lwowskiego dywizjonu myśliwskiego uległa drobnej poprawie w godzinach przedwieczornych, gdy z warszawskiego Okęcia do Widzewa – Ksawerowa doleciał jeden samolot poddany wcześniej remontowi fabrycznemu. Możliwe, że była to maszyna, na której 31 sierpnia wyłamano

³⁴² Ł. Łydźba, *Lwowski...*, s. 113.

³⁴³ M. Emmerling, *Luftwaffe...*, T. 2, s. 83.

³⁴⁴ *Ibidem*.

podwozie³⁴⁵. Potwierdzenia lub zaprzeczenia tej informacji próżno szukać w dostępnej dokumentacji archiwalnej³⁴⁶. Jeżeli Łydźba ma słuszość, to trzeba by przyjąć, że remont samolotu pilotowanego przez ppor. pil. Rębalskiego był dość powierzchowny i gros prac została wykonanych na widzewskim lotnisku. Możliwe, że pracownicy PZL dokonali tylko odbioru technicznego samolotu, w którym remont podwozia de facto wykonali mechanicy, gdyż myśliwiec odstawiono do Warszawy lotem. Wątpliwości budzi również opis remontu przeprowadzonego w zakładach PZL, który znalazł się w opracowaniu Cynka, według którego samolot został odprowadzony do Warszawy przez plut. Domagałę. Pracownicy PZL mieli dokonać także napraw skrzydeł³⁴⁷. Informacja ta podważa, przynajmniej częściowo, stwierdzenie, że był to samolot, w którym doszło do wyłamania podwozia podczas lądowania w Widzewie – Ksawerowie, gdyż uszkodzenie skrzydeł praktycznie wykluczałoby odesłanie maszyny na remont do zakładów PZL drogą powietrzną.

W godzinach wieczornych wykonano jeszcze jeden przelot. Ciężko rannego ppor. Dzwonka załadowano na samolot sanitarny RWD-XIVb, z cywilną rejestracją SP-BNO, za którego sterami zasiadł ppor. Wróblewski, który odwiózł poparzonego pilota do Warszawy³⁴⁸. Maszyna została najprawdopodobniej uszkodzona podczas lądowania w Warszawie, gdzie po kapitulacji miasta przejęli ją Niemcy. W kontekście niektórych dokumentów archiwalnych, wątpliwości musi budzić data lotu. Zdaniem dr. Pokrzywnickiego, ppor. Dzwonek, który trafił do szpitala w Pabianicach, został odwieziony do Warszawy „przed opuszczeniem” Widzewa – Ksawerowa³⁴⁹. Niestety, stwierdzenie, kiedy dokładnie miało to miejsce, jest bardzo trudne, a pod określeniem „przed opuszczeniem” może dotyczyć zarówno 2, jak i 4 września. Najbardziej prawdopodobne wydaje się, że ewakuacja rannego do Warszawy miała miejsce wieczorem 4 września, jak chce tego Łydźba. Za tą datą przemawia fakt, że dopiero w tym dniu „wyszło na jaw”, co działo się z ppor. Wróblewskim, który odtransportował rannego do Warszawy, ostatecznej pewności jednak brak.

Czwarty dzień wojny był zdecydowanie jednym z najtragiczniejszych w dziejach lwowskiego dywizjonu myśliwskiego. Podczas jednej walki

³⁴⁵ Ł. Łydźba, *Lwowski...*, s. 114.

³⁴⁶ IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1a/5, k. 7.

³⁴⁷ J.B. Cynk, op. cit., s. 246.

³⁴⁸ J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 145.

³⁴⁹ IPMS, sygn. LOT.A.II.6/1f/12, k. 2.

utracono dwa samoloty, kilka innych zniszczono i poważnie uszkodzono na ziemi. W walce poległ oficer taktyczny dywizjonu, a ilość maszyn znajdujących się w dyspozycji jednostki drastycznie spadła. Pomimo porażki, jaką był atak niemieckiego lotnictwa na bazę lwowskiego dywizjonu, jednostka nie została zniszczona i jeszcze tego samego dnia zdołała stanąć do walki, a także powiększyć swoje konto zwycięstw o jeden uszkodzony niemiecki bombowiec. Walka trwała, choć sytuacja, w jakiej znalazła się Armia „Łódź” i jej lotnictwo, była nie do pozazdroszczenia. W godzinach wieczornych do sztabu gen. Rómmla zaczęły sływać niepokojące meldunki. Na kartach swoich wspomnień generał wspominał między innymi, że jednostki lotnicze przydzielone do armii stopniały do zaledwie kilku samolotów³⁵⁰. Informacja ta nie była jednak prawdziwa. Mimo to należało poszukać wzmocnień, względnie przeprowadzić reorganizację własnych sił, które wykrwawiły się w walce z Luftwaffe.

Tabela nr 8. Zwycięstwa i straty III/6 Dywizjonu Myśliwskiego w dniu 3 września*					
Zwycięstwa					
Lp.	Typ samolotu	Jednostka	Pilot	Okoliczności zestrzelenia	Uwagi
1	Do 17	Nieznaną jednostką dalekiego rozpoznania	ppor. pil. Zdzisław Zadroziński	Przechwycony w godzinach porannych	Samolot zaliczony jako zestrzelony, według niektórych opracowań uszkodzony
2	He 111	I/KG 53	kpr. pil. Feliks Gmur	Samolot uszkodzony podczas ataku w godzinach popołudniowych	Samolot nie figuruje w liście strat przedstawionej przez stronę niemiecką. Maszyna najprawdopodobniej lekko uszkodzona
Straty					
Lp.	Typ samolotu	Jednostka	Pilot	Okoliczności uszkodzenia / zestrzelenia	Uwagi

³⁵⁰ J. Rómmel, op. cit., s. 128.

1	PZL P.11c	III/6 Dywizjon	por. pil. Tadeusz Jeziorowski	Samolot zestrzelony w walce nad lotniskiem w Widzewie – Ksawerowie	Samolot nosił numer taktyczny 3, a na górnych płatach białymi prostymi pasami. Pilot zginął w walce
2	PZL P.7a	162 EM	ppor. pil. Zdzisław Zadroziński	Samolot zniszczony w walce powietrznej nad Widzewem – Ksawerowem, zapisany jako zestrzelony	Pilot zdołał wylądować i uciec z samolotu, który został zniszczony przez atakujące niemieckie myśliwce
3	PZL P.7a	162 EM	Nieznany	Samolot spalony na lotnisku po ataku niemieckich myśliwców	Strata całkowita
4	PZL P.7a	162 EM	por. pil. Bernard Groszewski	Samolot spalony na lotnisku po ataku niemieckich myśliwców	Strata całkowita
5	PZL P.7a	162 EM	Nieznany	Samolot uszkodzony – zapalił się	Ugaszony na ziemi przez obsługę techniczną, prawdopodobnie wyremontowany do 6 września

*Opracowanie własne, na podstawie: IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1a/5; S. Krzywobłocki, *Sprawozdanie z działalności podczas kampanii wrześniowej 1939 r.*, w: WTA, T. 3; K. Surma, *Moje wspomnienia z kampanii wrześniowej 1939 r.*, ze zbiorów J. Wypiórkiewicza; M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską*, t. 1 *Jagdflieger*, Gdynia 2002; Idem, *Luftwaffe nad Polską*, t. 2 *Kampfflieger*, Gdynia 2004; Ł. Łydzba, *Lwowski III/6 Dywizjon Myśliwski*, Poznań 2011, J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie obronnej 1939*, Warszawa 1992.

5 września 1939

Położenie lwowskiego dywizjonu myśliwskiego, podobnie jak całej Armii „Łódź”, w piątym dniu wojny nie przedstawiało się najlepiej. Niemcy, którzy od pierwszego dnia skupili się na przeprowadzeniu zdecydowanych ataków broni pancernej i własnej piechoty wzdłuż całego odcinka bronionego przez armię gen. Rómmla, zaczęli odnosić spore sukcesy i

wypierać polskich obrońców z zajmowanych przez nich pozycji. Nieciekawie przedstawiało się także położenie polskiej artylerii przeciwlotniczej, którą zamierzano wycofywać z Łodzi już 4 września, ostatecznie jednak nie zdecydowano się na ten krok³⁵¹. Jednocześnie do gen. Rómmla zaczęły docierać pierwsze informacje, które wskazywały na załamanie się polskiego frontu i upadek wcześniejszych planów „ofensywnego wystąpienia” na odcinku armii. Co gorsza, doszło do praktycznego przerwania i tak słabej łączności z armią gen. Kutrzeby i armią gen. Dęba-Biernackiego³⁵². Położenie armii tak opisywał ppłk Iżycki, zastępca dowódcy lotnictwa armijnego:

W związku z przerwaniem linii rzeki Warty i pobiciem własnej 10 DP dowódca Armii nakazuje odejście na linię Lutomiersk – Łask – Pabianice. Grupa gen. Dęba-Biernackiego ma bronić rejonu Piotrkowa, jest ona niezależna od Dowódcy Armii Łódź, z braku rozkazów z góry, decyzja zostaje uzgodniona między obu dowódcami.

[...] Nieprzyjaciel zatrzymany przez konieczność przeprowiania się przez Wartę naciera słabo. 30 DP i Wołyńska B.K. przeciwuuderzeniami w nocy wzięły sporo jeńców.

[...] W tym czasie grupa Gen. Dęba-Biernackiego ponosi zupełną klęskę pod Piotrkowem. Jej Wielkiej Jednostki rozdzielone zostają kolejno bite przez nieprzyjaciela i nie mogą się wspomagać. Jej 19 DP wyprowadzona w pole przed Piotrków zostaje zaskoczona przez bardzo silne lotnictwo i zaatakowana od południa przez Wielkie Jednostki pancerne nieprzyjaciela, ucieka w rozsypce. Nieprzyjaciel ściga w kierunku na północ obchodząc Łódź od wschodu³⁵³.

Warunki, w jakich przyszło działać oddziałom wchodzącym w skład armii gen. Rómmla, w kolejnych dniach uległy dalszemu pogorszeniu,

³⁵¹ S. Krzywobłocki, op. cit., s. 137–138.

³⁵² J. Rómmel, op. cit., s. 106–107.

³⁵³ IPMS, sygn. LOT.A.II.6/1f, k. 9–10.



Fot. 60 Myśliwiec PZL P.7a z lwowskiego dywizjonu w locie. Źródło: Imperial War Museum, domena publiczna.

co doprowadziło do załamania się morale w sztabie armii i wycofania go najpierw do Brzezin, a następnie do Mszczonowa. Ostatecznie dowódca Armii przeszedł do Warszawy, co przez wielu współczesnych historyków i badaczy uznawane jest niemalże za dezercję i porzucenie własnej armii na pastwę losu.

Tymczasem położenie własnego lotnictwa było dość trudne. Położenie sił własnych i niemieckich wskazywało, że konieczne jest możliwie szybkie ewakuowanie własnych jednostek na tyły. Niestety, brak informacji odnośnie do kolejnej linii oporu stanowił poważne utrudnienie dla dowódcy lotnictwa armijnego, który nie bardzo wiedział, gdzie powinien przesunąć swoje eskadry. Ostatecznie zapadła decyzja o przesunięciu, przynajmniej tymczasowym, jednostek lotniczych do rejonu Grójca. Sugerowało to, że Armia „Łódź” nie będzie, przynajmniej na razie, przekraczała Wisły i podejmie próbę powstrzymania postępów niemieckich pod Łodzią. W czasie gdy w sztabie trwały przygotowania do wydania rozkazów odnośnie do

nowej dyslokacji eskadr lotniczych, personel lwowskiego dywizjonu zaczął przygotowywać się do kolejnych działań.

II

Pomimo trudnej sytuacji sprzętowej, dywizjonowi wyznaczono zadanie: *Zwalczanie nieprzyjaciela z lotniska podstawowego na podstawie wiadomości z sieci dozorowania i własnej obserwacji*³⁵⁴.

Niestety, w wyniku strat poniesionych poprzedniego dnia nie było realnej możliwości powstrzymywania niemieckich wypraw bombowych. Pomimo tego personel dywizjonu wystawił jedną zasadzkę myśliwską, którą umiejscowiono w Czarnocinie, kilkanaście kilometrów na południowy wschód od podstawowego lotniska dywizjonu, które pomimo ataku niemieckich myśliwców nie zostało przeniesione na nowe miejsce. Rzut kołowy wyjechał do Czarnocina już o 3 w nocy, pod dowództwem majstra Józefa Zubrzyckiego. Prawdopodobnie obsadę ostatniej zasadzki myśliwskiej wystawionej przez lwowskich myśliwców w rejonie Łodzi stanowili por. pil. Władysław Goettel i plut. pil. Franciszek Prętkiewicz³⁵⁵. W Czarnocinie znajdowały się dwa PZL P.11c, które zamierzano zatrzymać w Czarnocinie aż do następnego dnia. Ze względu na pogarszające się położenie polskich oddziałów na linii frontu, nie zdecydowano się na zrealizowanie tych planów i przed wieczorem myśliwce odwołano do Widzewa – Ksawerowa. Podobnie wyglądała sytuacja z personelem technicznym, który jeszcze przed zmierzchem powrócił na główne lotnisko³⁵⁶. W trakcie całego dnia personel lwowskiej jednostki wykonał kilka lotów na przechwycenie niemieckich bombowców, przy czym wydaje się, że główny ciężar działań spadł raczej na pozostające w Widzewie – Ksawerowie dwa PZL P.11c, i jeden PZL P.7a. Zgłoś inaczej sprawę widzi dr Pawlak, który sugeruje, że w Czarnocinie wystawiono zasadzkę, złożoną z czterech samolotów PZL P.7a³⁵⁷. Prawdopodobnie w rejonie działania zasadzki pojawiały się niemieckie samoloty, ale Polakom nie udało się doprowadzić do rozstrzygnięcia żadnego ze starć. Po stratach poniesionych poprzedniego dnia, piloci z lwowskiego dywizjonu starali się zresztą

³⁵⁴ IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1a/5, k. 7.

³⁵⁵ Ł. Łydźba, *Lwowski...*, s. 115.

³⁵⁶ J. Zubrzycki, *Synawie...*, s. 12.

³⁵⁷ J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 153.

Fot. 61 Ppor. pil. Jan Dzwonek i ppor. pil. Zbigniew Szubert. W kabinie mechanik kpr. Suwiński. Źródło: polishairforce.pl.



oszczędzać swoje maszyny.

W godzinach przedpołudniowych lotnicy z Widzewa podjęli nieudaną próbę przechwycenia Dorniera Do 17 z eskadry dalekiego rozpoznania – niemiecka maszyna nosiła numery 7A+FK i wystartowała z Prus Wschodnich. Niemcy mieli za zadanie przeprowadzenie rozpoznania rejonu Oborniki – Wągrowiec – rzeka Warta – Łódź. Niemcom udało się uciec – Polaków dostrzegli w pobliżu Sieradza, wydaje się zatem, że był to jakiś patrol wykonany przez pilotów z lwowskiego dywizjonu, którzy liczyli być może, że podczas przelotu w pobliżu frontu uda im się natknąć się na jakiś samotny samolot rozpoznawczy.

Jeśli Polacy faktycznie liczyli na spotkanie z jedną z niemieckich lżejszych maszyn, to ich cierpliwość została wynagrodzona w godzinach popołudniowych, gdy pojawienie się polskich myśliwców meldowała załoga He 45/46. Możliwe, że była to ta sama grupa, która wcześniej została dostrzeżona przez lotników z Do 17, gdyż w dużym uproszczeniu można przyjąć, że obie niemieckie załogi meldowały o Polakach w rejonie Sieradza, drogi Łask – Szadek, czy, bardziej ogólnie, na południowy zachód od

Łodzi³⁵⁸. I tym razem Polakom nie udało się dogonić niemieckich maszyn. Ogólne podsumowanie działań lwowskiej jednostki w „Sprawozdaniu” mjr. Morawskiego nie dostarcza żadnych nowych informacji na temat ewentualnych sukcesów i porażek, które można by dopisać do konta lwowskiej jednostki:

*Działania przeciw samolotom nieprzyjaciela bez wyniku*³⁵⁹.

Jednocześnie w godzinach popołudniowych do Widzewa – Ksawerowa dotarł rozkaz dotyczący zmiany miejsca postoju jednostki. Dowództwo lotnictwa armijnego nakazywało przerzucenie wszystkich eskadr lotniczych znajdujących się jeszcze w dyspozycji płk. Iwaszkiewicza do rejonu Grójca. Mjr Morawski uznał, że przesunięcie dywizjonu odbędzie się w dwóch turach. Pierwsza, obejmująca ewakuację części personelu naziemnego, miała odbyć się jeszcze 5 września, drugą, zdecydowanie ważniejszą – obejmującą przesunięcie rzutu powietrznego dywizjonu – zaplanowano na poranek 6 września. Po dotarciu dywizjonu na nowe miejsce lotnicy mieli jeszcze powrócić do Widzewa – Ksawerowa, by zabrać naprawiany przez mechaników samolot myśliwski. Prawdopodobnie 5 września mechanicy dywizjonu przystąpili do naprawy dwóch maszyn postrzelanych w poprzednich dniach, które po „masakrze” z 4 września uznano za nadające się do naprawy. Najprawdopodobniej były to dwa PZL P.7a, chociaż w relacjach lotników i mechaników można natrafić także na stwierdzenia, że były to PZL P.11 i PZL P.7.

W godzinach wieczornych zakończono przygotowania do odjazdu pierwszej grupy, której zadanie polegało na dotarciu na nowe miejsce postoju dywizjonu i przygotowanie go na przybycie samolotów oraz pozostałych mechaników. Wyjazd nastąpił prawdopodobnie około godziny 21.00, przy czym większość autorów tłumaczy ten fakt oczekiwaniem na rozkazy ze sztabu płk. Iwaszkiewicza, dowódcy lotnictwa armijnego. Niewątpliwie jest to słuszne założenie, ale nie można zapominać, że dopiero około 20.00 do Widzewa – Ksawerowa powrócił rzut kołowy z wystawionej tego dnia zasadzki koło Czarnocina, którą od strony technicznej zabezpieczał Józef Zubrzycki. Wydaje się, że personelowi dywizjonu zależało zwłaszcza na powrocie dodatkowego samochodu. Po dotarciu do Widzewa, żołnierze lwowskiego dywizjonu zdążyli zapewne załadować na dodatkową

³⁵⁸ Ł. tydźba, op. cit., s. 116.

³⁵⁹ IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1a/5, k. 7.

ciężarówkę część sprzętu dywizjonu, po czym około 21.00 kolumna była gotowa do drogi.

Przebieg wypadków inaczej opisał Surma, który twierdzi, że dla drugiego rzutu pozostawiono w Widzewie jeden samochód ciężarowy – pozostałe miały dotrzeć po odstawieniu części personelu do rejonu Grójca³⁶⁰. W ciągu całego dnia dywizjon nie utracił ani jednego samolotu, niestety polskim pilotom nie udało się także przechwycenie żadnej nieprzyjacielskiej maszyny. Lotnicy spod znaku „skrzydlatego gronostaja” musieli poczekać na okazję do pomszczenia śmierci kolegów.

Podsumowanie działalności dywizjonu w dniach 1 – 5 września

Pięć dni walk w obronie Łodzi było szczególnie trudnym okresem dla lwowskiego dywizjonu myśliwskiego, który nie dysponował praktycznie żadnym wsparciem ze strony innych jednostek lotniczych. W przeciwieństwie do III/5 Dywizjonu Myśliwskiego, rozdzielonego pomiędzy Armię „Modlin” i Samodzielną Grupę Operacyjną „Narew”, lwowscy myśliwcy nie mogli oczekiwać, że w ich rejonie działania pojawią się samoloty myśliwskie z Brygady Pościgowej, które choćby częściowo odciążą ich w walkach powietrznych.

Począwszy od pierwszego dnia wojny dywizjon prowadził działania bojowe z lotniska podstawowego w Widzewie – Ksawerowie. Decyzja ta budzi bardzo wiele kontrowersji, zwłaszcza wśród autorów nowszych publikacji. W praktyce istnieje kilka wersji tłumaczących wykrycie lądowiska w Widzewie – Ksawerowie.

Lotnisko zostało zlokalizowane przez Niemców na skutek nieostrożności pilotów dywizjonu, którzy podczas powrotu z zasadzek „doprowadzili” niemieckie samoloty na lotnisko.

Lotnisko zostało wykryte przez niemiecką V kolumnę, z którą w mniejszym lub większym stopniu współpracowali właściciele majątku w Widzewie – Ksawerowie.

W zasadzie obie przedstawione wyżej koncepcje nie wykluczają się wzajemnie, ale większość badaczy przychyliła się raczej do pierwszej wersji,

³⁶⁰ K. Surma, op. cit., s. 8.

uznając drugą za wymysł niektórych członków personelu naziemnego. W zasadzie pierwsza wersja mówiąca o „doprowadzeniu” samolotów Luftwaffe nad własne lotnisko nie wyklucza drugiej, tym bardziej że, jak już wspomniano, w rejonie Pabianic i Łodzi działała silna i dobrze zorganizowana partia polityczna o charakterze narodowo-socjalistycznym, której członkowie nie zostali całkowicie zneutralizowani w przededniu niemieckiej agresji na Polskę.

Najbardziej kontrowersyjnymi kwestiami związanymi z pobytom lwowskich myśliwców w Widzewie jest ilość odniesionych w tym czasie zwycięstw powietrznych. Tutaj napotyka się na poważny problem wynikający z faktu, że strona niemiecka w celu ukrycia własnych strat uciekała się do stosowania „kreatywnej księgowości”, której ślady napotyka się w opracowaniach opartych na dokumentacji Luftwaffe. Co zrozumiałe, dowódca lwowskiego dywizjonu nie miał dostępu do akt niemieckich, w związku z czym zaliczanie zwycięstw poszczególnym pilotom odbywało się w oparciu o nie zawsze dokładne meldunki składane przez polskich myśliwców. Pomimo tego znaczna część zwycięstw zgłoszonych przez dywizjon w dniach 1 – 5 września znajduje potwierdzenie w dokumentacji niemieckiej, czy to w formie zestrzeleń potwierdzonych, czy to zapisanych w sposób dość specyficzny uszkodzeń. nierozstrzygnięte pozostają natomiast walki powietrzne prowadzone przez dywizjon 1 września. W zasadzie przytoczone w pracy relacje ppor. Głowczyńskiego, mjr. Krzywobłockiego z dywizjonu artylerii przeciwlotniczej oraz jednego z mechaników lwowskiego dywizjonu są zgodne co do faktu, że już w pierwszym dniu wojny lwowski dywizjon zestrzelił co najmniej jeden samolot nieprzyjaciela. Biorąc pod uwagę wspomnianą często w literaturze historycznej słabość polskiego sprzętu, należy uznać to za spory sukces.

Oczywistym jest, że Polacy nie odnosili tylko sukcesów. Dywizjon utracił około 17 samolotów, przy czym wydaje się, że co najmniej kilka z nich nadawało się jeszcze do remontu. W oparciu o relacje niektórych mechaników dywizjonu można odnieść wrażenie, że 5–6 września mogliby naprawić własnymi siłami od dwóch do trzech samolotów, co podniosło by liczebność jednostki do sześciu–siedmiu



Fot. 62 Samolot myśliwski PZL P.7a porzucony przez lwowski dywizjon w rejonie Łodzi, prawdopodobnie okolice Brzezin. Źródło: polishairforce.pl.

maszyn 6 września. Możliwe, że do 7 września udało się „odzyskać”, lub za sprawą „kanibalizacji” uszkodzonych samolotów doprowadzić do wyremontowania jeszcze jednego myśliwca. Nie ulega wątpliwości, że personel lwowskiego dywizjonu bardzo dobrze radził sobie w pracach technicznych, o czym może świadczyć przeprowadzona w polu modernizacja silników w samolotach PZL P.7a, którą tak opisywał majster Surma:

Za zgodą d-cy Dyonu wydałem rozkaz mechanikom obsługującym samoloty P-7 aby rozłączyli cięgna „boostów”, przez co silniki zyskały większą moc i prędkość tych maszyn dorównywała P-11C. Już teraz byliśmy całkowicie przygotowani³⁶¹.

Powyższy fragment może budzić uzasadnione zaskoczenie. Niestety, bez odpowiedniej wiedzy technicznej próby potwierdzenia lub obalenia tej teorii są praktycznie niemożliwe. Z zasady możliwości wyeksploatowanych silników zamontowanych w samolotach PZL P.7a były znacznie mniejsze niż nieco młodszych PZL P.11, nie możemy jednak zapominać, że polscy mechanicy lotniczy mieli bardzo duże umiejętności i często doprowadzali do

³⁶¹ Ibidem, s. 3.

stanu lotnego samoloty, które w innych przypadkach byłyby skierowane na remont fabryczny. Stało się to szczególnie widoczne zwłaszcza podczas walk na zachodzie, we Francji i Anglii.

Bardzo trudne jest również, wbrew temu, co pisał znany poznański detektorysta, zlokalizowanie miejsc zestrzelenia poszczególnych samolotów należących do polskich jednostek lotniczych. Relacje świadków często nie pokrywają się z dokumentacją archiwalną, co nie powinno dziwić, biorąc pod uwagę fakt, iż lokalizacja pewnych miejsc podawana w dokumentach wojskowych, kompletnie nie pokrywa się z obecnymi granicami administracyjnymi poszczególnych miejscowości, które ulegały poważnym zmianom. Dobrym przykładem takich zmian jest likwidacja folwarków, które po zakończeniu wojny zostały poddane parcelacji, względnie posłużyły jako podstawa do stworzenia Państwowych Gospodarstw Rolnych, które na początku lat 90. uległy likwidacji, co doprowadziło do kolejnych zmian. Znaczna część istniejących w czasie wojny wsi stała się obecnie terenami pospiesznej rozbudowy osiedli domków jednorodzinnych, co doprowadziło do poważnych zmian w krajobrazie. W tych warunkach podejmowanie prób rekonstrukcji miejsc upadku samolotów zestrzelonych podczas kampanii wrześniowej nie ma większego sensu. Poszukiwania prowadzone „na dziko”, bez wsparcia archeologów czy choćby pozwoleń wojewódzkiego konserwatora zabytków, często prowadzą do błędnych wniosków. Dobrym przykładem jest domniemane zestrzelenie samolotu pchor. Ruszela w rejonie Rzgowa.

Podsumowując działania lwowskiego dywizjonu myśliwskiego w pierwszych dniach kampanii wrześniowej, trzeba stwierdzić, że był to bardzo intensywny okres. Piloci wykonywali od kilku do kilkunastu lotów bojowych w ciągu dnia i uczestniczyli w kilku większych potyczkach. Pomimo poważnych strat poniesionych przez lwowski dywizjon, nie było mowy o „ograniczeniu dywizjonu do roli wzmocnionego klucza czterech samolotów”³⁶². Czy jednak działania lwowskich myśliwców mogły być bardziej efektywne? Możliwe. Prawdopodobnie gdyby dowództwo dywizjonu rankiem 4 września przeniosło podstawowe lotnisko na inne miejsce, udałoby się uniknąć poważnych strat poniesionych w wyniku ataku niemieckich myśliwców – ale jak już zaznaczono, dowództwo liczyło na możliwość wykorzystania przebiegającej niedaleko Widzewa – Ksawerowa linii kolejowej. Marnotrawstwem sił i środków było natomiast kierowanie

³⁶² J. Molski, op. cit., s. 491.

lwowskiego dywizjonu myśliwskiego do działań nad pierwszą linią frontu. Polskie samoloty myśliwskie nie były w stanie skutecznie zwalczać niemieckiej piechoty i kolumn zmotoryzowanych, nie mówiąc już o broni pancernej.

Rozdział III

W BRYGADZIE POŚCIGOWEJ

Odejście lwowskiego dywizjonu myśliwskiego z rejonu działania Armii „Łódź” stanowiło de facto wyłączenie jednostki z lotnictwa armijnego. Nową formacją, w skład której włączono lwowski dywizjon, została Brygada Pościgowa, stanowiąca część lotnictwa dyspozycyjnego Naczelnego Wodza. Działalność Brygady Pościgowej w pierwszych dniach wojny ograniczała się do zwalczania niemieckich samolotów bombowych i myśliwskich próbujących dotrzeć nad Warszawę. W skład Brygady wchodziły dwa dywizjony z warszawskiego 1 Pułku Lotniczego i jedna eskadra myśliwska z 2 Pułku Lotniczego. Na wyposażeniu tej ostatniej znajdowały się przestarzałe samoloty PZL P.7a.

Na dowódcę Brygady wyznaczono bardzo doświadczonego pilota myśliwskiego, płk. pil. Stefana Pawlikowskiego. Była to postać wprost legendarna wśród polskich myśliwców, choć nie dla wszystkich. Wśród niektórych młodych pilotów, ludzie pokroju Pawlikowskiego budzili wyraźną niechęć. Wiązało się to z wypadkami, które rozegrały się latem 1926 r., gdy Pawlikowski wdał się w sprzeczkę z kierowcą taksówki. Sprawa znalazła finał na komisariacie policji, gdzie doszło do tragicznego finału – pilot zastrzelił taksówkarza. Za swój czyn trafił do więzienia, ale już w 1928 r. został skierowany do poznańskiego 3 Pułku Lotniczego. Jako dowódca Brygady Pawlikowski radził sobie całkiem dobrze. Podobnie jak w przypadku jednostek lotnictwa armijnego, wszystkie eskadry, wchodzące w skład Brygady jeszcze przed wybuchem wojny, znalazły się na lotniskach polowych w rejonie Warszawy.



Fot. 63 Myśliwce ze 113 Eskadry Myśliwskiej przed startem. Źródło: NAC, domena publiczna.

1 września Brygada stawiała mężny opór nieprzyjacielowi. Personel III/1 Dywizjonu myśliwskiego meldował:

Dyon od świtu w stanie alarmu. Około godz. 6.00 start i pierwsze spotkanie z nieprzyjacielem w sile około eskadry samolotów Do-215 nad Warszawą. Samoloty nieprzyjaciela zostały rozproszone i unikały walki, napadając tylko na nasze pojedyncze samoloty związane w walce. Został zestrzelony ppor. Palusiński podczas atakowania trójki Do-215.

Około godziny 14.00 start na alarm. Został złapany i atakowany przez pilotów samolot Do-17. Zapalił go z bliska por. Okrzeja. Do 17 wybuchł w powietrzu; por. Okrzeja przywiózł na silniku części blach.

Godzina 17–18.30 – Walka dyonu nad Warszawą z wyprawą bombową osłanianą przez myśliwców.

Sily nieprzyjaciela: 3–4 eskadry samolotów bombowych Do-215 i He-111, 1 eskadra bombowców nurkujących Ju-87, 2 eskadry Messerschmittów Bf-109. W wyniku walk, znaczną część ładunku zrzuciły na pola poza Warszawą.

Kpt. Sidorowicz został zestrzelony przez Messerschmitty Bf-109. Walcząc z jednym został zaskoczony przez drugi samolot.

Kpt. Krasnodębski walczył z 4-ma Ju-87, które uciekły w kierunku północnym.

III

Por. Łapkowski walczył z 5-ma Messerschmittami Bf-109, które atakowały bezładnie wykazując małą agresywność. Ppor. Daszewski zestrzelił w rejonie na północ od Warszawy Ju 87. Walki pilotów odbywały się przeważnie pojedynczo. Razem piloci dyonu stoczyli około 80 walk. Dyon zestrzelił w ciągu dnia 6 samolotów³⁶³.

W pierwszym dniu wojny nie próżnowali także piloci z IV/1 Dywizjonu Myśliwskiego. Jeden z nich tak opisywał działania dywizjonu w pierwszym dniu wojny:

W dniu 1.IX.39 r. od świtu dyon w alarmie: 2 eskadry (113 i 114) – w stanie ostrej gotowości.

[...] O godzinie 7.30 dostałem rozkaz startu na zgrupowanie bombowe nieprzyjaciela z kierunku Serocka.

Wystartowałem z dwoma (2) eskadrami o godz. 8.45 nawiązaliśmy walkę z bombowcami nieprzyjaciela i na skutek dużej szybkości nieprzyjaciela, oraz nalotu na różnych wysokościach i w wielu falach dyon rozciągnął się kluczami, dwójkami, a nawet pojedynczo – walczyliśmy około 2 godzin, z bombowcami i M 110 z walki samoloty wracały pojedynczo. Walki odbywały się na wielkiej przestrzeni – od Okęcia na południu Warszawy aż do Zakroczymia – Płońska, Pultuska – Wyszkowa – Świdra. Atakowaliśmy z wielką brawurą. Zestrzeleń w rejonie wymienionym wyżej w dniu 1 I – kilka, jednak uszkodzeń było dużo, gdyż wiele samolotów pojedynczych odpadało od szyków i z dymiącymi silnikami wracały do Prus, wykorzystując chmury, kryli się. Walki odbywały się przeważnie od 4–6 tysięcy metrów. Co powodowało męczenie pilotów gdyż nasze maski i aparaty tlenowe były nieodpowiednie – poza tym tlen został wyczerpany po tym pierwszym locie².

Podobnie jak w przypadku działań lwowskiego dywizjonu z Widzewa – Ksawerowa, również w przypadku Brygady Pościgowej pojawiały

³⁶³ Instytut Polski i Muzeum Sikorskiego w Londynie (dalej: IPMS), sygn. LOT.A.II.12/1a/3, k. 1–2. 2 IPMS, sygn. LOT.A.II.13/1a/12, k. 1.

się meldunki wskazujące, że w okolicy lądowisk zajmowanych przez polskie eskadry aktywnie działają miejscowi Niemcy. Według jednego z oficerów IV/1 Dywizjonu działania polskich samolotów na jednym z lotnisk polowych sygnalizowano za pomocą uruchamiania i wyłączenia wiatraka, meldowano także, że ostrzeliwano jeden ze startujących samolotów³⁶⁴.

W kolejnych dniach Brygada kontynuowała działania operacyjne z lotnisk położonych w pobliżu miasta. Aż do 7 września eskadry Brygady Pościgowej pozostawały w pobliżu Warszawy. Loty wykonywane w tym okresie przyniosły sporo sukcesów, ale nie ulegało wątpliwości, że dywizjonom Brygady zaczyna brakować sprzętu i amunicji. Wycofanie Brygady pod Lublin było różnie oceniane przez historyków. Z jednej strony Niemcy już od kilku dni zdawali sobie sprawę z faktu, że miasto jest bronione przez dużą grupę samolotów myśliwskich, która jest naprowadzana na wyprawy przeciwnika za pośrednictwem naziemnych stanowisk obserwacyjnych. Sieć dozoru w rejonie Warszawy kurczyła się z każdym dniem, a szybki marsz nieprzyjaciela w stronę stolicy coraz bardziej utrudniał skuteczne przechwytywanie niemieckich wypraw.

Jednocześnie w polskim dowództwie doszło do przewartościowania dotychczasowych planów wykorzystania własnych, nad wyraz skromnych, sił myśliwskich. Po pierwszych doświadczeniach wyniesionych z walk toczonych przez poszczególne dywizjony myśliwskie uznano, że lepszym rozwiązaniem będzie włączenie wszystkich sprawnych myśliwców do jednej dużej jednostki, która powinna zapewnić swobodę działania własnym siłom w rejonie, gdzie planowano przystąpić do organizowania zdecydowanego oporu, a następnie podjąć próby odzyskania inicjatywy i opóźnienia marszu nieprzyjaciela na południe, gdzie zamierzano stawiać opór wzdłuż granicy rumuńskiej. Decyzja ta była podyktowana nadziejami, jakie polskie władze wojskowe wiązały z koncepcją obrony na tzw. przedmościu rumuńskim. Polacy liczyli, że jeśli uda się wytrwać wystarczająco długo, do rumuńskich portów nad Morzem Czarnym zaczną docierać pierwsze dostawy zakupionego na zachodzie nowoczesnego sprzętu wojskowego.

Zainteresowanie sprzedażą sprzętu wojskowego dla Polski było duże, a Polacy uchodzili za atrakcyjnych kontrahentów dla firm brytyjskich, francuskich i amerykańskich. Już wcześniej doszło do zawarcia umowy z Włochami, którzy mieli dostarczyć wodnosamoloty dla Dywizjonu Lotniczego Marynarki Wojennej w Pucku. Wiosną 1939 r. polskie

³⁶⁴ IPMS, sygn. LOT.A.II.13/1a/12, k. 5.

władze zawarły umowy z Brytyjczykami i Francuzami, którzy mieli dostarczyć Polsce „nowoczesny” sprzęt lotniczy. Rozmowy te od samego początku budziły wiele wątpliwości, jeśli chodzi o dobór sprzętu. Zgodnie z brytyjską doktryną wykorzystania lotnictwa, najlepszymi samolotami myśliwskimi przeznaczonymi do zwalczania nieprzyjacielskich bombowców były dwumiejscowe myśliwce z wieżyczkami. Między innymi w tym celu opracowano dwumiejscowy samolot myśliwski Paul Boulton Defiant. Dywizjony wyposażone w Defianty, które zaczęły trafiać do służby w jednostkach liniowych, dopiero w 1940 r. poniosły ciężkie straty już przy pierwszym spotkaniu z nieprzyjacielskimi myśliwcami. Mniejszym zainteresowaniem Brytyjczyków cieszyły się myśliwce jednomiejscowe, takie jak uznawane za kompletnie przestarzałe Hawker Hurricane’y, i uznawane za nowoczesne Spitfire’y³⁶⁵. Lotnictwo brytyjskie odczuwało poważne braki, jeśli chodzi o dywizjony wyposażone w myśliwce jednomiejscowe. Braki były na tyle poważne, że dowództwo Królewskich Sił Powietrznych zareagowało bardzo nerwowo na koncepcję wysłania kilku własnych dywizjonów myśliwskich do Francji w ramach brytyjskiego korpusu ekspedycyjnego.

Między innymi z tego względu Brytyjczycy sprzedali Polakom tylko kilka samolotów myśliwskich – sprzedaż jednego Spitfire’a była jasnym sygnałem dla polskiego sojusznika, że położenie Brytyjczyków jest bardzo trudne. Anglicy nie mieli natomiast problemu ze sprzedażą dużej ilości lekkich bombowców rozpoznawczych – angielskiego odpowiednika samolotu PZL.23b „Karas”. W Wielkiej Brytanii zakupiono ok. 100 samolotów Fairey Battle, które podczas walk we Francji okazały się niewiele lepsze, a pod pewnymi względami nawet nieco gorsze od używanych w Polsce „Karasi”.

W tej sytuacji nie powinno dziwić, że gotowość do sprzedaży myśliwców Polsce wyraziła Francja, która sprzedawała Polsce dość znaczną, jak na polskie warunki, ilość samolotów myśliwskich Morane

³⁶⁵ G. Baughen, *The RAF. In the battle of France and the battle of Britain. A reappraisal of army and air policy 1938–1940*, Stroud 2016, s. 16–17.



Fot. 64 Piloci brytyjscy na skrzydle Hurricane'a we Francji. Źródło: zbiory Barry'ego Marschalla.

– Saulnier Ms. 406. Niestety, w momencie wybuchu wojny był to sprzęt pod wieloma względami przestarzały, który nie umywał się do nowych francuskich myśliwców Bloch-150, Bloch-152 czy Dewotine D.520. Problemy z pokryciem zapotrzebowania własnego lotnictwa myśliwskiego na nowoczesny sprzęt odczuwała także Francja, która jeszcze przed wybuchem wojny rozpoczęła rozmowy z Amerykanami, od których zakupiono znaczną ilość nowoczesnych myśliwców Hawk-75. Problemy istniały także w zgromadzeniu odpowiedniej ilości bombowców; również w tym przypadku zapadła decyzja o zakupie bombowców produkcji amerykańskiej.

W Polsce znacznie mniej mówi się o amerykańskich próbach sprzedaży amerykańskich samolotów myśliwskich i bombowych dla polskiego lotnictwa. Jerzy B. Cynk wspomina o propozycjach Amerykanów, którzy próbowali sprzedać polskiemu lotnictwu wojskowemu samoloty Hawk-75A

i Serversky EP-1³⁶⁶, jednakże w rzeczywistości problem był znacznie bardziej skomplikowany. Amerykanie proponowali sprzedaż nie tylko samolotów myśliwskich, ale także maszyn transportowych, nowych i używanych bombowców. 17 marca 1939 r. swoją ofertę na sprzedaż trzech samolotów transportowych z myślą o wykorzystaniu w lotnictwie wojskowym lub transportowym przedstawiła firma Vimalert, która zobowiązywała się dostarczyć trzy samoloty Vultee V-1A. Dwie maszyny miały być fabrycznie nowe, trzeci samolot miał wylatanych 400 godzin, z tego ok. 80 godzin na zamontowanym w płatowcu silniku³⁶⁷. Samoloty tego typu byłyby całkiem niezłą inwestycją – były to całkowicie metalowe, jednosilnikowe samoloty pasażerskie, rozwijające prędkość maksymalną ok. 360 km/h. Maszyn tego typu na nieco większą skalę użyto jako bombowców podczas wojny domowej w Hiszpanii, gdzie korzystało z nich zarówno lotnictwo republikańskie, jak i nacjonalistyczne. Oferta amerykańska opiewała na 95 tys. dolarów, jednakże nie spotkała się z zainteresowaniem strony polskiej. Podobnie jak inne oferty lotnicze – zakup swoich samolotów proponowały także wytwórnie Brewster i Bellanca.

Ostatecznie plany te nie zostały zrealizowane, a Polacy złożyli zamówienie na samoloty francuskie i angielskie. Na krótko przed niemiecką agresją na Polskę, z polskiego wybrzeża wyprowadzono trzy najnowocześniejsze polskie kontrtorpedowce, które po przedostaniu się do Anglii otrzymały rozkaz eskortowania statków handlowych płynących do Rumunii z zaopatrzeniem dla Polski. Wprawdzie załadunek – zarówno pierwszych statków brytyjskich, jak i francuskich, miał miejsce jeszcze pod koniec sierpnia³⁶⁸, ale plany te napotkały na poważne trudności, między innymi niechęć norweskich marynarzy do wykonywania rejsu z ładunkiem materiałów wybuchowych³⁶⁹. Polacy stworzyli wprawdzie skomplikowany plan przewozu samolotów zakupionych we Francji do Syrii, ale koncepcja ta od samego początku była poważnym błędem. Ostatecznie pierwsze francuskie statki z zakupionymi przez Polskę materiałami (między innymi olejem rycynowym do francuskich silników, silnikami do samolotów LWS-3 „Mewa” i niewielką ilością gotowych myśliwców) wyszły z portów... 15 września. Zbyt późno, by pomóc Polsce.

³⁶⁶ J.B. Cynk, *Polskie siły powietrzne w II Wojnie Światowej. Tom I 1939–1943*, Gdańsk 2001, s. 43.

³⁶⁷ Archiwum Akt Nowych (dalej AAN), sygn. 2/490/0/-/2324, k. 18.

³⁶⁸ W. Mazur, *Niebo rozwianych nadziei. Zachodni sojusznicy wobec wojny powietrznej w Polsce we wrześniu 1939 roku*, Kraków 2018, s. 204.

³⁶⁹ Ibidem.

Nieco lepiej wyglądała sytuacja z brytyjskim statkiem „Lassel”, który 3 września dotarł do brytyjskiej bazy morskiej w Gibraltarze. W jego ładowniach znajdowało się 14 Hurricane’ów, 1 Spitfire, 6 Battle’i oraz 600 ton bomb, znaczna ilość amunicji lotniczej i cały szereg innego sprzętu³⁷⁰. Niestety, po dotarciu do największej brytyjskiej bazy nad Morzem Śródziemnym, „Lassel” został włączony w skład konwoju „Green 1”. Na krótko przed dotarciem konwoju do Port Saidu, „Lassel” wziął kurs na Sтамбуł. Nim tam dotarł, okazało się, że dalszy rejs do Rumunii nie ma większego sensu.

Prawdopodobnie w nawiązaniu do wspomnianej wcześniej koncepcji przerzucenia zakupionych we Francji samolotów do Syrii, w drugim tygodniu wojny wśród polskich sztabowców pojawiła się koncepcja ewakuacji polskich samolotów treningowych i szkolnych do Syrii³⁷¹. W tej kwestii, podobnie jak w przypadku tranzytu samolotów angielskich i francuskich, prowadzono bardzo zaawansowane rozmowy z Rumunami. Niestety, tych niezwykle ambitnych planów nie udało się zrealizować.

W oczekiwaniu na sprowadzenie nowego sprzętu dla polskich jednostek, podjęto decyzję o reorganizacji całego lotnictwa. Rozkazy w tej sprawie wydano 10 września, ale prawdopodobnie decyzja w sprawie przeprowadzenia reorganizacji zapadła znacznie wcześniej. Rozkazy przewidywały włączenie wszystkich istniejących eskadr myśliwskich w skład Brygady Pościgowej. Eskadry wyposażone w lekkie bombowce rozpoznawcze „Karas” miały z kolei przekazać swój sprzęt eskadrom wchodzącym w skład Brygady Bombowej. W szeregach lotnictw armijnych miały pozostać tylko eskadry obserwacyjne wyposażone w samoloty Lublin R.XIII i RWD-14 „Czapla”. Wyjątek stanowiła Armia „Małopolska” stworzona z resztek Armii „Karpaty” i „Kraków”, której zamierzano przydzielić 151 Eskadrę Myśliwską, wchodzącą do tej pory w skład lotnictwa Armii „Modlin”.

W tym okresie trudno mówić o realnych działaniach Brygady Pościgowej oraz wchodzących w jej skład eskadr. Poważnym i odczuwalnym problemem okazał się brak paliwa oraz innych materiałów pędnych. Odczuwalny był również brak smarów i części zamiennych – w przypadku przeciągnięcia się działań wojennych mogło dojść do sytuacji, w której polskie lotnictwo zostałoby uziemione przez brak paliwa i sprawnych samolotów. Biorąc pod

³⁷⁰ Ibidem, s. 203.

³⁷¹ Instytut Polski im. Józefa Piłsudskiego w Nowym Jorku, (IPJP), sygn. 025/81, k. 146–147.

uwagę przyjęte przez polskie władze plany obrony na „Przedmościu Rumuńskim”, konieczne było utrzymanie Lwowa, skąd należało czym prędzej wyewakuować 6 Bazę Lotniczą, powstałą w wyniku mobilizacji 6 Pułku Lotniczego stacjonującego w czasie pokoju na terenie lotniska Lwów – Skniłów. Tymczasem położenie dowódcy Bazy płk. Franciszka Haberka było bardzo trudne. Panował kompletny chaos. Co kilka dni do personelu lwowskiej bazy – która w pierwszych dniach wojny była silnie bombardowana przez Luftwaffe, zgłaszali się rozbitkowie z różnych wykrwawionych jednostek lotniczych. W tych warunkach reorganizacja polskiego lotnictwa była z jednej strony konieczna, choćby po to, by na nowo przeliczyć siły, którymi faktycznie dysponowano, ale została przeprowadzona w niezbyt przemyślany sposób. W wyniku włączenia eskadr myśliwskich i rozpoznawczych w skład lotnictwa dyspozycyjnego Naczelnego Wodza poszczególne armie pozostały jedynie z bardzo słabymi jednostkami, które gdyby tylko pozostały na terenie działania armii, mogłyby, co najwyżej, wykonywać krótkie loty rozpoznawcze. Wyjątek stanowiło lotnictwo Armii „Poznań”, które nadal pozostawało w pasie działania własnej armii i wydatnie wspierało wojska lądowe w bitwie nad Bzurą.

Sytuacja, w jakiej znalazło się polskie lotnictwo wojskowe pod koniec pierwszego tygodnia walk, była bardzo trudna. Na początku drugiego tygodnia wojny, w związku z reorganizacją lotnictwa, sytuacja nie uległa bynajmniej poprawie. Podstawowym problemem Polaków pozostawała niemożność uzupełnienia strat poniesionych w pierwszych dniach wojny. Rozwiązaniem problemu mogło być przybycie statków z francuskimi i angielskimi myśliwcami, zakupionymi przez Polski rząd. Niestety, 17 września do wojny w Polsce dołączyli Sowieci, których interwencja przekreśliła wszelkie nadzieje na przecignięcie walk w Polsce.

6 września 1939

Rankiem 6 września sytuacja III/6 Dywizjonu Myśliwskiego przedstawiała się niezbyt dobrze. Znaczna część personelu jednostki pozostawała w drodze – część zmierzała do Grójca, pozostali oczekiwali na powrót pierwszego rzutu w dotychczasowej bazie lwowskiego dywizjonu, na lotnisku polowym w Widzewie – Ksawerowie, do którego zbliżały się oddziały niemieckie. Od samego rana w całej Łodzi panował chaos spowodowany bliskim wkroczeniem Niemców. W nocy z miasta wyjechał

dowódca Armii „Łódź” gen. Rómmel, który opuszczając własne oddziały, nie pozostawił żadnej informacji na temat nowego miejsca postoju sztabu armii. Jednymi z pierwszych, którzy dowiedzieli się o zniknięciu sztabu armii, byli lotnicy. W godzinach porannych w dotychczasowej kwaterze gen. Rómmela miał pojawić się ppor. pil. rez. Bohdan Arct, dowodzący 10 Plutonem Łącznikowym.

Pałac na Julianowie, gdzie znajdował się sztab Rómmela, był już opuszczony, na miejscu pozostawało tylko kilku wartowników, którzy nie potrafili udzielić żadnej informacji. Powrót na Lublinek zajął Arctowi sporo czasu; lotnik wspomniał wręcz, że krótko po powrocie na lotnisko w pobliżu Lublinka pojawiły się niemieckie oddziały, a krótko potem z łódzkiego lotniska odleciały dwa ostatnie RWD-8 należące do 10 Plutonu³⁷². Opis Arcta, choć bardzo interesujący, wydaje się jednak mało realny, zwłaszcza w kontekście wydarzeń opisywanych przez personel lwowskiego dywizjonu myśliwskiego.

Prawdopodobnie poprzedniego dnia lub rano 6 września, personel dywizjonu przejął dwa samoloty łącznikowe RWD-8 należące do Aeroklubu Łódzkiego lub umieszczonego na lotnisku Lublinek Ośrodka Przystosobienia Wojskowego Lotniczego. Trzecią maszyną biorącą udział w przelocie był najprawdopodobniej samolot RWD-8, należący do lwowskiego dywizjonu. Trzy maszyny łącznikowe pilotowane przez kpr. Urbańczyka, st. sierż. Grygułowicza i plut. Domagałę przewiozły pierwszą grupę mechaników na lotnisko Drwalew położone niedaleko Grójca. Podczas przelotu najgorzej spisywał się samolot pilotowany przez plut. Domagałę, który był zmuszony do awaryjnego lądowania niedaleko Grójca³⁷³. Nerwowo przebiegał także lot maszyny pilotowanej przez kpr. Urbańczyka, gdyż pilot i jego pasażer (majster Zubrzycki), dostrzegli przelatujące niemieckie samoloty i chcąc uniknąć nierównej walki, wylądowali w przygodnym terenie, a następnie kontynuowali swoją podróż. Po przerzuceniu pierwszej grupy mechaników do Drwalewa, okazało się, że na miejscu wprost roi się od samolotów ewakuowanych z Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa. Na lotnisku znajdowały się zarówno lekkie maszyny sportowe i treningowe, jak również samolot LWS-6 Żubr, łącznie

³⁷² Zdaniem Łydzby, RWD-8 z 10 Plutonu łącznikowego, pilotowany przez kpr. Alfonsa Knapika, został zestrzelony około godziny 8.00 przez leutnanta Helmuta Fahlbuscha, który błędnie rozpoznał szkolnego RWD-8 jako myśliwiec PZL. Niemiec miał lecieć Bf 110 z II/ZG 76. W kontekście relacji Surmy wydaje się, jednak, że mogła to być faktycznie maszyna z lwowskiego dywizjonu. Ł. Łydzba, *Lwowski III/6 Dywizjon Myśliwski*, Poznań 2011, s. 120–121.

³⁷³ IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1a/5, k. 7.

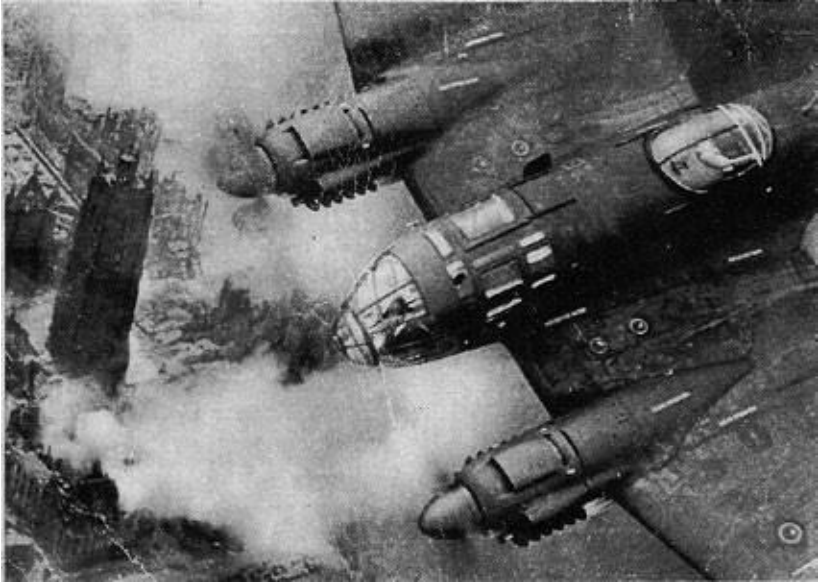
około 12 samolotów różnych typów. Sprzęt ten od razu wzbudził zainteresowanie personelu latającego i naziemnego z lwowskiego dywizjonu.

III

Krótko po przybyciu do Drwalewa trzech RWD-8 na lotnisko dotarła pierwsza część rzutu kołowego dywizjonu, a następnie na lotnisku w Drwalewie wylądowało pięć myśliwców należących do dywizjonu. Samoloty zatankowano i przydzielono do klucza alarmowego. W jego skład weszły trzy ³⁷⁴ samoloty myśliwskie pilotowane przez ppor. Głowczyńskiego, plut. Prętkiewicza i kpr. Urbańczyka ³⁷⁵. Krótko po przygotowaniu samolotów do startu, z nowego lotniska wyjechał rzut kołowy dywizjonu, którego zadanie polegało na powrocie na lotnisko w Widzewie po pozostałych mechaników i uszkodzone samoloty, które zamierzano jeszcze naprawiać siłami dywizjonu. Rzut kołowy po wylądowaniu wyruszył w stronę Widzewa, ale po ujechaniu zaledwie kilku kilometrów, kolumna została zaatakowana przez niemieckie lotnictwo. Po zbombardowaniu kolumn złożonych z uchodźców przemieszanych z oddziałami wojskowymi, niemieckie bombowce skierowały się w stronę lotniska w Drwalewie, skąd na przechwycenie nieprzyjaciela wystartowały trzy polskie myśliwce. Do trzech maszyn próbował także dołączyć pchor. Kornicki, ale silniki jego PZL P.7a nie zapalił – w samolocie nie uzupełniono najprawdopodobniej zapasu paliwa lub sprężonego powietrza potrzebnego do uruchomienia silnika, co sugeruje, że jego maszyna nie została włączona w skład

³⁷⁴ Łydźba podaje, że w skład klucza weszły cztery myśliwce. Ł. Łydźba, op. cit., s. 121.

³⁷⁵ Inny skład klucza alarmowego wystawionego 6 września na lotnisku Drwalew podaje Łydźba, według którego kluczek składał się z czterech samolotów. Czwartym pilotem miał być Franciszek Kornicki, jest to jednak bardzo mało prawdopodobne.



Fot. 65 Heinkel He 111 podczas lotu bojowego. Niemiecka pocztówka propagandowa. Źródło: zbiory autora.

klucza alarmowego. Innego zdania jest autor wydanej w 2011 monografii poświęconej lwowskiemu dywizjonowi myśliwskiemu. Swoje stanowisko podpira słowami Kornickiego zawartymi w pierwszym, angielskim wydaniu jego wspomnień:

Główny zdecydował, aby je ścigać i plut. Prętkiewicz i kpr. Urbańczyk wystartowali. Mój P.7 nie zaskoczył, zakaszał, posłał trochę spalin, ale nie odpałił i w końcu dostałem rozkaz wysiadki³⁷⁶.

W polskim wydaniu, Kornicki przedstawia sporo ciekawych informacji odnośnie do przebiegu wypadków 6 września.

6 września bardzo wczesnym rankiem główny rzut personelu – w tym część pilotów – oraz sprzęt opuścił Widzew transportem kołowym, natomiast tylny rzut nieco później wyprawił pozostałe pięć samolotów na nowe lotnisko. Kilku ludzi zostało, by naprawić samolot łącznikowy RWD-8.

³⁷⁶ F. Kornicki, *The Struggle. Biography of a Fighter Pilot*, Sandomierz 2008, s. 63.

Przeleciałem do Drwalewa, gdzie zaparkowaliśmy samoloty na skraju lasu i dostaliśmy rozkaz nie ruszać się i czekać na przybycie żołnierzy i pojazdów. Kilka godzin później pojawiły się w oddali trzy wrogie samoloty, bombardujące i ostrzeliwujące coś w pobliżu. Podporucznik Głowczyński zdecydował się wystartować przeciwko nim, podobnie jak sierżant Prętkiewicz i kapral Urbańczyk. Mój P.7 nie dał się uruchomić, kaszłał i charczał, i nie chciał ruszyć, a w końcu dostałem rozkaz wysiąść. Głowczyński i dwaj podoficerowie zestrzelili trzy niemieckie samoloty – chyba Henschle³⁷⁷.

Relacja Kornickiego, w polskim przekładzie wskazuje na kilka istotnych kwestii – po pierwsze, zdaniem lotnika na lotnisku w Widzewie – Ksawerowie pozostawał uszkodzony samolot RWD-8. Do tego wątku powrócimy później. Warto jednak zwrócić uwagę na fakt, że Kornicki nie twierdzi, że wchodził w skład klucza alarmowego, tudzież „zasadki”, gdyż tego określenia użył w kontekście działań dywizjonu z Drwalewa jego dowódca mjr Morawski. Zamiast tego lotnik opisuje podjętą przez siebie próbę startu na PZL P.7a.

Tymczasem bombardowanie kolumny należącej do lwowskiego dywizjonu myśliwskiego przyniosło bardzo bolesne straty. W wyniku nalotu zginęli: st. szer. pil. Michał Krzepakowski, st. szer. pil. Zbigniew Brzeźniak oraz kierowca jednego z samochodów st. szer. Lach. Rany odnieśli ppor. pil. Zbigniew Szubert, st. szer. pil. Węgliński oraz st. szer. pil. Tadeusz Andruszkow II³⁷⁸. Najbardziej rozpowszechnioną relacją dotyczącą wydarzeń z 6 września jest opis autorstwa Głowczyńskiego, który opisywał swoje przeżycia na łamach „Skrzydlatej Polski” oraz w rozmowie z Piotrem Matwiejem prowadzącym w Łodzi Salę Tradycji Lotnictwa Polskiego. Podczas udzielania wywiadu dla dziennikarza „Skrzydlatej Polski”, Głowczyński tak opisał przebieg wypadków:

Zestrzelenie należało do łatwiejszych. Nastąpiło ono 6 września w rejonie lądowiska Drwalew koło Grójca, na które tego dnia przeniósł się lwowski dywizjon myśliwski. Zauważyłem grupę He 111, które bombardowały szosę. Jeden z nich leciał nad nasze lotnisko polowe. Szybko zająłem miejsce w

³⁷⁷ Idem, *Zmagania. Autobiografia pilota myśliwskiego*, Sandomierz 2009, s. 78.

³⁷⁸ Było dwóch lotników o tym imieniu i nazwisku. W znanych opracowaniach istnieją dwie wersje. Według pierwszej z nich Tadeusz Andruszkow II urodzony w 1920 r. został ranny 6 września pod Grójcem. Lotnik ten miał zginąć w 1940 r. w Anglii. Według drugiej wersji 6 września w Grójcu zginął Tadeusz Andruszkow urodzony w 1919 r. Dowódca dywizjonu podaje, że ranny został „Andruszkow II”. IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1a/5, k. 7; T.J. Krzyszek, *Polskie Siły Powietrzne w Wielkiej Brytanii w latach 1940–1947* [złoczone z Pomocniczą Lotniczą Służbą Kobiet (PLSK-WAAF)], Sandomierz 2012, s. 58.

kabinie. Czekalem na odpowiedni moment, aby nie zdradzić naszego miejsca postoju. W pewnej chwili wystartowałem na pełnych obrotach silnika. Nie zauważony przez załogę He 111 podleciałem pod jego kadłub i wycelowałem długą serię z karabinów maszynowych. Od samolotu oddzielały się części blach. Po drugiej serii He-111 zapalił się, a ja na chwilę straciłem przytomność. Okazało się, że niemiecki bombowiec wyrzucił bomby, które wybuchły pode mną. Muszę przyznać, że wystartowałem bez zapięcia pasów, z gałęziami maskującymi na skrzydłach. Po wybuchu bomb o mało nie wypadłem z kabiny. Doleciałem do lotniska i z trudem wylądowałem, ponieważ mój samolot był nie sterowny. Dolna część skrzydłem i kadłub miały dziesiątki dziur od odłamków, a za moim fotelem zobaczyłem otwór wielkości beczki. Miałem szczęście³⁷⁹.

O wspomnianej walce istnieje jeszcze jedna relacja Głowczyńskiego.

6 września przenieśliśmy się na lądowisko pod Grójcem. Ja wraz z dwoma innymi pilotami znalazłem się w kluczu alarmowym, który miał... zakaz startu (by nie zdradzić naszej pozycji i ewakuowanego w lasy grójecki całego sprzętu PZL-u, min. prototypy samolotów), chyba że lotnisko znalazłoby się w bezpośrednim zagrożeniu bombardowaniem. W pewnym momencie dostrzegłem trzy Heinkle He-111, które zaczęły krążyć. Oznaczało to niechybnie, że bombardierzy znaleźli jakiś cel. I faktycznie po chwili posypały się bomby. Spadły one jednak nie na lądowisko lecz na szosie, którą zmierzał nasz rzut kołowy. Mimo zakazu startu, widząc zbliżające się niebezpieczeństwo, nie bacząc na pokrywające mój samolot maskujące gałęzie, rozpedziłem maszynę, by po chwili oderwać się od ziemi. W tym momencie dwa niemieckie samoloty przeleciały nad nami. Nie zdążyłem nawet zapiąć pasów i na bardzo małej wysokości pognąłem za nimi. Nie zauważyłem trzeciego Heinkla, który, kiedy ja przymierzałem się do jego kolegów, usiadł mi na ogonie. Całe szczęście, że on także znalazł się w opalach – pozostałe dwie „jedenastki” klucza alarmowego też zdążyły wystartować i wspólnie zestrzeliły ten samolot – bo mogło się to do dla mnie skończyć tragicznie. Tymczasem ja oddawałem już pierwsze serie do mojej ofiary. Tylony strzelec Heinkla zorientował się w sytuacji dopiero kiedy pociski zaczęły mu śmigać koło ucha. Ostatnią serię oddawałem dosłownie opierając się nosem o jego kadłub. Wtedy on się „zwinął”, strzelec umilkł i samolot zszedł na poziom drzew. Pilot jeszcze panował nad maszyną i by zwiększyć swoje szanse przeżycia przy uderzeniu w ziemię, czego już nie mógł

³⁷⁹ C. Głowczyński, *Wrześniowe pojedynki* (rozm. przepr. T. Malinowski), „Skrzydłata Polska”, nr 35 (2023), 02.09.1990, s. 9.

uniknąć, dokonał zrzutu bomb, które mu jeszcze zostały. W tym momencie mi się oberwało, jako że w dalszym ciągu podążałem za nim na małej wysokości. Siła wybuchu postawił maszynę pionowo, ja omal nie wypadłem trzymając się tylko drążka i manetki gazu. „Jedenastka” była niemilosiernie poszatkowana. Z tyłu, za siedzeniem, wyrwało dziurę, że beczkę można było w nią swobodnie włożyć, a ze skrzydeł zwisały poskręcane strzępy blachy. Mimo szoku i wstrząsu jakiego doznałem, udało mi się maszynę posadzić na lądowisku. Za chwilę przybiegł do mnie plutonowy z konwoju, który był bombardowany i uklęknął przede mną dziękując za uratowanie życia. Niestety, czterech jego kolegów poległo, wielu było rannych³⁸⁰.

Ostatnia relacja jest nie tylko znacznie bardziej szczegółowa, ale również znacznie bardziej wartościowa, gdyż została spisana przez bliskiego znajomego polskiego pilota, Piotra Matwieja. Według jednej z niemieckich publikacji propagandowych, 18 września w miejscu zestrzelenia dwóch niemieckich bombowców mieli pojawić się niemieccy lotnicy, którzy... na miejscu rozmawiali z polskimi dziećmi, które opowiedziały im o przebiegu całego starcia³⁸¹. Koncepcja ta, potwierdzona przez kilku kolejnych historyków, w tym autora opracowania dotyczącego działań Luftwaffe w Polsce, jest mało prawdopodobna. Po pierwsze – określenie dzieci odnoszące się do kilku dziewcząt w wieku 15–16 lat i chłopców w wieku 11–12 lat, jest niezbyt adekwatne. Po drugie, wydaje się mało prawdopodobne, by młodzież wiejska znała język niemiecki na tyle, by w miarę swobodnie przeprowadzić rozmowę z niemieckim oficerem. Członkowie załogi zaatakowanego bombowca tak wspominali przebieg tych wypadków:

2. klucz otrzymał 6.9.39 zadanie zniszczenia kolumn na drogach Nowe Miasto – Grójec – Grójec – Mszczonów. W przypadku nie stwierdzenia żadnego ruchu na drogach obrano jako drugi cel linię kolejową Nowe Miasto – Grójec. Od Piotrkowa klucz miał wolną rękę. Atak na kolumny miało poprzedzić rozpoznanie sytuacji z wysokości ponad 3000 metrów. W przypadku nie stwierdzenia obrony przeciwlotniczej i myśliwców miało dojść do ataku koszącego na przemieszczające się kolumny. Nad Piotrkowem 2. klucz pod moim dowództwem oddzielił się zgodnie z rozkazem od jednostki i rozpoczął na przepisowej wysokości przeszukiwanie dróg w poszukiwaniu ewentualnego ruchu. Nie stwierdzono obrony przeciwlotniczej ani myśliwców.

³⁸⁰ Wywiad z Czesławem Główczyńskim, „Historyczny Biuletyn Lotniczy Stowarzyszenia – Klubu Seniorów Lotnictwa w Łodzi”, nr 7/1998.

³⁸¹ Ł. Łydźba, op. cit., s. 125.

Po ponownym przelocie odcinka stwierdzono istnienie kolumny składającej się z 50 pojazdów na drodze Grójec – Mszczonów. Na południowym wschodzie od Grójca zmniejszyłem wysokość, dałem znak kluczowi do przejścia w linię i zaatakowałem lotem koszącym kolumnę na drodze. Kolumnę tworzył transport wojskowy składający się z omnibusów, pojazdów wojskowych, pomiędzy którymi poruszało się kilka mniejszych czołgów. Zaskoczona kolumna nie broniła się. 2. klucz przeleciał w linii dwa razy nad kolumną lotem koszącym obrzucając ją bombami (bomby odlamkowe) i ostrzeliwując z karabinów maszynowych. Część samochodów (około 10) stanęła w płomieniach. Największe straty zadały kolumnie karabiny maszynowe. Pozostałe bomby odlamkowe (8) zrzuciłem skutecznie na wagony i znajdujące się na dworcu kolejowym w Grójcu lokomotywnie. Po zrzuceniu bomb wzniosłem się na wysokość około 150 metrów, aby zebrać lecących za mną bocznych.

W tym samym momencie z dołu nastąpił atak myśliwski, niszcząc dolny kaem. Ataki myśliwców następowały teraz – po tym jak dolny karabin maszynowy stał się bezużyteczny – od dołu z odległości około 20 metrów. Radiowiec i mechanik pokładowy zostali trafieni. Próba uformowania szyku pary z jednym z lecących przede mną bocznym nie powiodła się ze względu na różnorodną szybkość i z powodu ataku myśliwców. Z powodu braku dolnego karabinu maszynowego i z powodu nadal trwających ataków z dołu, zostałem zmuszony do obniżenia wysokości lotu i do zejścia na najniższą wysokość. W ten sposób mogłem odeprzeć znajdujące się na dole myśliwce. W przebiegu dalszych ataków radiooperator kapral Jung zestrzelił jednego z myśliwców. Podobnie jak mechanik pokładowy widział on, jak samolot wywrócił się przez lewe skrzydło i zniknął w lesie (10 km na południowy zachód od Grójca). Z tego też powodu nie można było zaobserwować jego uderzenia o ziemię.

Po zakończeniu ataków oba „Kettenhunden” znajdowały się w rejonie zbiórki. W wyniku ataków myśliwców nie doszło do sformowania klucza. Kontakt wzrokowy z nimi został stracony w czasie walki powietrznej i potem podczas lotu na niskiej wysokości. Obaj boczni, 5J+CL i 5J+DL, nie powrócili. Należy przyjąć, iż padli ofiarą ataków myśliwskich. Po odparciu ataku nie zawróciłem w ich poszukiwaniu ponieważ miałem dwóch rannych członków załogi i nie funkcjonujący, trafiony pociskiem kaem. W wyniku trafienia zostało uszkodzone podwozie, które wyszło, a także część instrumentów pokładowych, co powodowało, że nie dało się stwierdzić czy maszyna nadaje się do dalszego lotu.

Samolot dowódcy klucza wylądował szczęśliwie na lotnisku pomimo 74 trafień³⁸².

III

Autor opracowania poświęconego działaniom niemieckiego lotnictwa podczas kampanii wrześniowej wskazuje, że źródłem wspomnianej relacji jest dokumentacja archiwalna zgromadzona w niemieckim archiwum państwowym. Tym co zwraca uwagę w przytoczonej relacji, jest kwestia strat poniesionych przez Niemców. Zgodnie ze słowami niemieckiego lotnika, w walce utracone zostały nie dwa, jak chcieli tego Polacy, ale trzy Heinkle. Ostatnia maszyna powróciła bowiem na własne lotnisko bardzo mocno postrzelana, z częściowo wysuniętym podwoziem, rozbitymi stanowiskami ogniowymi i zniszczonymi przyrządami pokładowymi. Dowódca załogi Heinkla stwierdził nawet, że załoga miała wątpliwości, czy maszyna jest w stanie kontynuować lot. Na pokładzie znajdowało się dwóch rannych – maszyna po powrocie nie nadawała się do dalszych lotów i została spisana ze stanu jednostki, ale nie ujęto jej na liście maszyn zniszczonych w walkach nad Polską. Akurat co do tego opracowanie Łydźby i przywoływane przez niego opracowanie Emmerlinga są zgodne, niemiecki Autor nie potwierdza jednak opowieści o rozmowie niemieckich lotników z polskimi dziećmi, które miały wskazać lotnikom Luftwaffe miejsce upadku dwóch He 111. Zamiast tego Emmerling przytacza inną relację, również pochodzącą ze zbiorów archiwalnych.

18.9.39 poleciałem na rozkaz mojego kapitana eskadry do Grójca, by zlokalizować miejsce pobytu dwóch maszyn – 5J+CL i 5J+GL, które zaginęły 6.9 podczas lotu koszącego. Podczas oblatywania drogi Mszczonów – Grójec na niskiej wysokości zauważyłem po prawej stronie resztki He 111 i rozpoznałem przy ponownym przelocie oznaczenie „CL”. Powróciłem na lotnisko polowe położone 10 km na wschód od Grójca, wylądowałem i otrzymałem na moją prośbę samochód osobowy do dalszych ustaleń. Razem ze mną pojechali Olt. Zinnert, Obfw. Hartel, Fw. John oraz Fw. Seitz. Zlokalizowaliśmy miejsce wypadku na linii Grójec – Mszczonów kilometr za wsią. Przesławice około kilometra w kierunku południowym od drogi. Na miejscu zdarzenia znajdowało się przypadkowo 4 dzieci – 2 dziewczynki w wieku 15–16 lat i dwóch chłopców w wieku 12–13 lat. Byli to Polacy mówiący łamaną niemczyzną, z którymi można się jednak było bez większych przeszkód porozumieć. Od nich dowiedziałem się rzeczy następujących:

³⁸² M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską. Tom 2 Kampflieger*, Gdynia 2005, s. 134–135.

6.9.39 pomiędzy godziną 8 a 9 widzieli oni zbliżającą się od wschodu nisko lecącą w ich kierunku niemiecką maszynę ściganą przez dwa polskie myśliwce. Nagle lecący samolot zaczął płonąć, przeleciał jeszcze parę chwil w linii prostej po czym płonąc runął na ziemię. Gdy zbliżyli się po wygaśnięciu ognia do miejsca wypadku stwierdzili, że załoga (4 mężczyzn) nie żyje. Członkowie załogi zostali innego dnia pochowani we wspólnym grobie przez jednego z polskich chłopów nieopodal miejsca wypadku. [...] Znalazłem grób w odległości około 100 metrów od miejsca katastrofy, zaopatrzony w prosty drewniany krzyż. Maszyna dała się rozpoznać bez wątpienia jako poszukiwany przez nas He 111, 5J+CL, zarówno po napisach, jak i po numerach silnika.

Członkami załogi byli:

Uffz. Shuy, pilot

Uffz. Ambrosius, obserwator

Ogefr. Riedel, radiooperator

Uffz. Sailer, mechanik pokładowy

Po tym co tam zobaczyłem, samolot musiał uderzyć w ziemię pod bardzo ostrym kątem, w skutek czego wyrwało oba motory, a maszyna prześlizgnęła się jeszcze po ziemi dalsze 30 metrów. Silniki leżały z tyłu za kadłubem. Maszyna była spalona aż po siedzenie radiooperatora. Według wszelkiego prawdopodobieństwa cała 4-osobowa załoga musiała zginąć podczas uderzenia o ziemię, jeśli nie zginęli oni już wcześniej trafieni przez myśliwce. Samolot posiadał liczne miejsca trafień, które musiały być spowodowane po części przez myśliwce, a po części także przez odłamki własnych 10-kilogramowych bomb³⁸³.

Pomijając już wspomniane wcześniej mało prawdopodobny wątek współpracy z miejscową ludnością, a dokładniej z polskimi dziećmi, które posługiwały się „łamaną niemczyzną”, relacja niemiecka jest bardzo ciekawa i w zestawieniu z dwiema przywołanymi wcześniej relacjami Głównyńskiego wskazuje, że to właśnie on zestrzelił samolot pilotowany przez Uffz. Shuy’a. Wprawdzie wspomniane w relacji dwa myśliwce ścigające niemiecki bombowiec dość wyraźnie wskazują, że może tu chodzić o maszynę zestrzeloną w połowie przez dwóch pozostałych pilotów z klucza alarmowego, ale bliski wybuch bomb wskazuje dość jednoznacznie, że chodziło o Głównyńskiego.

³⁸³ Ibidem, s. 135–136.

Tymczasem poważnym problemem okazało się zorganizowanie przerzutu pozostawionych w Widzewie – Ksawerowie mechaników i resztek sprzętu na nowe lotnisko dywizjonu w rejonie Grójca. Wobec zbombardowania przez Luftwaffe kolumny i odniesionych przy tej okazji strat w sprzęcie samochodowym i ludziach, konieczne okazało się znalezienie innego rozwiązania. Mjr Morawski skierował do Widzewa – Ksawerowa przynajmniej jedną ciężarówkę, w której znajdowali się piloci, wiadomo, że jednym z nich był Kornicki³⁸⁴. Na podstawie zachowanych relacji i wspomnień członków personelu naziemnego można z dużą dozą prawdopodobieństwa przypuszczać, że do Widzewa powrócił także Głowczyński, przy czym sposób, w jaki udało mu się dotrzeć do celu, jest dość problematyczny. Z jednej strony istnieją relacje wskazujące, że pilot poleciał do Widzewa z osobistym rozkazem mjr. Morawskiego, nakazującym natychmiastową ewakuację personelu. Z drugiej strony podobny przedlot nie miał większego sensu – znacznie bardziej opłacało się polecieć na RWD-8, który przecież znajdował się na lotnisku w Drwałewie – nawet jeśli



³⁸⁴ F. Kornicki, *Zmagania...*, s. 78.

Fot. 66 Zniszczona w wyniku nalotu polska kolumna artyleryjska. Bitwa nad Bzurą. Źródło: NAC, domena publiczna.

uznamy, tak jak autor monografii dywizjonu, że maszyna łącznikowa lwowskiego dywizjonu pozostała na lotnisku w Widzewie i była remontowana przez mechaników, to przecież w Drwalewie wprost roilo się od samolotów należących do Instytutu Technicznego Lotnictwa (ITL), które w razie potrzeby mogły zostać wykorzystane do wykonania lotu łącznikowego.

Według niektórych opracowań, Głowczyński został „dostarczony” do Widzewa – Ksawerowa przez plut. pil. Domagałę, który wykonał lot łącznikowy na RWD-8³⁸⁵. Treść wniosku jest bardzo ciekawa. Droga na położone pod Łodzią lotnisko polowe dywizjonu okazała się dość trudna.

Nasza podróż była bardzo powolna, ponieważ wszystko jechało w drugą stronę. Wycofywały się jednostki armii, na wschód wędrowali też cywile wozami i pieszo. Dwukrotnie zatrzymywała nas Luftwaffe – raz w bombardowanym małym miasteczku, a drugi raz koło Widzewa, gdzie chowaliśmy się pod drzewami koło kościoła, kiedy wokół uwijało się kilka Me-109³⁸⁶.

Po przybyciu na miejsce okazało się, że przygotowany dla Kornickiego RWD-8 jest w dobrym stanie i nadaje się do dalszego lotu. Pilot skwapliwie skorzystał z okazji i natychmiast odleciał do Grójca, gdzie oczekiwało na niego dowództwo dywizjonu. Po drodze Kornicki starał się omijać większe skupiska własnych wojsk oraz wszystkie drogi, gdyż polska piechota ogarnięta paniką spowodowaną częstymi atakami niemieckiego lotnictwa „profilaktycznie” ostrzeliwała wszystkie nadlatujące samoloty. Tymczasem na lotnisku w Widzewie nadal pozostawali przygotowujący się do odjazdu mechanicy i ppor. Głowczyński. Mechanicy po przybyciu Głowczyńskiego i Kornickiego przygotowali do odholowania jeden z uszkodzonych samolotów myśliwskich, które pozostawały jeszcze w Widzewie – Ksawerowie. Był to najprawdopodobniej PZL P.7a, postrzelany podczas ataku niemieckich myśliwców na widzewskie lotnisko. Drugą maszyną, którą udało się doprowadzić do stanu używalności, był PZL P.11, na którym do Drwalewa odleciał ppor. Głowczyński. Znacznie poważniejszym

³⁸⁵ IPMS, sygn. A.XII.85/171, Lp. 12, Paryż dn. 21 XI 39 r., plut. pil. Domagała Marian, k. 1–2.

³⁸⁶ F. Kornicki, *Zmagania...*, s. 78–79.

problemem okazało się ewakuowanie jeszcze jednego naprawionego samolotu, który w części relacji opisywany jest jako PZL P.11, wydaje się jednak bardziej prawdopodobne, że był to poskładany z części różnych innych uszkodzonych maszyn PZL P.7a. Jeden z mechaników lwowskiego dywizjonu wspominał, że za sterami tej ostatniej maszyny usiadł ostatecznie jeden z mechaników, który miał jakoby ukończyć przed wojną przeszkolenie z zakresu pilotażu, ale z powodu mniej lub bardziej poważnych przewinień został usunięty z grona personelu latającego i nie dokończył przeszkolenia.

Rozpoczęło się ładowanie sprzętu, a przede wszystkim benzyny w beczkach i oleju i właśnie w tym czasie nadleciał nasz samolot P-11³⁸⁷, po wylądowaniu wysiadł z niego ppor. pil. Głowczyński i powiedział, że samochody po nas nie przyjadą, gdyż szosy są tak zatłoczone, że nie ma fizycznych możliwości przebić się do nich. Rozkaz dowódcy dyonu, mjr. Morawskiego, brzmiał. Postarać się uratować ludzi i doprowadzić ich do Grójca, tam czekać będą dalsze rozkazy. Zastanawialiśmy się z ppor. Głowczyńskim co zrobić z samolotem P-11, któremu naprawiliśmy śmigło, a brak jest pilota, który by odleciał nim do Grójca. W końcu doszliśmy do wniosku, że może znajdzie się ktoś z obsługi, co odważyłby się na ten lot. Zapytałem więc żołnierzy czy ktoś potrafi i zdobędzie się na lot samolotem P-11. Istotnie zgłosiło się aż dwóch ochotników. Jeden z nich zdał krótki egzamin przed ppor. Głowczyńskim, a był to niedoszły pilot po szkole pilotażu w szkółce dla małoletnich w Łucku, nie otrzymał wg jego zeznań świadectwa ukończenia kursu ponieważ po laszowaniu upił się w mieście i zrobił awanturę w restauracji, za co został wyrzucony. Chłopiec widać rozgarnięty, zrobił na nas dobre wrażenie, był powołany do wojska jako rezerwista. Ppor. Głowczyński rozmawiał z nim dłuższy czas, zapoznał go z tablicą przyrządów, działaniem wszystkich manetek, omówił start, lot i ładowanie. Nadeszła wreszcie chwila startu, kłopot był bo nie mieliśmy dla niego spadochronu ani okularów, ale zdecydował się lecieć i bez tego. Pierwszy wystartował ppor. Głowczyński i czekając robił rundy nad lotniskiem. Nasz przygodny pilot kołował na start i o dziwo robił to zupełnie dobrze. Z radością obserwowaliśmy ich jak złączyli się w powietrzu i wzięli kurs na wschód. Po pewnym czasie zniknęli nam z oczu. Znacznie później dowiedzieliśmy się od ppor. Głowczyńskiego, że lot nie był zbyt szczęśliwy. Gdzieś w połowie drogi maszyna naszego przygodnego pilota /nazwiska niestety nie pamiętam/ zwinęła się, śmigło prawdopodobnie urwało się na

³⁸⁷ W rzeczywistości był to RWD-8 pilotowany przez plut. pil. Mariana Domagałę. IPMS, sygn. A.XII.85/171, Lp. 12, Paryż dn. 21 XI 39 r., plut. pil. Domagała Marian, k. 1.

*skutek zatrzymania pracy silnika i poszybował do ziemi. Wysokość mieli małą więc wkrótce uderzył w jakieś krzaki. Ppor. Głowczyński krążył nad nim aż w końcu zauważył, że wydostał się z kabiny i machał do niego rękami na znak, iż nic mu się nie stało. Żołnierza tego nigdy więcej nie spotkałem...*³⁸⁸

Zgoła inaczej przebieg wypadków widzi Ł. Łydzba, który na podstawie ustaleń dr. Pawlaka oraz pracy Andrzeja Glassa, Tomasza Kopańskiego i Tomasza Malinowskiego stwierdza, że samolotem pilotowanym przez Głowczyńskiego był PZL P.11c, który podczas walki powietrznej 3 września odniósł uszkodzenie śmigła. Prowizorycznie załatane i powiązane drutami śmigło miało nie wytrzymać obciążeń i podczas lotu do Drwalewa rozpadło się, co miało zmusić Głowczyńskiego do lądowania w przygodnym terenie. Krótco potem, tuż obok pechowego pilota miał wylądować inny lotnik lecący na RWD-8 i po zabranii Głowczyńskiego na pokład, obaj piloci odlecieli do Drwalewa³⁸⁹.

W oparciu o istniejące materiały archiwalne, wydaje się, że lotnikiem który przyszedł w sukurs Głowczyńskiemu, zestrzelonemu przez własne oddziały, był Kornicki. Oczywiście nie wyklucza to możliwości, że z Widzewa – Ksawerowa odleciały dwa PZL P.11, tym bardziej że istnieją relacje strony niemieckiej, zgodnie z którymi jeden z niemieckich myśliwców miał zestrzelić 6 września niedaleko Łodzi samolot tego typu. Do tej pory opis ten kojarzono raczej z zestrzeleniem RWD-8 pilotowanego przez kpr. pil. Alfreda Knapika, ale lt. Helmut Fahlbusch, pilotujący Bf 110, nie miał żadnych wątpliwości odnośnie do tego, że strzelał do P.11, a nie do samolotu łącznikowego. Możliwe, że Niemiec pomylił godziny i to właśnie on zestrzelił maszynę, o której wspominał majster wojskowy Karol Surma.

Tymczasem według cytowanego między innymi przez Łydzbę opracowania, 6 września lwowski dywizjon miał utracić dwa samoloty PZL P.11³⁹⁰. Ponieważ większość opracowań jest zgodna co do tego, że druga część rzutu kołowego lwowskiego dywizjonu podczas odwrotu z Widzewa – Ksawerowa utraciła wzięty na hol PZL P.7a, trzeba przyznać rację Surmie. Niestety, wydaje się, że los i nazwisko lotnika pilotującego drugi PZL P.11,

³⁸⁸ K. Surma, *Moje wspomnienia z kampanii wrześniowej 1939 roku*, ze zbiorów J. Wypiórkiewicza, s. 9–10.

³⁸⁹ Ł. Łydzba, op. cit., s. 129.

³⁹⁰ W tekście nie pojawia się żadna wzmianka, która potwierdzałaby opinię Łydzby – autorzy podają jedynie, że jeden PZL P.11 został rozbity przy lądowaniu przez ppor. Głowczyńskiego ze 162 Eskadry, a 1 PZL P.11 ze 161 Eskadry porzucony podczas odwrotu – autorzy wydanego w 1997 r. opracowania sugerują, że była to maszyna wzięta na hol. Opinia ta poparta jest słowami Józefa Zubrzyckiego, ale faktycznie bardziej prawdopodobne wydaje się, że holowano PZL P.7a. A. Glass, T. Kopański, T. Makowski, *PZL P.11c*, cz. II, Warszawa 1997, s. 27.

który wystartował 6 września z lotniska w Widzewie – Ksawerowie razem z maszyną pilotowaną przez Głowczyńskiego pozostanie nieznane, zaś sama historia budzi sporo zastrzeżeń.

III

Tymczasem odjazd reszty rzutu kołowego, który wzbogacił się o kilka pojazdów zarekwirowanych na terenie majątku w Widzewie – Ksawerowie, nastąpił w późnych godzinach wieczornych w nocy z 6 na 7 września. Polakom pomimo wielu trudności i zakorkowanych



Fot. 67 PZL P.7a z III/6 Dywizjonu. Źródło: polishairforce.pl.

dróg udało się przedostać do Brzezin, gdzie dostali się pod ogień niemieckiej broni maszynowej. Istnieją różne opinie odnośnie do tego, kto strzelał do wycofującej się kolumny.

Majster Surma tak wspominał przygotowania do odjazdu i odwrót spod Łodzi:

W międzyczasie wyznaczylem kilku ludzi do wykrcenia wszystkich korkow od beczek z benzyną i olejami, korki te zakopaliemy w ziemi. Benzyna i olej gotowe byly do wylania. Namioty „Wolskiego” kazalem wrzucic po sprzednim zniszczeniu do stawu obok majatku. Jeden samolot zostal prowizorycznie naprawiony przez zakolkowanie na klej otworow w smigle.

Drugi samolot P-7 miałem zamiar zabrać na hol. Od głównej szosy, którą mamy jechać słychać z odległości 1 km ogromny hałas pojazdów i ludzi. Z każdą chwilą mój niepokój wzrastał. Przypominałem sobie, że w stajni dworskiej stoją konie, a na podwórzu kilka drabiniastych wozów. Rozkazałem żołnierzom wyprowadzić dwie pary koni, zaprząc je do wozów i załadować ile się da sprzętu. Po kilkunastu minutach wozy były gotowe do drogi, wyznaczyłem więc po jednym podoficerze na każdy wóz i po czterech żołnierzach. Kiedy wozy wyjechały, zaczęli zjeżdżać się kierowcy z zarekwirowanymi w Łodzi samochodami. Były to pojazdy przeróżnego typu: furgonetki, ciężarowe, osobowe, a na końcu przybył autobus komunikacji miejskiej. Ten autobus ucieszył mnie najwięcej, gdyż mógł zabrać 60 osób.

[...] My tymczasem przygotowywaliśmy się do drogi. Benzyny w beczkach było na placu około 200 szt. więc zabrać jej nie byliśmy w stanie. Ile było możliwe załadowaliśmy na samochody, resztę odwróciliśmy korkami do dołu i paliwo spłynęło do ziemi. Ruszyliśmy tą przedziwną kolumną do głównej szosy. Wjazd na szosę sztuką nie lada. Pierwszy ruszyłem ja z księdzem, który zgłosił się u nas w Łodzi na kapelana. Następnym był wóz z samolotem P-7 na holu, którego dowódcą był kpr. Zubrzycki. Miał na skrzyni kilka beczek benzyny, skrzydła samolotu i kilkunastu żołnierzy. Z wielkim trudem wciskały się nasze pojazdy na szosę, rozciągnęły się na przestrzeni kilku kilometrów, a całość zamykał autobus, który miał za zadanie udzielania w razie potrzeby pomocy technicznej. Posuwaliśmy się w żółwym tempie, minęło kilka godzin zanim dotarliśmy do miejscowości Brzeziny. Zastanawiałem się czy my kiedykolwiek dotrzemy w takim tempie do Grójca. Była już późna noc kiedy przed nami rozległa się strzelanina z karabinu maszynowego. Okazało się, że to dywersanci otworzyli na nas ogień, pociski uderzały po pojazdach, na szosie powstało zamieszanie, pojazdy wpadały na siebie, konie łamały wozy, ludzie nawoływali się w ciemnościach, jednym słowem powstała straszna panika. W tych warunkach nie było mowy o kontynuowaniu jazdy szosą. Pierwszą napotkaną drogą polną skręciliśmy w lewo, wyznaczyłem żołnierzy do kierowania naszych pojazdów w tę drogę, ale minęło dużo czasu zanim ukazał się jako ostatni nasz autobus. Ruszyliśmy tą drogą oddalając się od głównej szosy ok. 1 km, następnie skręciliśmy w prawo i jechaliśmy tak na przelaj polami, rżyskami, a że było sucho po długim okresie pogody to koła pojazdów nie grzęzły. Gdzie napotykałyśmy przeszkody w postaci rowów lub drzew, żołnierze z brygady pomocniczej łopatami lub siekierami usuwali je i kolumna szła dalej. Były chwile, że pojazdy trzeba było prawie na rękach przenosić, ale nikt się nie ociągał. W końcu kazałem odczepić samolot z holu

*i porzucić go w jakimś dole, gdyż sprawiał nam wiele kłopotu swoją przebitą oponą. Wczesnym rankiem dotarliśmy do Grójca*³⁹¹.

III

Wspomniani przez Surmę dywersanci działali w rejonie Brzezin, co sugeruje, że kolumna złożona z pojazdów należących do III/6 Dywizjonu Myśliwskiego miała przemieszczać się na Rawę Mazowiecką, a następnie odbić na północ w stronę Mszczonowa i dalej maszerować w stronę Grójca. Istnieje również inna możliwość; rzut kołowy mógł spróbować przedostać się bocznymi drogami w stronę Skierniewic, a następnie w stronę Mszczonowa i dopiero wówczas maszerować na Grójec. Mapa drogowa Polski z drugiej połowy lat 30. sugeruje jednak, że żołnierze lwowskiego dywizjonu wybrali raczej krótszą drogę, prowadzącą przez Brzeziny do Rawy Mazowieckiej. Następnie kolumna powinna skierować się na północ i po dotarciu do Mszczonowa odbić na wschód, w stronę Grójca. Niestety, nie znamy prawdziwej marszruty kolumny stworzonej przez pojazdy należące do lwowskiej jednostki.

Sporo wątpliwości budzi nie tylko przebieg trasy, którą wycofywali się mechanicy i technicy III/6 Dywizjonu, ale także fakt pojawienia się w rejonie Brzezin niemieckich dywersantów. Według niektórych badaczy, za ostrzeliwanie polskiej kolumny nie odpowiadali miejscowi Niemcy, ale oddział niemieckiej piechoty, który przedostał się przez linie obrony i zajął stanowiska bojowe w pobliżu szosy Łódź – Brzeziny. Niemcy mieli poczekać aż do zapadnięcia zmroku, kiedy zaczęli ostrzeliwanie wycofujących się polskich oddziałów i uchodźców. Ostrzał z broni maszynowej wywołał poważny zator, który skutecznie utrudnił ewakuację z Łodzi. Zatkane drogi w rejonie działania Armii „Łódź” stanowiły na tyle poważny problem, że żadnemu z oficerów sztabowych wysłanych 6 i 7 września z nowego miejsca postoju sztabu armii nie udało się nawiązać kontaktu z wielkimi jednostkami wchodzącymi w skład armii³⁹². Co gorsza, dowódca armii nie miał praktycznie żadnej informacji na temat tego, jak przebiega linia obrony armii. W sztabie Armii „Łódź”, który przynajmniej teoretycznie powinien panować nad sytuacją, pojawiło się przekonanie, że Niemcy będą próbowali skierować swoją broń pancerną do rejonu Rawy Mazowieckiej³⁹³. W przypadku gdyby Niemcom udało się wykonać podobny manewr, sytuacja wycofujących się między innymi w stronę Grójca kolumn

³⁹¹ K. Surma, op. cit., s. 9–11.

³⁹² J. Wróbelwski, *Armia „Łódź”*, Warszawa 1975, s. 187.

³⁹³ Ibidem, s. 188.

zaopatrzeniowych i rzutów kołowych jednostek lotniczych, stałaby się wprost tragiczna.

Istnieje jeszcze jedna wersja, zgodnie z którą dywersanci zaatakowali polskie oddziały podczas przemarszu przez położoną w odległości ok. 10 km od Brzezin Nowosolną³⁹⁴. Doszło wówczas do podziału kolumny samochodowej na dwie części – pierwsza z nich prowadzona przez ppor. Kazimierza Derania przedostała się do Warszawy, a następnie pomaszzerowała na wschód – do miejsca postoju całości lwowskiego dywizjonu myśliwskiego dotarła dopiero 17 września. Według Łydźby³⁹⁵, kolumna prowadzona przez Derania miała przejść przez Sochaczew, a następnie dotrzeć w rejon Warszawy. Druga część kolumny, w skład której wchodził między innymi Surma i Zubrzycki, wybrała inną trasę i ostatecznie dotarła do pozostającego w rejonie Grójca dywizjonu.

Niestety, nieznane pozostają okoliczności, w których ranny został ppor. pil. Zbigniew Szubert, który zdaniem dr. Pawłaka odniósł w tym dniu poważne rany, a następnie został przewieziony do szpitala wojskowego, który ewakuował się do rejonu Kowla, gdzie po 17 września Szubert został pojmany przez Sowieców. Zginął wiosną 1940 r. w Charkowie³⁹⁶.

Tymczasem skomplikowała się także sytuacja lwowskiego dywizjonu myśliwskiego, który w godzinach popołudniowych otrzymał rozkaz, zgodnie z którym jednostka miała wejść w skład IV/1 Dywizjonu Myśliwskiego, wchodzącego w skład Brygady Pościgowej. IV/1 Dywizjon w godzinach porannych znajdował się jeszcze w rejonie Warszawy, ale w ciągu dnia otrzymał rozkaz przesunięcia na lotnisko Bełżyce. Dowodzący jednostką kpt. pil. Adam Kowalczyk tak opisywał ten dzień:

³⁹⁴ Ł. Łydźba, op. cit., s. 132–133. Zdaniem autora wydanej w 2011 r. monografii lwowskiego dywizjonu myśliwskiego, kolumna została zaatakowana „przez kilku miejscowych Niemców z Brzezin”. Kilka zdań wcześniej dowiadujemy się natomiast, że wieś Nowo Solna została założona w 1805 r. jako wzorcowe osiedle przez Prusaków, i że aż do 1945 r. większość jej mieszkańców stanowili Niemcy. Niestety, informacje te są tylko częściowo prawdziwe. Po pierwsze miejscowość powstała nie w 1805, ale w 1802 r., po drugie polska nazwa miejscowości zawsze była zapisywana jako Nowosolna, natomiast nazwa niemiecka, Neu – Sulzfeld, gdyż większość kolonistów przybyłych do nowej osady pochodziła z miasta Sulzfeld w Wirtembergii. Faktem jest natomiast, że w miejscowości, aż do zakończenia II wojny światowej dominowali Niemcy, którzy według spisu powszechnego z 1921 r. stanowili 95% mieszkańców. Faktem jest również, że Nowosolna leży na drodze prowadzącej do Brzezin. Poważnym nadużyciem jest łączenie działalności grup dywersyjnych w Nowosolnej z grupami niemieckimi działającymi na terenie Brzezin. Wprawdzie obie miejscowości dzieli około 10 km, ale wydaje się mało prawdopodobne, by istniały dwie działające niezależnie grupy dywersyjne w Nowosolnej i w Brzezinach. Kwestia działalności dywersantów niemieckich na terenie Nowosolnej jest dobrze znana; brak natomiast jakichkolwiek przesłanek mówiących o działaniach niemieckiej V kolumny na terenie Brzezin.

³⁹⁵ Ibidem, s. 133.

³⁹⁶ J. Pawlak, *Ostatnie lądowanie. Lotnicy polscy zamordowani, zaginieni i zmarli w ZSRR IX.1939 – IX.1942*, Warszawa 1994, s. 109.

Dzień 6 IX jest dniem wielkiej aktywności – może nawet więcej lotów było wykonane i więcej walk stoczył IV/1 p. lot. niż 1 IX.

Dwa razy startowałem z całym dyonem w tym dniu przed południem do walki w rejonie Warszawy oprócz startów kluczami, a po południu poprowadziłem wszystkie samoloty Brygady zdolne do walki na przechwycenie wypraw bombowych nieprzyjaciela w rejonie Koło nad Wartą – w jedną stronę 200 km w obie 400 km. Razem 6 kluczy po 3 samoloty każdy. 5 kluczy IV dyonu, 1 klucz III dyonu Start około 3.30 – lądowanie około 6.00. Lot 2 1/2 godz. Około 4.40 – zaatakowaliśmy na południowy wschód od Koła wyprawę bombową lecącą w 2 falach na wysokości 1800 – 2500 metrów w kierunku na Łódź. Pierwszy atak razem przez zaskoczenie – następnie po rozbiciu szyku nieprzyjaciela – pościg – strąciliśmy 6 samolotów w ciągu 7–10 minut – a 4 uszkodziliśmy.

Walkę trzeba było jednak przerwać z powodu wyczerpania się amunicji i benzyny.

3 własne samoloty postrzelane lądowały w rejonie walki – Koło – Uniejów – piloci powrócili pod Lublin używając koni i innych środków lokomocji. 1 samolot ppor. Stoga – zaginął, 4 samoloty lądowały w powrotnym locie z braku benzyny między Łęczycą a Błoniem. Dyon IV poniósł duże straty w samolotach.

Wieczorem tego dnia dyon miał 6 samolotów zdolnych do walki, po wylądowaniu otrzymałem rozkaz od Dowódcy Brygady przesunąć dyon w rejon Lublina. Wysłałem czółówkę w składzie 6 samochodów na nowe lotnisko – Bełżyce, reszta miała przewieźć sprzęt pod Otwock (za Wisłę) i stamtąd na lotnisko. Część sprzętu zakopano³⁹⁷.

Faktycznie położenie obu dywizjonów nie było godne pozazdrosczenia. IV/1 Dywizjon został de facto rozdzielony. Część pilotów po ciężkiej walce z niemieckimi bombowcami lądowała w pobliżu Łęczycy, gdzie lada chwila spodziewano się nieprzyjaciela. Pozostałe samoloty powróciły na dotychczasowe lotnisko, ale wymagały napraw i przygotowania do długiego lotu pod Lublin, gdzie przesunięto całą Brygadę Pościgową. Włączenie lwowskiego dywizjonu do Brygady było posunięciem zrozumiałym, gdyż przynajmniej w teorii powinno pozwolić na utrzymanie IV/1 Dywizjonu w gotowości bojowej, ale decyzja o włączeniu w jego skład nie tylko lwowskiego, ale także toruńskiego dywizjonu, była – delikatnie mówiąc – nieprzemysłana. Znacznie lepszym rozwiązaniem byłoby połączenie

³⁹⁷ IPMS, sygn. LOT.A.II.13/1a/12, k. 8–10.

dywizjonu lwowskiego i toruńskiego; pozwoliłoby to na stworzenie pewnej rezerwy sprzętowej, tym bardziej że obie jednostki mogły po ich połączeniu stworzyć jeden pełnowartościowy dywizjon, liczący około 20 samolotów myśliwskich PZL P.11 i PZL P.7a³⁹⁸. W polskim dowództwie zapadły jednak inne decyzje.

Podsumowanie działalności lwowskiego dywizjonu 6 września okazuje się bardzo korzystne dla jednostki, która za cenę jednego lub dwóch utraconych PZL P.11c i jednego PZL P.7a porzuconego podczas ewakuacji zdołała uszczuplić siły nieprzyjaciela aż o 3 bombowce He 111, które stanowiły poważne wyzwanie dla słabo uzbrojonych polskich myśliwców. Straty te nie zostały jednak wykazane, gdyż de facto dywizjon nadal dysponował 5 sprawnymi samolotami bojowymi. Dodatkowo do listy strat należy dopisać jeszcze samolot łącznikowy RWD-8, pilotowany przez plut. pil. Mariana Domagałę. Bolesną, choć niewpływającą de facto na funkcjonowanie dywizjonu stratą, była śmierć kilku żołnierzy jednostki w wyniku niemieckiego nalotu na kolumny uciekinierów i własnych wojsk w rejonie Grójca.

Prawdopodobnie w nalocie zginęli: kpr. pil. Zbignie Brzeźniak (ur. 4 kwietnia 1919), kpr. pil. Michał Krzyszkowski (ur. 1920) oraz st. szer. Bronisław Lach.

7 września 1939

Rankiem 7 września lwowski dywizjon został przesunięty na nowe lotnisko polowe, położone w rejonie Matczyna niedaleko Lublina. Piloci III/6 Dywizjonu, dla których zabrakło samolotów, przejęli pozostawione w Drwałowie samoloty sportowe i turystyczne wykorzystywane przez Instytut Techniczny Lotnictwa (ITL). W godzinach porannych z ostatniego „samodzielnego” lotniska lwowskiego dywizjonu wyleciało pięć myśliwców PZL oraz jeden samolot łącznikowy RWD-8 należący do dywizjonu. Na lotnisku pozostawali ppor. Głowczyński i plut. Prętkiewicz. Piloci oczekiwali na przybycie resztek rzutu kołowego. Po jego dotarciu na miejsce, piloci pozbawieni maszyn wspólnie z mechanikami przygotowali do lotu maszyny należące do ITL, a następnie odlecieli na nowe lotnisko. Karol Surma tak wspominał ewakuację dywizjonu z Dralewa:

³⁹⁸ Łącznie na wyposażeniu 113, 114 i 123 Eskadry 7 września znajdowało się około 13 samolotów myśliwskich PZL P.11 i PZL P.7a. Połączony lwowski i toruński dywizjon był w stanie wystawić 18 myśliwców. Ł. Tydzba, *IV/1...*, s. 190–191.

Wczesnym rankiem dotarliśmy do Grójca. Tu czekali na nas ppor. Głowczyński i plut. Prętkiewicz z maszynami, pozatem 8 samochodów z ludźmi obsługi i wszyscy piloci bez maszyn. Dwa samochody z obsługą odjechały zaraz do Lublina, a w ślad za nimi poleciały nasze samoloty. Tu w Grójcu spotkałem na lotnisku zamaskowane samoloty należące do ITL-u, które były ewakuowane pierwszego dnia wojny z Warszawy. Stały bez żadnej obsługi i paliwa w zbiornikach. Jakiś chorąży zgłosił się do mnie i prosił żeby postarać się dla niego pilotów i paliwa do maszyn. Oczywiście, tej prośby nie mogłem spełnić, ale przejrzałem wszystkie maszyny i zauważyłem jedną P-7, którą przydzieliłem kpr. Urbańczykowi ku jego wielkiej radości, zabraliśmy też jedną awionetkę „Jungmajster”. Pozostałe maszyny to były różne prototypy lub stare graty. Stał też piękny dwusilnikowiec „Żubr”, szkoda nam było zostawić go na pastwę losu, więc proponowaliśmy aby ktoś go zabrał na wschód. Znalazł się nawet ochotnik, który zdecydował się nim polecieć, ale mało doświadczony był jako pilot, już w czasie kołowania na start, przy zawracaniu źle manewrował manetkami przewalił samolot na „popa”, połamał śmigła i tak zakończył historię „Żubra”. Urbańczyk tym czasem wziął się szczerze za przygotowanie swojej P-7. Sprowadził mechaników i zbrojmistrzów, którzy solidnie sprawdzili mu samolot, załadowali amunicję i zatankowali paliwo.

Sam zapuścił silnik, przegazował i podkołował do maszyn ppor. Głowczyńskiego i plut. Prętkiewicza. Teraz stała już cała trójka gotowa do lotu. Samoloty czekały teraz aż my się przygotujemy do dalszej drogi. Trzeba było znowu przerzucić cały sprzęt na własne samochody, a zarekwirowane porzucić. Jedyne z autobusem miałem trochę kłopotu gdyż jego kierowca błagałby zabrać go z wojskiem. Jechał z nami czas jakiś, aż oddałem go jakiemuś pułkownikowi lekarzowi, który wiozł na furmankach chorych i rannych żołnierzy. Pułkownik przystał z radością na moją propozycję, gdyż teraz mógł transportować swoich pacjentów w zupełnie znośnych warunkach. Z autobusem tym jak i z jego kierowcą spotkałem się później na terenie Rumunii. Tymczasem skończyliśmy przeladowywanie sprzętu i głodni położyliśmy się pod drzewami na zasłużony odpoczynek natychmiast zasypiając. Wczesnym rankiem obudził nas warkot niemieckich samolotów i serie z broni pokładowej. Zerwaliśmy się na równe nogi, pierwszy kpr. Urbańczyk skoczył do maszyny, zapuścił silnik i z miejsca wystartował. W chwilę później wystartowały pozostałe dwie maszyny. Start był na park, drzewa dość wysokie, Urbańczyk minął te drzewa i wypadł na szosę, w jego kierunku leci „Sztukas”, strzela do ludzi i pojazdów. Urbańczyk z najbliższej

odległości oddał celną serię po której „Sztukas” poderwał się w górę następnie zanurkował i uderzył w ziemię buchając płomieniami. Urbańczyk odskoczył robiąc miejsce dla Głowczyńskiego i Prętkiewicza. Wpadli oni na pozostałe dwa „Sztukasy” lecące gęśiego i siejące śmierć na szosie. Obaj nasi oddali serie do pierwszego z nich, po których Niemiec zachwiał się i runął na ziemię. Zaś trzecia maszyna niemiecka gwałtownie zawróciła i unikami starała się wyjść spod ognia Polaków. Częściowo się to jej udało, bo otrzymawszy gęstą serię po kadłubie, zwiąła. Głowczyński i Prętkiewicz po chwili wylądowali, a Urbańczyk swoim zwyczajem znowu przepadł. Zdenerwowani czekamy dość długo, nareszcie jest, ląduje. Okazuje się, że wylądował koło rozbitych maszyn niemieckich, aby na własne oczy zobaczyć wrogie samoloty i ich załogi, ale poprzez pola pędziły tłumy ludzi wyrażając Niemcom, jednocześnie wiwatując zwycięzcom walki powietrznej, której byli naoczniymi świadkami. Urbańczyk w obawie o całość maszyny, no i swoich kości też, natychmiast wystartował nie wysiadając z maszyny. Był to szczęśliwy dzień,



Fot. 68 Samoloty RWD-13. Możliwe, że kilka maszyn tego typu znajdowało się wśród samolotów ewakuowanych z Grójca przez pilotów lwowskiego dywizjonu. Źródło: NAC, domena publiczna.

*znowu byliśmy górą... Nasza zwycięska trójka odleciała do Lublina, a my zaraz za nią. Szosa na Lublin nie była już tak zatłoczona i wkrótce wszyscy spotkaliśmy się na lotnisku pod Lublinem*³⁹⁹.

Relacja Surmy jest dość zastanawiająca, zwłaszcza we fragmencie odnoszącym się do zestrzelenia trzech niemieckich bombowców nurkujących. Informacji tej nie potwierdził w swoim opracowaniu Łydźba, o zestrzeleniu „Stukasów” milczy także mjr Morawski. Według niego dywizjon 7 września nie stoczył żadnej walki, a cała aktywność jednostki ograniczyła się do przebazowania na nowe lotnisko, gdzie zaczęto już odczuwać poważne braki materiałów pędnych⁴⁰⁰. Również opracowania dotyczące działalności niemieckiego lotnictwa nie dostarczają żadnych pewnych informacji na temat zestrzeleń Stukasów, o których wspomina Surma. Według Emmerlinga, łączne straty jednostek wyposażonych w bombowce nurkujące ograniczyły się do Hs 123A, pilotowanego przez olt. Lampe, którego samolot został zestrzelony przez polską artylerię przeciwlotniczą w rejonie Sławna⁴⁰¹.

Przytoczona relacja odnosi się najprawdopodobniej do walki powietrznej stoczonej poprzedniego dnia. Wskazuje na to nie tylko fakt zestrzelenia dwóch niemieckich maszyn, ale także opis przedstawiający ucieczkę jednej z niemieckich maszyn. Trudno powiedzieć, dlaczego Surma uznał, że wydarzenie to miało miejsce 7 września. Biorąc pod uwagę, że Surma i Zubrzycki po wojnie wielokrotnie się spotykali, istnieje możliwość, że składając swoją relację, Surma zainspirował się wspomnieniami Zubrzyckiego, który był naocznym świadkiem walki stoczonej przez klucz alarmowy lwowskiego dywizjonu w poprzednim dniu.

Po przybyciu do Matczyna na lotników ze Lwowa oczekiwali piloci z IV/1 Dywizjonu Myśliwskiego oraz dywizjonu toruńskiego, który w pierwszych dniach wojny wchodził w skład lotnictwa Armii „Pomorze”. Kornicki wspomina, że w Matczynie na „lwowiaków” oczekiwały „niedobitki” lotników z 4 i 5 Pułku Lotniczego⁴⁰². Dowództwo i większość samolotów IV/1 Dywizjon przebywało tymczasem na lotnisku polowym w Bełżycach, gdzie ku niezadowoleniu dowódcy IV/1 Dywizjon wylądowały także samoloty z ITL, pilotowane najprawdopodobniej przez lotników z

³⁹⁹ K. Surma, op. cit., s. 11–12.

⁴⁰⁰ IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1a/5, k. 8.

⁴⁰¹ M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską*, Tom 3 *Stukaflieger*, Gdynia 2006, s. 96.

⁴⁰² F. Kornicki, *Zmagania...*, s. 79.

lwowskiego dywizjonu. Kpt. Kowalczyk uznał, że lotnisko nie nadaje się do wykonywania zadań operacyjnych, w związku z czym po konsultacji z dowódcą Brygady postarał się o przeniesienie swojego dywizjonu na lotnisko w Radawcu Wielkim⁴⁰³. Stamtąd, już bez „niepotrzebnego balastu” w postaci samolotów szkolnych, jednostka mogła kontynuować swoje działania operacyjne.

7 września przystąpiono do organizacji lotniska w Radawcu Wielkim, które dawało lepsze możliwości do funkcjonowania dla eskadr wchodzących w skład dywizjonu – tych zaś było już całkiem sporo, gdyż do wchodzących w skład IV/1 Dywizjonu 113, 114 i 123 Eskadry Myśliwskiej dołączyły jeszcze 141, 142, 161 i 162. Pomimo tego dowódca dywizjonu zdecydował się na przeprowadzenie dwóch lotów bojowych. On sam tak opisywał działalność powiększonego IV/1 Dyonu 8 września:

Dnia 7 IX lotnisko Bełżyce – na górze przy głównej szosie, brak maskowania – pełno samolotów ITL i szkolnych.

Nie przyjąłem tego lotniska i za zgodą Dowódcy Brygady przesunąłem dyon do miejscowości Radawiec Wielki.

Dyon wykonał patrolowanie nad Puławami i Dęblinem 2 krotnie po 2 klucze po 2 samoloty i 1 start nad Lublin na zwalczanie kluczy bombowców nieprzyjaciela. Poszukiwanie benzyny, ogniwek i części do P.11 oraz naprawa uszkodzeń⁴⁰⁴.

Niestety, nie wiadomo, czy w opisywanych przez Kowalczyka lotach patrolowych wzięli udział piloci z lwowskiego dywizjonu. Wydaje się to jednak mało prawdopodobne, gdyż jednostka miała przez cały dzień pozostawać w rejonie Matczyna, gdzie oczekiwano na dotarcie własnego rzutu kołowego. W godzinach popołudniowych mjr Morawski poleciał do sztabu gen. Józefa Zająca, gdzie odebrał rozkaz włączający jego dywizjon w skład Brygady Pościgowej jako część IV/1 Dywizjonu, co stanowiło ostateczne potwierdzenie dotychczasowych dyspozycji⁴⁰⁵. Wydaje się mało prawdopodobne, by lwowiacy wykonali tego dnia jakąkolwiek dodatkową akcję, gdyż ich jednostce brakowało paliwa, a personel potrzebował odpoczynku.

Mniej szczęścia mieli nowi dywizjonowi koledzy lwowskich myśliwców, którzy podczas patrolowania nad Puławami utracił jeden z samolotów PZL

⁴⁰³ Ł. Łydźba, *IV/1 Dywizjon Myśliwski*, Czerwonak 2013, s. 193.

⁴⁰⁴ IPMS, sygn. LOT.A.II.13/1/12, k. 10.

⁴⁰⁵ Ł. Łydźba, *III/6...*, s. 137.

P.11a należący do 113 Eskadry Myśliwskiej. Maszyna została poważnie uszkodzona ogniem przeciwlotniczym prowadzonym przez polskie jednostki i lądowała awaryjnie na jednym z lotnisk pomocniczych należących do Centrum Wyszkożenia Lotniczego w Dęblinie⁴⁰⁶. Dowódca dywizjonu zapisał to wydarzenie pod datą 8 września⁴⁰⁷, jednakże dokładniejsze prześledzenie *Sprawozdania uzupełniającego*, napisanego przez kpt. Kowalczyka, sugeruje, że do uszkodzenia PZL P.11a z numerem bocznym „5” doszło przy okazji innego lotu:

Klucze dyonu startują do walki nad Lublin. Klucz śp. ppor. Dudwała zestrzelił Do 17 (nie jest podany). Wysłałem również pojedyncze samoloty na rozpoznanie mostów na Wiśle Annapol – Puławy, Dęblin – Kozienice – Jeziorna oraz dróg Radom – Zwoleń. Własna artyleria i karabiny maszynowe stale ostrzeliwały nasze samoloty. 1 został uszkodzony nad Puławami, jeden z pilotów (nazwiska nie pamiętam) widział jak własna artyleria zestrzeliła „Łosia”⁴⁰⁸.

Powyższy fragment sugeruje, że do utraty PZL P.11a doszło podczas lotu patrolowego nad mostami na Wiśle, a nie podczas patrolowania nad Puławami.

Resztki lwowskiego dywizjonu spędziły cały dzień na nieprzygotowanym do roli lotniska polowego polu wzlotów w Matczyni, jednakże dla wszystkich pilotów było jasne, że w kolejnych dniach konieczne będzie przesunięcie dwóch lwowskich eskadr na nowe miejsce postoju. W ciągu całego dnia dywizjon nie poniósł żadnych strat w ludziach i sprzęcie. Personel latający i naziemny miał pierwszą od początku wojny okazję, by nieco odpocząć i przygotować się do dalszych walk.

8 września 1939

Położenie dwóch lwowskich eskadr nie uległo widocznym zmianom. Jedynym pozytywnym aspektem sytuacji był powrót plut. pil. Mariana Domagały, który kilka dni wcześniej został zestrzelony w rejonie Łodzi. Pilot wracał wówczas z lotniska polowego Widzew – Ksawerów do

⁴⁰⁶ Idem, *IV/1...*, s. 194–195.

⁴⁰⁷ Ibidem.

⁴⁰⁸ IPMS, sygn. LOT.A.II.13/1/12, k. 11.

Drwalewa, gdzie znajdowała się reszta jednostki. Podczas lotu pilot został zaatakowany przez Messerschmitta Bf 110 lub, jak wskazuje na to część dokumentacji, celnie ostrzelany przez niemieckie kolumny pancerne. Jego RWD-8 lądował awaryjnie w przygodnym terenie, a pilot dołączył do masy uciekinierów. Po dotarciu na drugi brzeg Wisły Domagała przedostał się do Dębłina, gdzie na terenie Centrum Wyszkożenia Lotnictwa znalazł porzucony, ale wciąż sprawny myśliwiec PZL P.7a. Prawdopodobnie podczas przygotowywania samolotu do lotu Domagała spotkał członków czołówki technicznej wysłanych przez dowództwo Brygady Pościgowej, która już wówczas silnie odczuwała braki w paliwie i ogniwkach do karabinów maszynowych stanowiących uzbrojenie PZL P.11 – warto przy tym wspomnieć, że już od początku działań wojennych w Brygadzie Pościgowej zarówno w III/1, jak i IV/1 Dywizjonie Myśliwskim odczuwano brak ogniwek do karabinów montowanych w PZL P.11.

Fot. 69 Plut. pil. Marian Domagała, przy samolocie PZL P.7a. Źródło: polishairforce.pl.



Dzięki brawurowej akcji Domagały, który przyprowadził do III/6 Dywizjonu Myśliwskiego nowy samolot, stan posiadania dywizjonu wzrósł do sześciu sprawnych maszyn (4 PZL P.11 i 2 PZL P.7a). Dodatkowo piloci

korzystali jeszcze z kilku samolotów łącznikowych RWD-8. 8 września nadal starano się oszczędzać siły, jakimi dysponował lwowski dywizjon. Całość sił przebazowano na lotnisko polowe w Radawcu Dużym, gdzie od poprzedniego dnia znajdowały się także niedobitki 113, 114 i 123 Eskadry. Poza samolotami myśliwskimi i łącznikowymi należącymi do lwowskiej jednostki, do Radawca miały przelecieć także samoloty obserwacyjne Lublin R.XIII; tak przynajmniej twierdzi autor monografii lwowskiego dywizjonu, nie podaje jednak, skąd pochodzi ta informacja, ani ile Lublinów wylądowało na lotnisku w Radawcu⁴⁰⁹.

Nie można wykluczyć, że na terenie Radawca Wielkiego znalazły się samoloty należące do 66 Eskadry Obserwacyjnej, która podobnie jak III/6 Dywizjon Myśliwski wchodziła w skład lotnictwa Armii „Łódź”. Niestety, zapis w *Sprawozdaniu*, napisanym przez dowódcę eskadry mjr. Alberta Kubienieca jest bardzo enigmatyczny i nie pozwala na jednoznaczne zlokalizowanie miejsca, do którego dotarły „Lublino” i „Czaple” lwowskich eskadr⁴¹⁰.

Tego samego dnia na lotnisku w Radawcu pojawiały się także samochody należące do rzutu kołowego i część mechaników. Franciszek Kornicki, który prawdopodobnie dopiero po dotarciu dywizjonu do rejonu Lublina dowiedział się, że w dniu wybuchu wojny został awansowany do stopnia podporucznika, tak wspominał ten dzień:

8 września dołączyła do nas część personelu naziemnego i pojazdów, przywożąc żywność, paliwo i nasze rzeczy osobiste. Matczyn to było po prostu pole, bez służb i zaopatrzenia, więc nazajutrz ruszyliśmy dalej, dołączając do mocno przetrzebionego IV/1 Dywizjonu (z Warszawy) na lotnisku Radawiec Wielki – bliżej Lublina. Od tego momentu nie mieliśmy porządnej obsługi, ani zaopatrzenia i zawsze brakowało nam paliwa⁴¹¹.

Niestety, nie wiadomo dokładnie, jak przedstawiała się działalność lwowskiego dywizjonu 8 września. Najprawdopodobniej jednostka nie wykonywała żadnych zadań. Nieco inaczej przedstawiała się sytuacja IV/1 Dywizjonu, do którego formalnie należał lwowski dywizjon. Wieczorem podkomendni kpt. Kowalczyka zdołali przywieźć z Dęblińca pewną ilość paliwa i zapasowe lufy do karabinów maszynowych montowanych na PZL P.11, ale sytuacja polskich myśliwców wciąż była nie do

⁴⁰⁹ Ł. Łydzba, *III/6...*, s. 137.

⁴¹⁰ IPMS, sygn. LOT.A.II.6/1f/6, k. 4.

⁴¹¹ F. Kornicki, *Zmagania...*, s. 79.

pozazdroszczenia⁴¹². W ciągu dnia doszło do kilku potyczek z Luftwaffe, ale Niemcy nie zdołali zniszczyć żadnej z polskich maszyn. Konto zwycięstw Polaków również pozostało bez zmian – uszkodzony został wprawdzie jeden z polskich myśliwców, ale maszynę udało się doprowadzić do stanu lotnego, po tym jak trafiła w ręce mechaników z IV/1 Dywizjonu⁴¹³. Współpraca pomiędzy III/6 a IV/1 Dywizjonem istniała tylko na papierze. Dowódca warszawskiej jednostki miał poważniejsze problemy niż troszczenie się o zorganizowanie paliwa dla lwowiaków, dla których ściślejsza współpraca z „war-



Fot. 70 Samolot Lublin R.XIII z cywilną rejestracją SP-AKK. Źródło: NAC, domena publiczna.

szawiakami” była równoznaczna z likwidacją dywizjonu, którego samoloty zostałyby przejęte przez IV/1 Dywizjon. Mjr Morawski choć faktycznie był już tylko jednym z kilku oficerów przydzielonych do sztabu Brygady, nie chciał pozwolić na likwidację swojego dywizjonu. Nastawienie majora

⁴¹² B. Dąbrowski, *114-ta na start*, Warszawa 1948, s. 29.

⁴¹³ Ł. Łydźba, *IV/1...*, s. 196–201.

wynikało nie tylko ze względów prestiżowych, ale także z dość żywych wśród polskich żołnierzy domniemywań, że już wkrótce do portów czarnomorskich dostarczone zostaną zakupione we Francji i Anglii nowe samoloty myśliwskie i bombowe. W przypadku gdyby Morawskiemu udało się utrzymać spójność jednostki, można było liczyć, że dywizjon otrzyma uzupełnienia i powróci do walki.

Nie można również zapominać, że Morawski mógł czuć się nieco pokrzywdzony w stosunku do innych dowódców dywizjonów myśliwskich. Był bowiem jednym z tych oficerów, którzy podczas kampanii wrześniowej zdecydowali się na dowodzenie działaniami swojego dywizjonu z ziemi, co nie spotkało się ze zrozumieniem ze strony części kadry, już po zakończeniu walk wrześniowych, gdy dowódca lwowskiego dywizjonu wraz z innymi polskimi lotnikami znalazł się we Francji, gdzie przystąpiono do odtwarzania polskiego lotnictwa wojskowego u boku sojuszników⁴¹⁴. Oczywiście można zadawać sobie pytania, dlaczego Morawski nie zdecydował się na wykonywanie lotów bojowych? Czy było to spowodowane strachem, a może raczej realną oceną własnych możliwości? Morawski należał do grona starszych oficerów, którzy najlepsze lata mieli już dawno za sobą. W chwili wybuchu wojny dowódca dywizjonu miał 40 lat, był więc dość stary jak na pilota myśliwskiego. Jednocześnie do jednostki, jeszcze przed wybuchem wojny, przydzielono wielu młodych pilotów, którzy dopiero co ukończyli szkolenie, a przecież dywizjon miał więcej pilotów niż maszyn. W tych warunkach dopuszczenie do lotów młodszych wydawało się najbardziej sensownym rozwiązaniem. Morawski zresztą, już później podczas swojej służby w Anglii, wielokrotnie pokazał, że jest odważnym oficerem i nie boi się wykonywać lotów operacyjnych, jednakże ze względu na zaawansowany wiek przeniesiono go do „spokojniejszej” służby w lotnictwie bombowym. Niestety, loty na bombowcach nie zakończyły się dla mjr. Morawskiego zbyt dobrze, gdyż w 1943 r. zginął podczas lotu bojowego nad Zatoką Biskajską, jako dowódca 300 Dywizjonu Bombowego, który w tym czasie został „tymczasowo”, na skutek dużych strat poniesionych w ofensywie bombowej przeciwko III Rzeszy, przesunięty do Coastal Command.

⁴¹⁴ F. Kornicki, *Zmagania...*, s. 99.

9 września 1939

Położenie lwowskiego dywizjonu nie uległo zauważalnym zmianom. Jednostka coraz bardziej odczuwała brak paliwa i innych materiałów eksploatacyjnych. Z tego względu dowództwo zdecydowało o skierowaniu dywizjonu do działań rozpoznawczych, których celem było ustalenie sytuacji w rejonie Lublina i w środkowym biegu Wisły, gdzie pojawiły się znaczne oddziały nieprzyjaciela.

Zadanie wykonania rozpoznania powierzono ppor. Kocowi, który miał za zadanie zlokalizować niemieckie zagony pancerne, które przeprawiły się przez Wisłę. W rejonie Lublina pilot meldował o licznych samolotach niemieckich atakujących miasto. Ich obecność stanowiła poważny problem, gdyż w każdej chwili mogło dość do niepotrzebnej walki powietrznej, które przyjęcie mogło zakończyć się zestrzeleniem maszyny Koca. Niestety, nie wiadomo, czy podczas lotu pilot korzystał z łącznikowego RWD-8 czy z jednego myśliwców należących do dywizjonu. Wiadomo natomiast, że w rejonie rozpoznania nie było żadnych czołgów niemieckich. Była to jedna z niewielu dobrych wiadomości, jakie tego dnia dotarły do polskiego dowództwa.

Niestety, zebranie jakichkolwiek bardziej prawdopodobnych informacji na temat wykonanego tego dnia rozpoznania jest bardzo utrudnione wskutek braku dokumentacji archiwalnej, która mogłaby dostarczyć dokładniejszych danych. Również wspomnienia pilota nie pozwalają na stwierdzenie rzeczywistego przebiegu wypadków. Koc tak wspominał ten okres działań lwowskiego dywizjonu:

Ponad dziesięć dni trwały nasze walki z wrogiem przy stałej liczebnej i ogniowej przewadze Niemców. W ciągu kilku następnych dni nasze położenie pogorszyło się katastrofalnie: do akcji weszły niemieckie czołgi. Karabiny maszynowe naszych samolotów w walce z czołgami miały niewiele większe znaczenie niż przysłowiowe szable ułańskie. Przyszedł rozkaz, by wycofać się to kilometrów na wschód.

Pogoda zaczęła się psuć, a niemieckie czołgi pruły naprzód. „Blitzkrieg”, hitlerowski pośpiech wojenny, trudno było zahamować⁴¹⁵.

Pomijając już pewne nierealne wątki poruszone przez pilota w jego wspomnieniach – między innymi pogorszenie się pogody w drugim tygodniu

⁴¹⁵ T. Kocz, 303. *Mój Dywizjon*, Warszawa 2018, s. 67–68.

września oraz sugestią, zgodnie z którą jednostka, w której służył Koc, miałyby uczestniczyć w jakichś atakach na niemiecką broń pancerną, relacja lotnika odnosi się bardziej do sytuacji w dniu 10 września.

Jednocześnie IV/1 Dywizjon uczestniczył w kilku lotach patrolowych, podczas których doszło do zestrzelenia kilku kolejnych samolotów nieprzyjaciela. Niestety, ceną za te niewielkie sukcesy okazało się utracenie łącznikowego RWD-8. Łączne straty odniesione przez Niemców za sprawą IV/1 Dywizjonu obejmują jeden samolot rozpoznawczy Hs 126, zestrzelony na pewno, oraz 1 lub 2 uszkodzone bombowce. Wiadomo, że co najmniej jedna maszyna niemiecka uszkodzona podczas walki powietrznej 9 września, stoczonej przez myśliwce z IV/1 Dywizjonu, oddaliła się w stronę terytorium kontrolowanego przez Niemców⁴¹⁶. Zdaniem autorów opierających się na dokumentacji niemieckiej Dornier Do 17 z numerem rejestracyjnym 4U+HL powrócił bez żadnych uszkodzeń na macierzyste lotnisko, ale polscy piloci uczestniczący w walce widzieli, że maszyna oddała się, ciągnąc za sobą ciemną smugę dymu⁴¹⁷, co sugeruje, że maszynę należałoby uznać za co najmniej prawdopodobnie uszkodzoną.

10 września 1939

Personel dywizjonu w dalszym ciągu nie otrzymywał żadnych konkretnych zadań. Poza tym, warto odnotować, iż dowódca lwowskiego dywizjonu wreszcie otrzymał formalną informację od dowództwa Brygady Pościgowej, zgodnie z którą jego jednostka została włączona w skład dywizjonu⁴¹⁸. Rozkaz został wydany przez gen. Ujejskiego. Wkrótce potem wydano kolejne rozkazy dotyczące reorganizacji polskiego lotnictwa. Zgodnie z nowymi poleceniami zakładano, że lotnictwo armijne zostanie ograniczone jedynie do kilku eskadr, głównie resztek jednostek wyposażonych w obserwacyjne „Czaple” i Lubliny R.XIII⁴¹⁹. Pozostałe

⁴¹⁶ Ł. Łydźba, *IV/1...*, s. 203–205.

⁴¹⁷ *Ibidem*.

⁴¹⁸ IPMS, sygn. LOT.A.II.11/1a/5, k. 1.

⁴¹⁹ Zgodnie z rozkazem z dn. 10 września, w skład lotnictwa SGO „Narew” miały wchodzić 13 Eskadra Obserwacyjna i 9 Pluton Łącznikowy, w skład lotnictwa Armii „Pomorze” 43 i 46 Eskadra Obserwacyjna, w skład lotnictwa Armii „Poznań” 33 i 36 Eskadra Obserwacyjna oraz 6 Pluton Łącznikowy; w skład lotnictwa Armii „Łódź” 66 Eskadra Obserwacyjna i 10 Pluton Łącznikowy; w skład lotnictwa Armii „Kraków” wchodziły 23 Eskadra Obserwacyjna i II/26 Pluton 26 Eskadry Obserwacyjnej. Zdecydowanie najlepiej przedstawiało się lotnictwo Armii „Karpaty”, w skład którego miały wejść 31 Eskadra Rozpoznawcza, 36 Eskadra

jednostki miały bądź przekazać swój sprzęt do eskadr wchodzących w skład Brygady Bombowej – eskadry wyposażone w samoloty PZL.23 „Karas”, bądź wejść w skład Brygady Pościgowej. Jednocześnie „nadliczbowy” personel dywizjonu miał zostać odesłany do Kut, gdzie planowano zorganizowanie grup, które zostaną odesłane do Rumunii po odbiór francuskiego i angielskiego sprzętu.

Fot. 71 Zniszczony na ziemi samolot Lublin R.XIII.
Źródło: zbiory autora.



Realizacja tego zadania w przypadku lwowskiego dywizjonu była dość trudna. Część pilotów i obsługi naziemnej znajdowała się jeszcze w drodze i próbowała dotrzeć na nowe miejsce postoju dywizjonu. Poza tym poważnym problemem było zorganizowanie paliwa i amunicji, które powinny zostać dostarczone wszystkim samolotom znajdującym się jeszcze w jednostce. Choćby z tego względu przygotowanie dość dalekiego przelotu do Młynowa, położonego w pobliżu Dubna, wymagało odpowiednich przygotowań. Tymczasem lwowski dywizjon miał wykonać jeszcze kilka zadań w rejonie Lublina. Niestety, ponownie brak dokładniejszych informacji na temat przebiegu lotów rozpoznawczych wykonanych przez personel lwowskiej

Obserwacyjna, 5 Pluton łącznikowy oraz wyłączona ze składu Brygady Pościgowej 152 Eskadra Myśliwska. Siły te jednak nie dotarły do rejonów operacyjnych poszczególnych armii. IPMS, sygn. LOT.A.II.11/1a/6, k. 2.

jednostki. Wiadomo, że co najmniej jeden lot wykonał w tym czasie ppor. Koc. Możliwe, wskazują na to zapisy we wniosku odznaczeniowym lotnika, dwukrotnie na rozpoznanie latał ppor. Zadroziński⁴²⁰, jednakże również w tym przypadku brak ostatecznego potwierdzenia oraz choćby szcątkowego sprawozdania z przeprowadzonego wówczas lotu.

Wydaje się, że obaj piloci powrócili na dotychczasowe lotnisko lwowskiego dywizjonu, na którym przygotowano wszystkie nadające się jeszcze do lotu samoloty. Przelot do Dubna tak wspominał ppor. Koc:

Znowu nowy rozkaz: przerzucić się do Łucka. Następnego dnia rano dowódca wysłał mnie na patrol w rejon Biała Podlaska – Międzyrzec, by sprawdzić, gdzie jest linia frontu. Poprosiłem o pozwolenie zobaczenia moich rodziców, gdyż były to moje rodzinne strony. Zgodził się. Wyleciałem, minąłem Brześć Litewski, Białą Podlaską, zaraz za Międzyrzecem ujrzałem linię czołgów niemieckich. Ostrzelano mnie, ale w niskim locie bardzo trudno trafić z ziemi samolot. Wróciłem do Białej Podlaskiej. Fabryka samolotów PWS i lotnisko, gdzie wykonywałem pierwsze loty szybowcowe, były zbombardowane. W samym mieście tu i ówdzie paliły się domy.

Kilka kilometrów od miasta w majątku Grabanów stał mój rodzinny dom. Zakręciłem i wylądowałem na polu pod lasem. W domu od razu zrobiło się święto, matka płacze – radość wyciska łzy, uciecze nie ma końca. Rodzina nie widziała mnie od roku. Opowiadałem o swoich lotniczych przygodach, wzbudzając podziw.

Tak to ostatni raz w życiu widziałem rodziców. Rano następnego dnia pożegnałem się i ruszyłem do samolotu. A on zniknął! To młodzi sąsiedzi w obawie, żeby nie ściągnąć Niemców, wciągnęli samolot do lasu. Zapuściłem motor i szybko wzniosłem się w górę. Nad moim domem rodzinnym wykonałem „honorowe” okrążenie.

Wylądowałem trzydzieści kilometrów dalej, w Terespolu, przed Brześciem Litewskim, na lotnisku polowym. Szczęśliwie zastałem jeszcze obsługę wojskową, która zaopatrzyła mój samolot w benzynę. Ruszyłem dalej na wschód, jeszcze jakieś sto kilometrów. Tymczasem pogoda robiła się coraz gorsza, musiałem schodzić na coraz niższy pułap. Po półgodzinnym locie nie mogłem zorientować się, gdzie jestem: puste pola i łąki, nic więcej. W dali widziałem, że jakiś człowiek zamaszyście kosił trawę. Wylądowałem na skoszonym miejscu i podkołowałem bliżej.

⁴²⁰ IPMS, sygn. LOT.A.XII.85/171, Lp. 10, Paryż dn. 21.XI.39, ppor. pil. Zadroziński Zdzisław, k. 1.

Kosiarz, chłop średniego wieku, w wypuszczonej na spodnie koszuli, krople potu ciekły u z czoła i po twarzy, może z ciężkiej pracy, a może... ze strachu – prawdopodobnie samolotu nigdy nie widział



Fot. 72 Samolot PZL 23b "Karaś". Źródło: NAC, domena publiczna.

– przestraszył się dziwoląga, który zleciał z nieba, rzucił kosę na bok, padł na kolana z krzykiem: „Panoczku, nie strylaj”.

- A gdzie do Łucka – zapytałem.

- Tudy, tudy – odpowiedział, wskazując ręką kierunek.

Podziękowałem mu, a on nadal klęcząc, patrzył jak zakręciłem, dodałem gazu i wystartowałem w górę. Na pewno się ucieszył, że zjawisko z nieba zniknęło w chmurach.

Okazało się, że mój błąd w utrzymaniu kursu lotu był niewielki, bo za parę minut ujrzałem miasto. Niestety lotnisko było mocno zbombardowane. Znalazłem równy skrawek i usiadłem. W rozwalonych hangarach pustki. Wartownik wojskowy z karabinem, poinformował mnie, że nasz dywizjon poleciał na lotnisko koło Równego⁴²¹.

⁴²¹ T. Kotz, op. cit., s. 68–72.

Relacja ppor. Koca, choć bardzo ciekawa, musi zostać potraktowana, przynajmniej w większości, jako spora fantazja, która nie ma zbyt wiele wspólnego z rzeczywistością. Po pierwsze – liczne lądowania, czy nawet jednodniowy pobyt w domu, nawet z wykorzystaniem do tego celu samolotu łącznikowego, nie był dopuszczalny, a dowódca jakiegokolwiek jednostki lotniczej nie zgodziłby się na podobny wybrzyk. Po drugie, w dalszej części swojej relacji ppor. Koc przesuwą datę swojego przybycia na lotnisko koło Równego na dzień 16 września, co jest nierealne. Po trzecie wreszcie, wątek lądowania niedaleko kilku miejscowych chłopów, którzy następnie wskazali drogę zagubionemu lotnikowi, pojawia się także w innych wspomnieniach. Na dodatek opis przedstawiony przez innego pilota, z którym ppor. Koc prawie na pewno rozmawiał bądź słuchał jego opowiadania, jest praktycznie identyczny, i to zarówno w relacji Benedykta Dąbrowskiego⁴²², jak we wspomnieniach ppor. Tadeusza Szumowskiego⁴²³. Obaj piloci służyli w IV/1 Dywizjonie Myśliwskim.

Odlot do Młynowa odbywał się w dość dramatycznych warunkach, a na dotychczasowym lotnisku dywizjonu pozostawiono prawdopodobnie jeden uszkodzony samolot, który następnego dnia wykorzystał personel techniczny IV/1 Dywizjonu do wyremontowania innego, lekko uszkodzonego PZL P.11⁶³. Naprawy przeprowadzono najprawdopodobniej 13/14 września⁴²⁴, na krótko przed opuszczeniem lotniska, na którym znajdował się uszkodzony sprzęt. Równocześnie z przebazowaniem lwowskiego dywizjonu, na nowym lotnisku pojawiły się także samoloty należące do warszawskiego IV/1 Dywizjonu. Przywołany już wcześniej Dąbrowski wspominał lotnisko jako pole, na którym nie było żadnych naturalnych przeszkód, w związku z czym personel latający musiał ściąć siekierami kilka drzew, by zamaskować przybycie samolotów. Pomimo tego wśród pilotów panowały dobre nastroje, gdyż ktoś rozpuścił wśród nich plotkę, że już niebawem otrzymają nowe brytyjskie myśliwce Hawker Hurricane. Oczywiście żadne samoloty tego typu nie zostały przejęte przez polskie lotnictwo we wrześniu⁴²⁵.

Rzut kołowy IV/1 Dywizjonu dotarł na miejsce około wieczora. Tego dnia dywizjon nie poniósł żadnych strat, można również przypuszczać, że wraz z rzutem kołowy „warszawiaków” do Młynowa dotarli także

⁴²² B. Dąbrowski, op. cit., s. 38–41.

⁴²³ T. Szumowski, *Trough many skies – th flying days of one polish pilot*, Beverly 1993, s. 46–47.

⁶³ J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie obronnej*, Warszawa 1992, s. 58.

⁴²⁴ Ł. Łydźba, *IV/1...*, s. 220 – 226.

⁴²⁵ B. Dąbrowski, op. cit., s. 34–35.

„lwowiacy” z III/6. Niestety, większość samolotów należących do „warszawskiego” dywizjonu po przelocie na nowe lotnisko pozostawała bez paliwa. W znacznie lepszej sytuacji byli piloci z lwowskiego dywizjonu, którzy zdołali zgromadzić pewien zapas materiałów pędnych. Niestety, okazało się, że już wkrótce zaoszczędzone z takim trudem paliwo może zostać zużyte w dość bezsensowny sposób. Dowódca IV/1 Dywizjonu tak opisał przebieg wypadków 10 września.

Dnia 10 IX – IV dyon, rzut powietrzny przesunął się do miejscowości Młynów koło Łucka, a rzut kołowy w rejon Włodzimierza [Wołyńskiego] za wyjątkiem czołówki, która była w Młynowie. Po osiągnięciu rejonu na wschód od Włodzimierza otrzymałem rozkaz od Dowódcy Brygady wrócić pod Lublin⁴²⁶.

Pech chciał, że po wszystkich przelotach z miejsca na miejsce wykonanych tego dnia pewien zapas paliwa, pozwalający na podjęcie choćby próby przelotu na lądowisko Jabłonna koło Lublina, znajdował się jedynie w zapasach III/6 Dywizjonu.

11 września 1939

Pomimo formalnego połączenia III/6 i IV/1 Dywizjonu po raz kolejny doszło do rozłączenia obu jednostek. Lwowscy myśliwcy, którzy w ostatnich dniach działali dość ostrożnie i przeprowadzili tylko kilka lotów rozpoznawczych i łącznikowych, mieli jeszcze zapas paliwa pozwalający im na wykonanie nowej dyspozycji dowództwa Brygady, które oczekiwało, że myśliwcy powrócą do rejonu Lublina i zapewnią tam wsparcie armii dowodzonej przez gen. Piskora.

Tymczasem personel IV/1 Dywizjonu przystąpił do gorączkowych poszukiwań paliwa i pod koniec dnia zdołał ponownie przedostać się pod Lublin. Najprawdopodobniej lotnicy z lwowskiego dywizjonu rozlokowali się na lądowisku w Łuszczowie, rzut kołowy IV/1 Dywizjonu dołączył do sześciu maszyn ze skrzydłatymi gronostajami na kadłubach w godzinach popołudniowych. Wśród przybyłych do Łuszczowa był między innymi

⁴²⁶ IPSM, sygn. LOT.A.II.13/1a/12, k. 11.

dowódca IV/1 Dywizjonu, który odnotował, że praktycznie cały personel był wyczerpany i nie miał siły na przystąpienie do jakichkolwiek działań⁴²⁷.

III

Znacznie gorzej przedstawiało się położenie rzutu powietrznego z warszawskiej jednostki. Lotnicy i ich maszyny, spośród których co najmniej kilka było jeszcze w całkiem niezłym stanie technicznym, pozostawali w Młynowie pod Dubnem, bez paliwa, możliwości uzupełnienia amunicji i rozkazów, co robić. Przez cały dzień trwały poszukiwania paliwa, które ostatecznie udało się uwieńczyć drobnym powodzeniem – zgromadzono niewielki zapas, który przynajmniej teoretycznie powinien pozwolić na powrót pod Lublin. Część pilotów była jednak nastawiona do tego pomysłu dość sceptycznie, co nie powinno dziwić, biorąc pod uwagę fakt, że dopiero co wydany rozkaz ewakuacji i przejścia pod Dubno został po niecałym dniu odwołany. Ostatecznie pod Lublin dotarło zaledwie kilka maszyn – kpt. Kowalczyk wspomina o pięciu myśliwcach, które doleciały do Młynowa pod dowództwem kpt. Juliusza Freya. Trzy inne maszyny zostały pozostawione na lotnisku w Młynowie, zapewne przez jego poprzednich gospodarzy⁴²⁸.

Tymczasem kpt. Kowalczyk zameldował się u dowódcy Armii „Lublin”, gen. Piskora. Niestety, podjęte wówczas ustalenia nie miały żadnego zastosowania, gdyż rozwój sytuacji wojennej stawał się coraz bardziej dynamiczny. Prawdopodobnie jeszcze w trakcie rozmowy pomiędzy gen. Piskorem a kpt. Kowalczykiem dotarła informacja o przekroczeniu przez niemiecką broń pancerną Wisły. W tej sytuacji stało się jasne, że Niemcy mogą lada chwila zaatakować lotniska zajmowane przez polskie jednostki lotnicze. Kpt. Kowalczyk pisał:

Dnia 11.IX wróciłem [pod Lublin] – ludzie zmordowani, sprzęt wymagający napraw, paliwa brak. Po powrocie zameldowałem się u dowódcy Armii „Lublin” następnie udałem się na lotnisko „Łuszczów” stamtąd na lotnisko Jabłonna. Był to wysiłek wykonany resztkami sił ludzkich odnośnie szoferów, samochody w stanie oplakany, jazda uciążliwa [w nocy] bez świateł, a w dzień częste ostrzeliwanie przez samoloty nieprzyjaciela, drogi zatarasowane przez uciekinierów.

Brak paliwa, 5 samolotów odleciało pod dowództwem kpt. Freya do Młynowa, 3 zostały do następnego dnia w Łuszczowie celem naprawy.

⁴²⁷ Ibidem.

⁴²⁸ Istnieją różne sugestie dotyczące tego, jaka jednostka miała porzucić kilka samolotów myśliwskich przejętych i naprawionych przez personel Brygady Pościgowej w rejonie Lublina. Przy tej okazji wymieniane są dywizjony poznański, lwowski i krakowski. Na dobrą sprawę, możliwe jest, że samoloty pochodziły choćby z jednej z jednostek szkolnych, które wycofywały się na południe Polski.

Dyon zmuszony był do przesunięcia się tej samej nocy gdyż rozpoznanie nasze stwierdziło, że czołgi niemieckie przeprawiły się przez Wisłę i kierują się na Lublin⁴²⁹.

Jak widać, sytuacja stawała się coraz trudniejsza, a polskie oddziały nie miały siły, by kontynuować opór przeciwko nieprzyjacielowi, który zapuszczał się coraz dalej w głąb polskiego terytorium. Jednocześnie w dowództwie polskim coraz większą popularnością cieszyła się myśl o przegrupowaniu całości wojsk polskich, niezepchniętych jeszcze do odizolowanych od reszty kraju punktów oporu, takich jak Półwysep Helski, Twierdza Modlin i Warszawa, na południowym odcinku frontu – tak zwanym „Przedmościu Rumuńskim”. Koncepcja ta zakładała, że Polacy będą bronili się na południu, między innymi w rejonie Lwowa, aż do momentu, gdy Francja rozpocznie kroki ofensywne i zaatakuje na zachodzie, co powinno pozwolić Wojsku Polskiemu na związanie znacznych sił niemieckich, a w dalszej perspektywie na rozpoczęcie kontrofensywy. Niestety, Polacy nie wiedzieli o konferencji francusko-angielskiej, podczas której ustalono, że oba państwa nie będą podejmowały żadnych działań ofensywnych przeciwko Niemcom w Europie.

Zadanie rozpoznania sytuacji powierzono lotnikom, choć w dość nietypowy dla lotnictwa sposób. Kornicki wspominał:

Wysłano mnie na odległość około trzydziestu kilometrów na motocyklu z przyczepką na rozpoznanie, czy Niemcy przerwali obronę w naszym kierunku, a inni pojechali w tym czasie do fabryki samolotów w Lublinie w poszukiwaniu benzyny. Im się udało i mnie też: na mojej trasie nikt nie widział Niemców ani o nich nie słyszał⁴³⁰.

12 września 1939

Pomimo alarmujących doniesień o Niemcach przeprawiających się na wschodni brzeg Wisły lwowski dywizjon pozostawał w pobliżu Lublina, na lotnisku Łuszczów. Niestety, na samym jego środku leżały dwa rozbite „Karase”, które wprost zachęcały Niemców do „złożenia wizyty”. W Łuszczowie znajdował się także III/1 Dywizjon Myśliwski, którego piloci

⁴²⁹ IPMS, sygn. LOT.A.II.13/1a/12, k. 11–12.

⁴³⁰ F. Kornicki, *Zmagania...*, s. 79.

byli świadkami pechowego lądowania na RWD-8, w wykonaniu plut. Domagały. Rozbity RWD został dość szybko ukryty – była to konieczność, gdyż nad lotniskiem majestatycznie sunęła trójka niemieckich Dornierów Do 17⁴³¹. Na szczęście znajdujący się na lotnisku piloci zdołali w porę zamaskować uszkodzoną maszynę.

Wkrótce potem personel lwowskiej jednostki otrzymał rozkaz przeprowadzenia rozpoznania, które wykonał ppor. Trzebiński. Pilot skierował się do rejonu Stoczek – Garwolin, gdzie udało mu się wykryć niemieckie oddziały. Niestety, nie wiadomo, czy pilot leciał na myśliwcu, czy też na jednej z maszyn sportowych lub turystycznych, które zostały zabezpieczone przez personel dywizjonu w rejonie Grójca.

Poza tym lot łącznikowy na innym RWD-8, możliwe że pochodzącym z „docelowego” wyposażenia lwowskiego dywizjonu, wykonał ppor. Kornicki, który tak wspominał wydarzenia rozgrywające się w dwunastym dniu wojny:

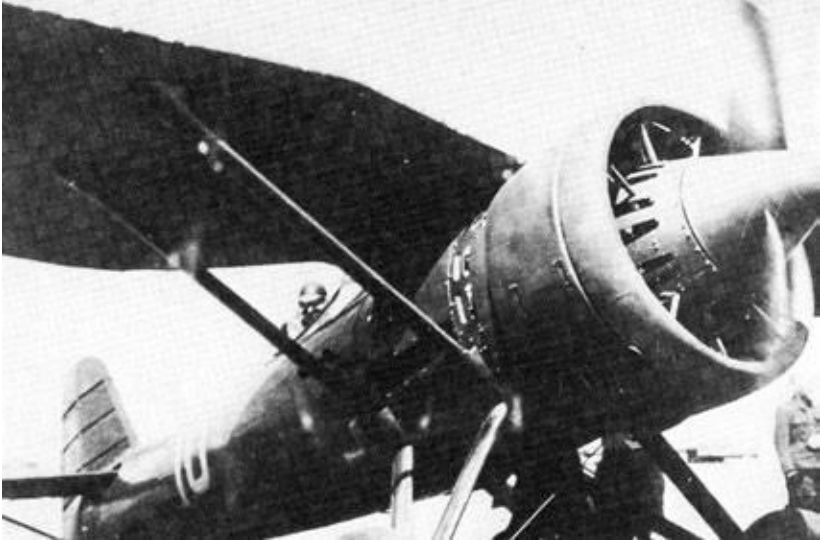
Chyba 12 września zostałem wysłany na RWD-8, by dostarczyć jakieś ważne papiery do Naczelnego Dowództwa znajdującego się w południowo-wschodniej Polsce. Wylądowałem blisko wspaniałego pałacu, na dużej łące, gdzie po jednej stronie pasło się około stu koni. Dostarczyłem papiery i podczas startu dostrzegłem, ku mojemu przerażeniu, jak konie biegną w poprzek mojego rozbiegu. Było za późno, by zrezygnować ze startu i modliłem się o nabranie wystarczającej szybkości, by wznieść się przed nimi. Udało się, minąłem je o centymetry, patrząc prosto w ich dzikie oczy, niemal oko w oko. Było to okropne przeżycie – i dla mnie, i dla koni⁴³².

Po powrocie z zadania okazało się, że co najmniej jedna z maszyn PZL P.11a⁴³³, należących do lwowskiego dywizjonu, została uszkodzona – maszyna miała uszkodzone stery wysokości i kierunkowy, i w związku z otrzymanym w godzinach wieczornych rozkazem została porzucona na lotnisku w pobliżu Lublina.

⁴³¹ J.B. Cynk, *Polskie lotnictwo myśliwskie w boju wrześniowym*, Gdańsk 2000, s. 355.

⁴³² F. Kornicki, *Zmagania...*, s. 79.

⁴³³ J. Pawlak, op. cit., s. 58.



Fot. 73 Samolot myśliwski PZL P.11 podczas przygotowania do startu. Źródło: domena publiczna.

Tymczasem do dywizjonu powrócił, wraz z częścią rzutu kołowego, młodszy majster Józef Zubrzycki, który odłączył się od części rzutu kołowego dywizjonu. Wcześniej dotarł do 6 Bazy Lotniczej we Lwowie, gdzie spodziewał się zapewne uzyskać jakieś informacje na temat położenia własnej jednostki, lub działając z czyjegoś polecenia (np. oficera technicznego dywizjonu), starał się uzyskać informacje na temat możliwości pozyskania choćby kilku maszyn z zapasów pułkowych⁴³⁴. Innego zdania są autorzy kilku innych wydanych wcześniej opracowań⁴³⁵.

Kwestią sporą pozostaje, czy 12 września dywizjon wykonał jeszcze jeden lot rozpoznawczy. W poprzednim rozdziale, przy okazji doniesień o zestrzeleniu i kontuzjowaniu jednego z pilotów III/6 Dywizjonu, Stanisława Kuszlisa-Grygułowicza, przytoczono fragment jego relacji odnośnie do przebiegu kampanii wrześniowej, z którego jasno wynika, że 12 września lotnik wykonał lot rozpoznawczy do rejonu Rawa Ruska, podczas którego

⁴³⁴ IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1c/1, k. 2.

⁴³⁵ Ł. Łydźba, III/6..., s. 141.

został kontuzjowany. Następnie trafił do jednego z lwowskich szpitali, w którym przebywał do 15–16 września, gdy musiał opuścić miasto, gdyż kolejny zapis dotyczy przekroczenia granicy państwowej z Rumunią 17 września⁴³⁶. Możliwe, że data opuszczenia szpitala jest nieprawdziwa, podobnie jak data przedostania się do Rumunii, gdyż wpis pochodzi z karty ewidencyjnej wypełnionej przez lotnika, po tym jak po zakończeniu wojny powrócił do Polski. Możliwe, że Kuszlis-Grygułowicz obawiał się, iż ujawnienie, że brał udział w obronie Lwowa przed Sowiecami lub uciekł z niewoli sowieckiej, może spowodować na niego jakieś kłopoty. Na dobrą sprawę nie znamy jego losów po 12 września, gdy został ranny i trafił do szpitala. Relację o locie wykonanym 12 września i kontuzjowaniu w tym dniu należy uznać za prawdopodobną z dwóch względów: po pierwsze wypadki, które kończą się pobyt w szpitalu, zazwyczaj zapisują się w naszej pamięci na długo, po drugie: lotnik nie miał powodu, by kłamać, gdyż doskonale wiedział, że jego dokonania z okresu, gdy Wojsko Polskie odpierało tylko niemiecką agresję, nie powinny przysporzyć mu kłopotów. Ponadto do Polski powracali w tym czasie również inni lotnicy, którzy mogli potwierdzić jego wersję wypadków.

Sugeruje to, że 12 września na wyposażeniu dywizjonu były co najmniej 3 samoloty łącznikowe RWD-8. Pierwszy rozbity podczas pechowego lądowania przez plut. Domałę, który najprawdopodobniej wymagał przeprowadzenia drobnych napraw. Drugi wykorzystany tego samego dnia przez ppor. Kornickiego i trzeci, którym leciał Kuszlis-Grygułowicz. Akurat w przypadku ostatniego z lotników można wykluczyć szansę, by powierzono mu samolot myśliwski – przed wybuchem wojny Kuszlis-Grygułowicz służył w jednej z lwowskich eskadr towarzyszących i dość dobrze znał samoloty starszego typu, takie jak Potez XV i XXV, Lublin R.XIII oraz inne maszyny używane do zadań treningowych i rozpoznawczych, nie miał natomiast praktyki w pilotowaniu PZL P.11, czy PZL P.7a.

Za otwartą pozostaje uznać także wspomnianą wcześniej kwestię porzuconego na lotnisku PZL P.11a, który przez niektórych autorów jest łączony z lwowskim dywizjonem myśliwskim. Niestety, odpowiedź na to pytanie, znajdująca się najprawdopodobniej w zbiorach archiwalnych zgromadzonych przez dr. Pawlaka, pozostaje nieznana historykom⁴³⁷. Trzeba

⁴³⁶ Wojskowe Biuro Historyczne, Centralne Archiwum Wojskowe (dalej: WBH, CAW), sygn. II.56.5903, k. 4.

⁴³⁷ Wynika to z faktu, iż na krótko przed swoją śmiercią dr Pawlak przekazał swoje zbiory archiwalne w ręce prywatne.

więc założyć, iż PZL P.11a przejęty przez „warszawiaków” faktycznie należał do lwowskiego dywizjonu⁴³⁸.

13 września 1939

Niestety, dywizjonowi brakowało czasu na naprawę samolotu, która, jak się wydaje, nie wymagała zbyt dużych umiejętności, była natomiast dość czo- i pracochłonna. Na miejscu uszkodzoną maszyną zaopiekował się personel IV/1 Dywizjonu, który następnie przejął maszynę. Podczas ewakuacji z lotniska, 13 września stwierdzono jeszcze, że w jednej z jego części znajduje się praktycznie nieuszkodzony dwupłatowy samolot szkolno-treningowy PWS-26. Część personelu IV/1 Dywizjonu liczyła, że być może uda się ewakuować maszynę, ale pilotów było akurat tyle, ile remontowanych na łuszczowskim lotnisku maszyn, w związku z czym zwrócono się z prośbą o pomoc do dowódcy III/6 Dywizjonu, ale ten odmówił. Niektórzy autorzy sugerują, że odmowa była spowodowana brakiem odpowiedniej liczby pilotów⁴³⁹; faktycznie rzut kołowy dywizjonu został rozdzielony jeszcze podczas ewakuacji z rejonu Łodzi, a potem część pilotów przejęła samoloty treningowe i szkolne należące do Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa, które ewakuowali z lotniska pod Grójcem. Opinia ta jednak nie wytrzymuje choćby pobieżnej krytyki.

Po pierwsze – sam major Morawski, jak wiadomo choćby ze wspomnień Kornickiego, podczas kampanii wrześniowej nie wykonał żadnego lotu, a przecież lot na szkolnym dwupłotowcu nie powinien stanowić dla równie doświadczonego pilota poważniejszego problemu. Po drugie, w dywizjonie zawsze było więcej wyszkolonych pilotów niż maszyn, więc nawet rozbitcie rzutu kołowego lwowskiej jednostki i przejście kilkunastu samolotów należących do Instytutu nie powinno stanowić przeszkody nie do pokonania. Co więcej, jest wręcz nieprawdopodobne, by jednostka wojskowa ciągnęła za sobą kilkanaście nieuzbrojonych samolotów, tym bardziej że od kilku dni odczuwano dotkliwy brak paliwa i w celu jego zdobycia trzeba było uciekać się do różnych sztuczek, a także poszukiwać na terenie Lubelskiej Wytwórni

⁴³⁸ Niestety, w tej sytuacji trudno stwierdzić, czy była to maszyna zdobyta gdzieś po drodze, czy też samolot należał do maszyn, z którymi dywizjon lwowski poszedł na wojnę. Wiadomo, że jednostka dysponowała 31 sierpnia co najmniej dwoma samolotami PZL P.11a, jednakże kwestią otwartą pozostaje, czy i kiedy wspomniane maszyny zostały utracone lub uszkodzone. IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1a/4, k. 4.

⁴³⁹ Ł. Łydźba, *IV/1...*, s. 224–225.

Samolotów, wcześniej funkcjonującej pod nazwą Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz.

III

Teoria mówiąca o porzuceniu PWS-26 za sprawą niechęci dowódcy lwowskiego dywizjonu, nie znajduje więc racji bytu. Bardziej prawdopodobne wydaje się, że na położonym w pobliżu lotnisku zajmowanym przez pilotów III/6 Dywizjonu nie było już rzutu kołowego i „wolnych” pilotów, którzy mogliby zaopiekować się treningowym PWS-26⁴⁴⁰. Poza tym wydaje się dość dziwne, że personel lwowskiego dywizjonu nie chciał „zamienić” jednego sprawnego RWD-8 na PWS26, który można było uzbroić w jeden karabin maszynowy obsługiwany przez pilota⁴⁴¹.

Dość przykre dla personelu IV/1 Dywizjonu Myśliwskiego okazało się także przejście pozostawionego przez lwowski dywizjon myśliwca P.11a. Samolot został najprawdopodobniej przejęty przez ppor. Szumowskiego. Na samolocie, należącym uprzednio do lwowskiego dywizjonu, kawałkiem kredy narysowano symbol jaskółki⁴⁴² oraz numer „13”. Niestety, trzynastka okazała się w tym przypadku pechowa, gdyż następnego dnia samolot został utracony. Pilotujący go wówczas ppor. Szumowski tak wspominał swój feralny lot, który wykonał rankiem 14 września:

W spowitym mgłą poranku wystartowałem moją małą szykowną Jaskółką „13”, żeby powrócić do Młynowa. Leciałem wzdłuż drogi z Lublina na Piaski. Droga była przepelniona uciekinierami i widziałem kręgi paniki rozszerzającej się na podobieństwo kręgów wody wzburzonej wrzuconym kamieniem. Miałem namalowaną białą czer-

⁴⁴⁰ Warto również zadać sobie nieco trudu i sprawdzić, jak przedstawił ostatnie dni kampanii wrześniowej w swoich dwóch pracach autor monografii poświęconych obu dywizjonom. Zestawienie to wykazuje bowiem, że na czele lwowskiego dywizjonu 13 września nie stał już mjr Stanisław Morawski, ale dowódca 161 Eskadry Myśliwskiej kpt. Władysław Szczęśniewski. Jak było w rzeczywistości, trudno ustalić, tym bardziej że istniejąca literatura nie dostarcza jednoznacznej odpowiedzi na to pytanie. Ibidem, s. 225; Idem, III/6..., s. 140.

⁴⁴¹ A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce 1924–1939*, Warszawa 2011, s. 247–252.

⁴⁴² Jaskółka była godłem 114 Eskadry Myśliwskiej, wchodzącej w skład IV/1 Dywizjonu Myśliwskiego.



Fot. 74 Przejęty przez Niemców samolot PWS-26. Źródło: NAC, domena publiczna.

woną szachownicę pod i na skrzydłach, a sylwetka P.11 z pewnością była znajoma. Oczywiście myśleli, że jestem Niemcem bez względu na moje znaki: ostatnimi czasy widzieli tylko maszyny wroga.

Mały oddział piechoty rozpoczął ostrzał z rowu tuż przy drodze. Podleciałem trochę niżej, żeby mogli mnie rozpoznać. Nagle największa grupa żołnierzy celnie mnie ostrzelała z karabinu maszynowego i poczułem, jak celne strzały wstrząsnęły moim samolotem.

Boże! Pomyślałem, że byłoby dobrze, gdyby byli równie skuteczni w wypadku walki z Niemcami. Byłem ostrzeliwany przez własne oddziały i to doświadczenie wypełniło mnie gniewem i frustracją. Musiałem się powstrzymać, żeby im nie odplacić tą samą monetą.

Nawigacja we mgle była trudna, gdy w niej leciałem miałem nadzieję, że jestem na dobrym kursie do Młynowa. Sprawy pogorszyły się, gdyż miałem tylko okulary przeciwodblaskowe, które w tej chwili nie mogły mi wiele pomóc. Uniosłem je, ale wiatr w otwartym kokpicie napelnił oczy łzami. Co

mogłem zrobić? Gdybym wrócił na drogę mogliby mnie ponownie ostrzelać. Stawałem się coraz bardziej nerwowi i w końcu udało mi się zlokalizować lotnisko.

Jakimś cudem udało mi się wylądować, ale samolot podskakiwał, a ogon odbił się od ziemi rzucając mnie do przodu. Silnik trząśł jak sto diabłów. Wylączyłem zapłon i wgramoliłem się na maszynę, żeby zobaczyć co zaszło. Musiałem uderzyć o redlinę podczas lądowania, ponieważ połowa łopaty śmigła była połamana lub nie było ich wcale. Kilka centymetrów od kokpitu, w którym siedziałem widniały dziury po kulach – po polskich kulach!

To było dla mnie zbyt wiele. Usiadłem na kole i zaplakalem. Jeden z mechaników podbiegł do mnie i próbował mi pomóc, gdy desperacko starałem się naprawić uszkodzenia, jednak było to bezcelowe. Byłem tak szczęśliwy wskrzyszając moją Jaskółkę 13, nad którą tak ciężko pracowałem i w której tak dumny wracałem do mojej eskadry.

Musiałem odegrać końcowy akt. Wystrzeliłem do zbiornika z benzyną i zapaliłem wyciekające paliwo⁴⁴³.

Najprawdopodobniej w godzinach porannych na rozpoznanie rejonu Bielska-Białej wysłany został ppor. Koc, którego relację na temat wspomnianego lotu oraz opowieść o ostatnim spotkaniu z rodzicami i późniejszym powrocie do macierzystej jednostki przytoczono już wcześniej, przy okazji omawiania wydarzeń z 10 września, gdyż pod tą datą pilot umieścił wspomniany lot w swoich wspomnieniach. Personel lwowskiego dywizjonu, najprawdopodobniej, przez cały dzień pozostawał na dotychczasowym lotnisku, przygotowując się do jego opuszczenia. Możliwe, że właśnie wówczas doszło do wysłania kolejnej grupy samochodów ciężarowych po paliwo, które pobrano na terenie Lubelskiej Wytwórni Samolotów. Możliwe również, że kpt. Szczęsniewski lub mjr Morawski, wraz z grupą młodszych oficerów, również wybrał się na poszukiwanie paliwa lub ewentualne rozpoznanie innych lądowisk w pobliżu Lublina. Wskazuje na to dość enigmatyczny i pozbawiony choćby przybliżonej datacji zapis we wspomnieniach Kornickiego:

Któregoś dnia jechałem z majorem Morawskim, dowódcą naszego dywizjonu, w jego samochodzie służbowym i przejeżdżając przez Hrubieszów zatrzymaliśmy się na kolację. Spotkałem mojego nauczyciela historii i po krótkiej rozmowie odwiedziłem pana Gregiera, znającego moją rodzinę, któremu zostawiłem trochę pieniędzy dla mojego ojca. Później wyruszyliśmy

⁴⁴³ T. Szumowski, op. cit., s. 40–41.

*dalej na wschód, na nasze lotnisko. To była okropna podróż, nasz kierowca był tak zmordowany, że zasypiał, więc zatrzymaliśmy się do świtu na konieczny odpoczynek*⁴⁴⁴.

Przytoczony fragment odnosi się najprawdopodobniej do 13 września. Możliwe, że tego dnia w godzinach wieczornych nastąpił odjazd rzutu kołowego na nowe lotnisko polowe położone daleko na wschodzie pod Liliatynem. Niestety, koncepcja ta kłóci się z relacją Kornickiego, który twierdził, że do Liliatyna doleciał na samolocie łącznikowym RWD-8⁴⁴⁵. W zasadzie trudno wyobrazić sobie, by Kornicki mógł znaleźć się w Hrubieszowie w innych okolicznościach, niż tylko w nocy z 13 na 14 września⁴⁴⁶.

14 września 1939

Rankiem ostatnie samoloty lwowskiego dywizjonu opuściły swoje dotychczasowe lądowisko pod Lublinem i ruszyły do położonego niedaleko Brzeżan, Liliatyna. Było to lotnisko polowe, które dość dobrze znał personel lwowskiej jednostki, gdyż zaliczało się ono do lotnisk znajdujących się w pasie działania 6 Pułku Lotniczego. Lądowanie w Liliatynie mogło być natomiast nowością, czy nawet pewnym zaskoczeniem dla personelu latającego innych dywizjonów myśliwskich, które tego dnia również kierowano do Liliatyna. Na nowym lotnisku zajmowanym przez lwowski dywizjon znaleźli się także myśliwcy z Armii „Pomorze”, a także niedobitki pilotów z III/5 Dywizjonu Myśliwskiego z wileńskiego 5 Pułku Lotniczego. Pomimo dużego natężenia lotów, udało się uniknąć uszkodzeń podczas lądowania na nieprzygotowanym do tego celu terenie. Piloci przybyli do Liliatyna wspominali, że w powietrzu wprost roило się od polskich samolotów wojskowych – głównie myśliwców oraz lekkich maszyn łącznikowych, które przejmowały niektóre dywizjony w celu uzupełnienia swojego wyposażenia. Swoje przeżycia związane z przybyciem do Liliatyna

⁴⁴⁴ F. Kornicki, *Zmagania...*, s. 79.

⁴⁴⁵ Ibidem, s. 80.

⁴⁴⁶ Hrubieszów jest położony na południowy wschód od Lublina, i leży na trasie prowadzącej do Włodzimierza Wołyńskiego, skąd można przedostać się do Łucka i dalej do Równego. Obie miejscowości (Włodzimierz Wołyński i Łuck) leżały na trasie odwrotu lwowskiego dywizjonu.

opisał między innymi Kornicki, który tak wspominał ostatnie lądowisko dywizjonu w Polsce:

III

Nasze ostatnie przebazowanie w Polsce zaprowadziło nas do Liliatyna, gdzie miały się zebrać niedobitki wszystkich jednostek myśliwskich i ich personel naziemny. Wyglądało, że zmierza tam każdy, kto tylko ma czym lecieć. Przyleciałem tam na RWD-8 i ze zdziwieniem zobaczyłem całkiem sporą liczbę samolotów już zamaskowanych na skraju lasu. Nasz personel naziemny przywiózł ze sobą trochę paliwa⁴⁴⁷.

Jak już wcześniej wspomniano, relacja Kornickiego, w kontekście jego wcześniejszej wizyty w Hrubieszowie, do którego przybył razem z mjr. Morawskim, musi budzić nieco wątpliwości, ale faktem jest, że w Liliatynie zgromadzono całkiem sporo samolotów. Innym lotnikiem, który dość dobrze zapamiętał przebieg tamtych wypadków, był pełniący obowiązki dowódcy III/4 Dywizjonu Myśliwskiego Tadeusz Rolski, który po latach tak opisywał spotkanie z kolegami z dywizjonu lwowskiego i wileńskiego:

W Liliatynie spotkaliśmy dywizjony myśliwskie z 5 i 6 pułku. Zagospodarowani wcześniej lotnicy przyjęli nas bardzo serdecznie. Pomogli się zakwaterować i ułatwili nam zorganizowanie niezłej kolacji, pierwszej od ośmiu dni⁴⁴⁸.

Niewątpliwie spotkanie z kolegami z innych dywizjonów wpłynęło dość korzystnie na poziom morale wszystkich jednostek znajdujących się w Liliatynie. Było to tym ważniejsze, że od kilku dni nastroje wśród personelu latającego uległy wyraźnemu pogorszeniu. Dochodziło nawet do przypadków, gdy starsi oficerowie sztabowi byli oskarżani o tchórzostwo lub niechęć do udziału w walkach przez część personelu. Podobne przypadki opisywał między innymi Stanisław Skalski, który miał usłyszeć od części pilotów o nieodpowiednim zachowaniu dowódcy III/5 Dywizjonu Myśliwskiego⁴⁴⁹. Według nich dowódca dywizjonu miał już w pierwszych dniach wojny stwierdzić, że „ma zbyt wysokie kwalifikacje”, by ryzykować życie w walkach powietrznych⁴⁵⁰ i pośpiesznie opuścić swoją jednostkę. Opis ten, choć ciekawy, nie znajduje jednak potwierdzenia w rzeczywistości, gdyż dowodzący wileńskim dywizjonem uczestniczył w walkach powietrznych, choćby 1 września. Biorąc pod uwagę okres, w którym

⁴⁴⁷ F. Kornicki, *Zmagania...*, s. 79–80.

⁴⁴⁸ T. Rolski, *Uwaga! Wszystkie samoloty*, Warszawa 1959, s. 100.

⁴⁴⁹ S. Skalski, *Czarne krzyże nad Polską*, Warszawa 1957, s. 152–153.

⁴⁵⁰ Ibidem.

wydano wspomnienia Skalskiego, trudno powiedzieć, na ile wspomniany wątek był wytworem cenzury, a na ile rzeczywistą obserwacją pilota. Sam Skalski również poświęcił nieco miejsca reorganizacji lotnictwa myśliwskiego w Liliatynie:

Brak benzyny zmusił nas do uzupełnienia zbiorników maszyn częściowo benzyną samochodową. Dywizjon był przygotowany do zapowiedzianej zmiany lotniska. Kolumna samochodowa stała wyciągnięta pod drzewami. Zaczynaliśmy mieć nadzieję, że wreszcie skończy się ten zastój. Nowy rozkaz kierował nas na południe do miejscowości Liliatyn koło Brzeżan, oddalonej o 150 kilometrów. Byliśmy co prawda trochę zaintrygowani, dlaczego podążać mamy na południe, a nie na zachód, gdzie toczyły się walki. Brak dokładnych wiadomości o sytuacji na całym froncie powodował różne domysły. Nie znaliśmy zamierzeń naczelnego Dowództwa co do użycia jednostek na odcinku południowym; zapowiedziana koncentracja wszystkich myśliwców w rejonie Brzeżan zdawała się jednak mieć jakiś konkretny cel.

Opuściliśmy Ostrożec na południe. Po dwudziestu minutach lotu ukazały się pasma wzgórz podolskich. Malowniczy krajobraz wabił oko. Powietrze było tu czystsze, dymy pogorzelskich nie dosięgnęły jeszcze tej części kraju. W pewnym miejscu wzgórze rozchylły się i wpadliśmy w obszerną niecką kotliny. Lecąc wzdłuż rzeki, która płynęła w kierunku południowym, zbliżaliśmy się do celu. Pozostawiając z boku Brzeżany zatoczyliśmy rundę nad brzegiem wzgórze i pojedynczo schodziliśmy do lądowania. Wąski pas lądowiska ze zboczami spadającymi stromo z jednej strony w głęboki jar, a z drugiej przepok kolejowy wyglądał z powietrza niezbyt zachęcająco.

Przylecieliśmy już jako ostatni. Na sąsiednim wzgórzu stał dywizjon krakowski i dwa dywizjony warszawskie. Na naszym grzbiecie były reprezentowane Lwów, Wilno i Toruń. Ten jak na nasze warunki „masowy” zlot wywołał ożywiony ruch na razie tylko na ziemi; działalność w powietrzu ograniczała się do przeprowadzania rozpoznań na kierunku Lwowa przez jednostki, które przyleciały wcześniej.

Nagle zjawily się przechodząc nad lasem w locie koszącym trzy „Dornieri 17” i ostrzelały naszych sąsiadów, nie wyrządzając im zresztą strat. Jedna z maszyn nieprzyjacielskich spadła w płomieniach, ściągnięta ogniem pojedynczego karabinu maszynowego. Nie uratował się nikt z załogi⁴⁵¹.

Relacja Skalskiego, choć bardzo ciekawa, wymaga kilku słów komentarza. Po pierwsze, dość dyskusyjna pozostaje kwestia, czy samoloty,

⁴⁵¹ Ibidem, s. 161–162.

które wylądowały w Liliatynie, zostały zaatakowane przez trójkę Dornierów, a także czy w przypadku, gdyby faktycznie nad lądowiskiem pojawiły się samoloty Luftwaffe, byłyby one wykorzystywane jeszcze przez kilka dni, aż do poranka 17 września. Kolejnym mało realnym elementem opisu w wydaniu Skalskiego jest kwestia zestrzelenia jednego z bombowców przez obsługę pojedynczego karabinu maszynowego. Oczywiście, teoretycznie taka możliwość istnieje i do podobnego wypadku mogło dojść, ale jest to mało prawdopodobne, tym bardziej że 14 września Luftwaffe przyznaje się do utraty dwóch bombowców: Do 17 z KG 2 i He 111 z KG 27. Obie maszyny miały zostać rozbite na ziemi, pierwsza w Insterburgu, druga w Wartenburgu⁴⁵². Oczywiście Do 17 były używane również przez eskadry dalekiego rozpoznania i jednostki bombowców nurkujących. O ile jednak opracowania dotyczące jednostek pomocniczych Luftwaffe w kampanii wrześniowej brak, o tyle odpowiedzi o przynależność owego „zestrzelonego” Dorniera nie daje również opracowanie dotyczące jednostek wyposażonych w bombowce nurkujące⁴⁵³.

Również znajdujący się w dokumentacji archiwalnej opis terenu lotniska polowego w Liliatynie nie potwierdza relacji Skalskiego. Zgodnie z opisem lotniska, wykonanym przez wojsko jesienią 1938 r. lub wiosną 1939 r., w pobliżu lotniska przebiegało kilka dróg, „odrzwionych i ze słupami telefonicznymi”, które jednak nie powinny stanowić większego zagrożenia dla podchodzących do lądowania samolotów⁴⁵⁴. Dość wątpliwe wydaje się także, czy po całodziennej podróży i ponadstukilometrowym locie personel latający i naziemny lwowskiego dywizjonu podejmowałby się jeszcze jakiś działań rozpoznawczych w rejonie Lwowa. Wiadomo natomiast, że w kolejnych dniach kierunek lwowski wykonał kilka lotów na rozpoznanie rejonu Lwowa, gdzie sytuacja wojsk polskich stawała się coraz trudniejsza.

W ciągu dnia do Liliatyna zaczęły docierać również inne jednostki myśliwskie. Wszystkie były dość mocno poszczerbione w toku prawie dwutygodniowych zmagani z przeważającą technicznie i jakościowo Luftwaffe. Pomimo tego personel latający i techniczny oczekiwał na kolejne okazje do walki z niemieckimi samolotami. IV/1 Dywizjon, który przynajmniej w teorii powinien nadal współpracować z lwowską jednostką, dysponował wciąż kilkoma sprawnymi myśliwcami. Rankiem 15 września

⁴⁵² M. Emmerling, *Luftwaffe...*, T. 2, s. 244.

⁴⁵³ 14 września jednostki bombowców nurkujących zgłosiły zestrzelenie jednego Ju 87, zestrzelonego przez polską obronę przeciwlotniczą w rejonie Oksywia. Idem, *Luftwaffe...*, T. 3, s. 145.

⁴⁵⁴ WBH, CAW, sygn. I.300.38.188, k. 144.

warszawska jednostka mogła pochwalić się 8 PZL P.11 i 4 PZL P.7a. Jak na warunki wrześniowe było to całkiem niezłe osiągnięcie. Wbrew temu, co pisał Skalski, jednostka nie stacjonowała na lotnisku w Liliatynie, ale znajdowała się w Młynowie i częściowo w Łuszczowie, skąd w godzinach porannych odleciały ostatnie samoloty dywizjonu, w tym naprawiany poprzedniego dnia PZL P.11a.

15 września 1939

Położenie lwowskiego dywizjonu nie uległo poważniejszym zmianom. Ponownie zaczęto odczuwać dotkliwy brak paliwa i innych materiałów eksploatacyjnych. Braki w paliwie okazały się na tyle dotkliwe, że kpt. Szczeniowski zdecydował się na wystawienie kilku patroli drogowych, których zadanie polegało na zatrzymywaniu i kontrolowaniu przejeżdżających pojazdów w celu pozyskania paliwa. Skutki działalności wspomnianych patroli pozostają nieznane, wydaje się jednak, że lwowiacy zdołali zdobyć w ten sposób choć trochę cennego płynu.

Jednocześnie polskie władze wojskowe zaczęły coraz poważniej myśleć o przeprowadzeniu reorganizacji pozostających jeszcze w ich dyspozycji jednostek. Uznano, że wszystkie posiadane samoloty PZL P.11 zostaną przekazane do nowo utworzonego „Dywizjonu Warszawskiego”, podczas gdy gorzej uzbrojone i bardziej zużyte PZL P.7a

miały trafić do „Dywizjonu Rozpoznawczego”. W skład tego ostatniego oprócz myśliwskich „puławszczaków” miały wejść także ocalałe samoloty Lublin R.XIII i RWD-14b „Czapla”. Spodziewano się, że dywizjon będzie prowadził działania łącznikowe i rozpoznawcze na rzecz sztabu Naczelnego Wodza, który zamierzał bronić Przedmościa Rumuńskiego. Była to jednak kolejna mrzonka. Niektórzy piloci z eskadr obserwacyjnych, włączonych w skład „dywizjonu rozpoznawczego⁴⁵⁵”, byli niezadowoleni z podejścia do obowiązków, jakie prezentował ich nowy dowódca, mjr obs. Tadeusz Wójcicki. Zdaniem niektórych lotników, notabene również pochodzących z lwowskiego pułku, oficer ten wykorzystał resztki taboru samochodowego dwóch lwowskich eskadr obserwacyjnych do wywiezienia nad granicę z Rumunią swojej rodziny⁴⁵⁶.

Nadwyżkę pilotów zamierzano w ciągu kilku kolejnych dni odesłać nad granicę z Rumunią, gdzie spodziewano się wykorzystać ich do przejścia sprowadzonych z zachodu nowych francuskich i angielskich samolotów. Planów nie udało się jednak zrealizować.

Tymczasem IV/1 Dywizjon został przesunięty na nowe lotnisko – po drodze jeden z pilotów rozbił swojego PZL P.7a. Na miejsce rozbitego myśliwca udało się jednak pozyskać łącznikowego RWD-8⁴⁵⁷. Rankiem personel jednostki dotarł na lotnisko Denysów, koło Brzeżan⁴⁵⁸, skąd po pewnym czasie myśliwce przerzucono do Petlikowic Starych koło Buczacza⁴⁵⁹.

16 września 1939

W godzinach wieczornych 15 września lub wczesnym rankiem 16 września do reszty dywizjonu dołączyła część rzutu kołowego prowadzonego dość krętymi drogami przez ppor. Kazimierza Derenia. Niestety, sam Dereń nie pozostawił w dostępnej dokumentacji archi-

⁴⁵⁵ W literaturze spotykana jest także nazwa Dywizjon Obserwacyjny. P. Rapiński, *Komar i kameleon. Lwowskie eskadry towarzyszące w czasie pokoju i wojny*, Oświęcim 2019, s. 168.

⁴⁵⁶ IPMS, sygn. LOT.A.II.6/1f/6, k. 5.

⁴⁵⁷ Ł. Łydźba, *IV/1...*, s. 240–242.

⁴⁵⁸ Informacji na temat lotniska Denysów, w pobliżu Brzeżan, brak w dokumentacji archiwalnej. WBH, CAW, sygn. I.300.38.188.

⁴⁵⁹ *IV/1...*, s. 241.



Fot. 75 Ju 87 Stuka w barwach Legionu Condor. Źródło: zbiory autora.

walnej żadnego, choćby najmniejszego opisu drogi, jaką pokonał od momentu, gdy rzut kołowy dywizjonu rozdzielił się podczas odwrotu z lotniska Widzew – Ksawerów. Dereń swoje wrześniowe losy streścił w następujący sposób:

Dnia 24.VIII.1939 zmobilizowany i przydzielony do 161 eskadry myśliwskiej 6 pułku lotniczego Lwów – Skniłów, udział z Dywizjonem III/6 Myśliwskim w wojnie aż do 18.IX.1939.

Dnia 18.IX.1939 przejście granicy rumuńskiej⁴⁶⁰.

Niestety, zapis ten nie dostarcza zbyt wielu informacji na temat działań, w których uczestniczył Dereń. Wiadomo, że wraz z nim do Liliatyna dotarło także kilka samochodów ciężarowych oraz część wyposażenia i bagaży należących do lotników i pozostałych członków obsługi technicznej. Najważniejszym nabytkiem uzyskanym przy tej okazji przez lwowski dywizjon okazało się kilka beczek benzyny lotniczej, którą zdecydowano się natychmiast spożytkować. Po zatankowaniu kilku samolotów, dowodzący

⁴⁶⁰ WBH, CAW, sygn. II.56.10008, k. 3.

rzutem powietrznym jednostki ppor. Trzebiński zdecydował się na wystawienie zasadzki myśliwskiej w rejonie Stanisławowa. Niestety, skład zasadzki pozostaje nieznanym. Zasadzkę utrzymywano aż do godzin popołudniowych. Jej działalność ograniczyła się do przechwycenia dość dużej grupy niemieckich bombowców nurkujących Ju 87 z III/StG 2, które otrzymały rozkaz do zaatakowania dworca kolejowego i mostu w rejonie Stanisławowa⁴⁶¹. Niemcy meldowali, że podczas ataku zauważyli start dwóch polskich myśliwców. Zdaniem Emmerlinga, jedną z maszyn pilotował ppor. Zadroziński, który później zameldował zestrzelenie jednego z nurkowców, ale źródła niemieckie nie potwierdzają żadnego zestrzelenia ani uszkodzenia⁴⁶². Informacja ta pochodzi zapewne z opracowania dr. Pawłaka⁴⁶³, który jednak przesuwając walkę z niemieckimi nurkowcami na dzień 17 września. Tymczasem wydaje się, że ppor. Zadroziński nigdy, a przynajmniej oficjalnie, nie rościł sobie praw do zestrzelenia niemieckiego „Stukasa”. Wskazuje na to wniosek odznaczeniowy pilota, napisany w Paryżu w listopadzie 1939 r., zgodnie z którym pilot przyznawał się do zestrzelenia jednego Do 17. Walka z niemieckim bombowcem miała mieć miejsce 4 września, a więc jeszcze w okresie, gdy dywizjon znajdował się w rejonie Łodzi⁴⁶⁴.

Walka z niemieckimi nurkowcami miała najprawdopodobniej miejsce około godziny 17. Po jej zakończeniu piloci lądowali na polach w pobliżu Stanisławowa, nie chcąc zdradzić położenia zasadzki. Następnie, zapewne na krótko przed zapadnięciem zmroku, samoloty biorące udział w potyczce z Niemcami odleciały do Liliatyna. Możliwe, że jednostka, przynajmniej w części, przebazowała się jeszcze na lotnisko Mikulice koło Śniatynia⁴⁶⁵, jednakże jest to mało prawdopodobne.

IV/1 Dywizjon w ciągu dnia przeszedł na lotnisko Pelikowice, gdzie zamierzano połączyć resztki III/1, IV/1 i III/6 Dywizjonu w jeden dywizjon myśliwski, nazywany „warszawskim”. O zadaniach, jakie przed „nowym” dywizjonem zamierzało postawić dowództwo, tak pisał kpt. Kowalczyk:

Dyon przeprowadza reorganizację z tą różnicą, że nie odchodzi na tyły, a uzupełniony przez samoloty III/1 i III/6 ma zostać i bić się tak długo jak to

⁴⁶¹ M. Emmerling, *Luftwaffe...*, T. 3, s. 154.

⁴⁶² Ibidem.

⁴⁶³ J. Pawlak, op. cit., s. 155.

⁴⁶⁴ IPMS, sygn. A.XII.85/171, Lp. 10, *Paryż dn. 21.XI.39*, ppor. pil. Zadroziński Dzdzistaw, k. 1.

⁴⁶⁵ III/6..., s. 143.

*będzie możliwe. Byliśmy z tej decyzji Dowódcy Brygady bardzo zadowoleni, choć radość trwała krótko, bo tylko do następnego dnia*⁴⁶⁶.

Co ciekawe, o połączeniu z innymi dywizjonami nie wspomina w ogóle dowódca III/1 Dywizjonu, kpt. Krasnodębski, który w swoim sprawozdaniu z działań dywizjonu w kampanii wrześniowej wspominał jedynie o wykonaniu dwóch lotów rozpoznawczych 16 września ⁴⁶⁷. Podobnie przedstawiały się również działania IV/1 Dywizjonu, który wykonał co najmniej jeden lot do Lwowa, podczas którego poszukiwano kontaktu ze sztabem gen. Sosnkowskiego⁴⁶⁸.

17 września 1939

Rankiem 17 września lwowski dywizjon myśliwski nie miał jeszcze żadnych potwierdzonych informacji na temat agresji sowieckiej. Już w godzinach porannych dotarł rozkaz o wysłaniu jednego samolotu do sztabu Brygady Pościgowej. Zadanie to powierzono ppor. Kocowi. Jednocześnie personel jednostki miał przygotować się do wystawienia niewielkiej zasadzki myśliwskiej w Stanisławowie. Zapewnienie obsługi naziemnej spadło na barki majstra Zubrzyckiego. Koc wspominał ten lot w następujący sposób:

Następnego dnia – w dniu nowej agresji – 17 września 1939 r. otrzymałem nowy rozkaz: mam zorganizować odjazd do Stanisławowa na lotnisko sześciu ludzi z obsługi samolotów na przydzielonej do tego celu lekkiej ciężarówce. Ruszają wczesnym rankiem. Ja mam patrolować rejon i w razie ważnych zmian w sytuacji meldować przez radio dowódcy dywizjonu.

Wystartowałem dwie godziny później. W Stanisławowie spokój, czołgów niemieckich jeszcze nie było, ale spotkałem w powietrzu staroświecki samolot, podobny do francuskiego poteza z I wojny światowej z czerwoną gwiazdą na skrzydłach i bokach. „Rosyjski – pomyślałem – zestrzelić czy nie?”. Obleciałem go dookoła dwa razy, wstyd mi było niszczyć takiego niedołęgę, zostawiłem go w spokoju.

⁴⁶⁶ IPMS, sygn. LOT.A.II.13/1a/12, k. 13.

⁴⁶⁷ IPMS, sygn. LOT.A.II.12/1a/3, k. 5.

⁴⁶⁸ IPMS, sygn. LOT.A.13/1a/12, k. 13.

O spotkaniu z samolotem sowieckim zameldowałem dowódcy, otrzymałem równocześnie nowy rozkaz: samolot i obsługa techniczna mają się stawić po południu na lotnisku w Buczaczu – odległość osiemdziesiąt kilometrów⁴⁶⁹.

III

Nieco inaczej przebieg tego dnia zapamiętał sam Zubrzycki, który twierdził, że pilot zestrzelił sowiecką maszynę obserwacyjną, a nie tylko „obleciał” ją dookoła. Sam Koc nie potrafił zdecydować się, jak przebiegało spotkanie z rozpoznawczym dwupłatowcem. W trakcie wojny i krótko po jej zakończeniu pilot twierdził, że zestrzelił sowiecką maszynę. Zdanie zmienił wiele lat później, pisząc swoje wspomnienia. Po wylądowaniu po rumuńskiej stronie granicy okazało się, że na lotnisku znajduje się całkiem sporo bombowców „Łoś” i innych polskich maszyn. Koc wspominał, że był to bardzo bolesny widok.

Pozostali piloci i członkowie rzutu naziemnego przekroczyli granicę z Rumunią nieco później. Jeszcze przed jej przekroczeniem konto zwycięstw lwowskiego dywizjonu wzrosło. W godzinach porannych lotnicy znajdowali się na lotnisku polowym w Mikulicach¹¹⁰. Jednostka otrzymała rozkaz przeprowadzenia jednego rozpoznania w rejonie Lwowa. Był to teren doskonale znanym pilotom III/6, dlatego też kandydatów do wykonania lotu było wielu. Ostatecznie zastępujący kpt. Szczęśniewskiego ppor. Trzebiński zdecydował się posłać w powietrze ppor. Zadrozińskiego, który chciał zrewanżować się Niemcom za zestrzelenie i rany odniesione 4 września – Trzebiński uległ w końcu namowom Zadrozińskiego, który był jeszcze w trakcie rekonwalescencji. Lot przebiegał dość spokojnie, aż do chwili, gdy pilot dotarł do rejonu Kołomyi, nad którym dostrzegł kilka nieprzyjacielskich maszyn, które początkowo rozpoznał jako He 111. Starcie miało miejsce nad stacją Tarnowica Leśna, ale – co szczególnie ważne – było obserwowane przez świadków znajdujących się także na innych stacjach.

Pilot zaatakował nieprzyjacielskie maszyny. Dopiero po pewnym czasie udało się ustalić, że lot zapisany przez pilota pod datą 16 września miał miejsce 17 września, a zaatakowanymi nad Lwowem bombowcami były nie niemieckie Heinkle, ale sowieckie Tupolew Sb-2.

⁴⁶⁹ T. Kocz, op. cit., s. 72–74.

110 III/6..., s. 148.

Fot. 76 He 111 na niemieckiej pocztówce. Źródło: zbiory autora.



Świadkiem walki stoczonej w rejonie miasta był 14-letni wówczas Walerian Trzciański, który w 1999 r. opublikował swoją relację w czasopiśmie „Lotnictwo Wojskowe”:

Gdy wybuchła wojna miałem 14 lat. Mieszkalem wraz z moją rodziną w resztówce dworu, należącego do mojego ojca, Władysława Trzciańskiego, we wsi Michalków (Stary), powiat Kołomyja. Wojna jakby omijała moje rodzinne strony, jednak jej echa powoli zaczęły docierać i tu.

Niedziela, 17 września 1939 roku, należała do dni pogodnych – tak jak wszystkie dni września tego roku. W oddali widoczne były nawet Karpaty Południowe, których szczyty pokrywały charakterystyczne „czapy” śniegu. Przed południem, pomiędzy godzinami 10.00 i 11.00, podziwiałem właśnie to, na co pozwalala wspaniała widoczność, gdy moją uwagę zwrócił dźwięk lotniczych silników. W odległości około czterech kilometrów na południe dostrzegłem trzy dwusilnikowe samoloty, znajdujące się w przybliżeniu jednego kilometra od stacji PKP

w Korszowie, nad jednotorową linią kolejową Lwów – Stanisławów – Kołomyja – Śniatyń. Samoloty leciały w szyku torowym i wkrótce rozpoczęły rzucanie bomb. Samych bomb z tej odległości nie widziałem, lecz wyraźnie słyszałem trzy lub cztery głośne detonacje. W chwili, gdy bombowce pozbywały się swego ładunku, zobaczyłem pomiędzy koronami drzew sylwetkę małego samolotu poruszającego się z dużą prędkością z południowego wschodu w kierunku bombardujących. Ów samolot z zaskoczenia zaatakował maszyny dwusilnikowe; usłyszałem krótką, może sekundową salwę z broni maszynowej i ostatni bombowiec załamał tor lotu i uderzył w ziemię. To samo powtórzyło się z drugą maszyną, jednak załoga ostatniego bombowca widocznie dostrzegła adversarza, bo najwyraźniej skręcił on w kierunku zachodnim i zaczął się ostrzeliwać z broni pokładowej. Po krótkiej wymianie ognia prawdopodobnie podzielił los swych pobratymców⁴⁷⁰.

Prawdopodobnie trzeci samolot odleciał i powrócił na własne lotnisko. Wiadomo, że co najmniej jeden z lotników z zaatakowanych przez Zadrozińskiego bombowców zdołał się uratować na spadochronie i był później poszukiwany przez miejscową policję, która urządziła na niego obławę. Przy okazji udało się odnaleźć zwłoki drugiego poszukiwanego lotnika, jednakże autor relacji, która mówi o poszukiwaniu Rosjan, nie był w stanie przedstawić żadnych bardziej szczegółowych informacji na temat obławy, o której usłyszał opowieści z drugiej ręki⁴⁷¹. Prawdopodobnie w drodze powrotnej na lotnisko zajmowane przez lwowską jednostkę silnik samolotu pilotowanego przez ppor. Zadrozińskiego zaczął przerywać. Maszyna z trudem wylądowała na lotnisku dywizjonu w Liliatynie lub Mikulicach, gdzie obsługa techniczna uznała, że próby naprawy samolotu nie mają sensu. Według niektórych starszych opracowań, dwaj piloci sowieccy zostali przewiezieni do szpitala przez miejscowego komisarza policji, niejakiego Nicelsa⁴⁷², którego nazwisko zostanie jeszcze przywołane, przy okazji innej relacji dotyczącej zestrzelenia wspomnianych samolotów.

W dostępnych opracowaniach i relacjach niektórych pilotów nadal brak jest jednoznacznego stwierdzenia, jak przebiegały wypadki

⁴⁷⁰ W. Trzciniński, *Ostatnie lądowisko Łosi*, „Lotnictwo Wojskowe”, nr 5/1999, s. 51.

⁴⁷¹ E. Axer, *Rajd na południe* [dostęp 23 III 2020] <https://archiwum.rp.pl/arttykul/371529-Rajd-na-poludnie.html>.

⁴⁷² K. Liszewski, *Wojna polsko-sowiecka 1939 r.*, Wrocław 1989, s. 138.



Fot. 77 Sb-2 zestrzelony przez Niemców w rejonie Berezyny. Źródło: NAC, domena publiczna.

w dniu 17 września, a także z jakimi samolotami walczył ppor. Zadroziński. Kornicki, mimo iż swoje wspomnienia pisał wiele lat po wojnie i wydał je dopiero na początku XXI w., twierdził np., że Zadroziński wykonał swój lot bojowy 16 września i w jego trakcie zestrzelił He 111. Zdaniem tego samego lotnika Koc miał 17 września, podczas samotnego patrolu, zestrzelić niemieckiego Do 17⁴⁷³. Trudno powiedzieć, skąd wynikają te rozbieżności. Możliwe, że jest to wynik narastania różnych niepokrywających się sobą opowieści, które wynikały w równej mierze z fantazji, jak i luk w pamięci. Prawie pewne jest, że Koc stoczył walkę powietrzną z samolotem R-5. Co najmniej kilka maszyn tego typu zostało utraconych przez Rosjan w Polsce w pierwszym dniu sowieckiej agresji. Również przytoczone wyżej relacje dość dobrze pokrywają się z teorią mówiącą, że to właśnie ppor.

⁴⁷³ F. Kornicki, *Zmagania...*, s. 80.

Zadroziński zestrzelił dwa Sb-2 w rejonie Kołomyi⁴⁷⁴. Koncepcja ta jednak budzi nieco wątpliwości. Zdaniem dr. Jerzego Pawlaka, dwie sowieckie maszyny zostały zestrzelone przez innego pilota, ppor. Tadeusza Kawaleckiego ze 121 Eskadry Myśliwskiej, która wchodziła w skład lotnictwa Armii „Kraaków”. Przypuszczenia dr. Pawlaka były poparte relacją Stanisława Pelca, który aresztowany przez Sowieców, w charkowskim więzieniu miał spotkać się z polskim pilotem, który relacjonował:

Leciałem do Rumunii i dostrzegłem z daleka obce samoloty. Postanowiłem je zaatakować, i po zwaleniu dwóch na ziemię, poleciałem dalej w zamierzonym kierunku, lecz z braku benzyny wylądowałem jeszcze przed granicą rumuńską, na polskim terytorium. Wnet też wpadłem w ręce bolszewików i zostałem wywieziony⁴⁷⁵.

Problem polega na tym, że wymienieni lotnicy – Zadroziński i Kawalecki – znaleźli się w Anglii i zarówno podczas wojny, jak i po jej zakończeniu nie pochwalili się zestrzeleniem dwóch sowieckich bombowców⁴⁷⁶. Możliwe zatem, że współwięźniem podkomisarza Nicelsa był inny lotnik z lwowskiego dywizjonu. Kilku z nich dostało się w ręce Armii Czerwonej i zostało zamordowanych wiosną 1940 r. przez NKWD. Dobrym przykładem jest ppor. Szubert ze 162 Eskadry – w jego przypadku wydaje się jednak mało prawdopodobne, by po ranach odniesionych 6 września, 17 września był z powrotem w eskadrze. Prawdopodobnie z tego względu zestrzelenie ostatecznie przypisano Zadrozińskiemu, co jeden z historyków próbował wytłumaczyć w następujący sposób:

Na podstawie relacji policjanta Stanisława Pelca sądzono, że lotnik, który leciał po południu do Rumunii, stracił te dwa samoloty, przymusowo lądował z braku paliwa i został schwytany przez Rosjan. Pelc miał go spotkać w więzieniu w Kijowie i sądzono, że zginął w Katyniu w 1940 roku. Historii opowiedzianej przez Pelca zaprzecza to, że walka miała miejsce przed godz. 12.00, co potwierdza meldunek

⁴⁷⁴ M. Wawrzyński, *Czerwone gwiazdy – sojusznik czarnych krzyży nad Polską. Lotnictwo sowieckie nad Kresami wrzesień 1939*, Warszawa 2008, s. 86–88.

⁴⁷⁵ J. Pawlak, *Bezkarne ludobójstwo na polskich oficerach – jeńcach wojennych w ZSRR – 1940 r.*, Warszawa 2007, s. 242.

⁴⁷⁶ Np. Zdzisław Zadroziński na liście Bajana ma zaliczone jedno zestrzelenie pewne (Do 17, 4 września 1939). Śladów pozostałych zgłoszonych przez pilota zwycięstw brak we wnioskach odznaczeniowych. IPMS, sygn. A.XII.85/171, Lp. 10, Paryż dn. 21.XI.39, ppor. pil. Zadroziński Zdzisław, k. 1.

do Naczelnego Wodza z godz. 12.20 i relacja Waleriana Trzcińskiego. Lotnik nie mógł o tej porze lecieć do Rumunii i wpaść w ręce Rosjan, tym samym należało szukać zwycięzców pośród żywych. Tajemnica sprzed 70 lat została być może rozwiązana. Jeśli nie był to ppor. pil. Zdzisław Zadroziński to bliskość Mikulic do Nadwórnej i Tarnowicy Leśnej może wskazywać, że sowieckie bombowce strącił inny pilot z III/6 Dywizjonu Myśliwskiego⁴⁷⁷.

Niestety, trudno powiedzieć, czy w przypadku relacji Trzcińskiego można być całkowicie pewnym godzin oraz niektórych informacji. Dokładniejsze zapoznanie się ze słowami świadka wskazuje np., że doskonale zapamiętał nazwisko kpt. Cwynara z Brygady Bombowej, ale nie przypomina sobie nazwiska „zielonego kapitana”, który 40 minut po stoczonej w pobliżu walce z dwoma sowieckimi bombowcami wylądował razem z Cwynarem na RWD-13:

Tego dnia, około południa, szedłem na sumę do kościoła w Bohorodczyni. Gdy mijalem rozległe pastwisko, na skraju którego znajdowała się kuźnia miejscowego kowala Antoniego Oknieńskiego, zobaczyłem lądujący nieoznakowany samolotu typu RWD-limuzyna cały pomalowany na kolor khaki. Maszyna zapewne należała wcześniej do jakiegoś aeroklubu, lecz wszystkie znaki cywilne były niedbale zamalowane. Załogę stanowiły dwie osoby: pilot w lotniczym mundurze, z zabandażowaną głową, oraz oficer wojsk „lądowych” w czarnym berecie. Ludzie, widząc podejrzany samolot, zaczęli mówić, że są to szpiedzy. „Zielony” oficer, prawdopodobnie kapitan, z pomocą miejscowej ludności zaczął przygotowywać lądowisko: usuwano kretowiska, zasypano resztki okopów z lat pierwszej wojny światowej. W dwóch miejscach zasypano także głębokie rowy po obu stronach drogi Michalków – Bohorodczyn, tak aby umożliwić kolowanie samolotów. Rozpoczęto też organizowanie kwater dla załóg w tak zwanej „Kolonii polskiej” w Michalkowie (Michalków Stary był w dużej części zamieszkały przez ludność pochodzenia ukraińskiego), u osób prywatnych i okazałym Domu Ludowym znajdującym się na skraju pastwiska.

Następnego dnia, 18 września, około godziny 6.00–7.00 rano z kapitanem Cwynarem i jego załogą szliśmy na zaimprovizowane lotnisko⁴⁷⁸.

W całej relacji zastanawiające jest, że autor pamięta lądowanie niewielkiego samolotu łącznikowego RWD, który redakcja czasopisma

⁴⁷⁷ III/6..., s. 151.

⁴⁷⁸ W. Trzciński, op. cit., s. 51.

„Lotnictwo Wojskowe” zidentyfikowała jako RWD-13, ale nie opisała lądowania samolotów „Łoś”, które następnego dnia miał podpalać wspólnie z kpt. Włynarem! Samoloty bombowe PZL.37 „Łoś”, choćby z racji swoich gabarytów, powinny zrobić duże wrażenie na 14-letnim chłopcu. Co więcej, relacja Trzczińskiego została opublikowana już po jego śmierci⁴⁷⁹, możliwe zatem, że tekst zatytułowany „Ostatnie lądowisko Łosi” jest wycinkiem z dłuższych wspomnień, które jak do tej pory nie zostały upublicznione. Wskazuje na to między innymi komentarz redakcyjny⁴⁸⁰.

W tej sytuacji nie można wykluczyć, że zestrzelenia dokonał inny polski pilot, ale przypisanie zwycięstwa Zadrozińskiemu wydaje się najbardziej logicznym rozwiązaniem problemu. Niestety, niektórzy autorzy zapominają o tym, że pilot leciał wolniejszym PZL P.7, a nie PZL P.11:

17 września, w czasie bombardowania składów wojskowych i stacji kolejowej Tarnowica Leśna, około 30 kilometrów na południe od Stanisławowa, doszło do jednej z nielicznych skutecznych akcji polskich myśliwców. Samotny P.11, pilotowany przez do dziś niezidentyfikowanego polskiego lotnika, zestrzelił dwa z trzech sowieckich bombowców SB atakujących stację⁴⁸¹.

⁴⁷⁹ Walerian Trzcziński zmarł prawdopodobnie w 1994 r. *Walerian Trzcziński* [dostęp 24 III 2020] <https://www.geni.com/people/Walerian-Trzci%C5%84ski/6000000076727150855>.

⁴⁸⁰ P. Przymusiła, *Post scriptum do relacji Waleriana Trzczińskiego, „Lotnictwo Wojskowe”, nr 5/1999, s. 52–53.*

⁴⁸¹ D. Kaliński, *Czerwony najazd. Prawda o tym, jak Sowieci wbili nam nóż w plecy we wrześniu 1939 roku. Horror zbrodni, ludobójstwo na polskim narodzie i komunistyczne zdziczenie* [epub] Kraków 2019, brak paginacji. Przytoczony fragment pochodzi z publikacji dość poczytnego autora, który skupił się na budowaniu narracji w utwierdzającej stereotyp brudnego, pijanego, głupiego i zacofanego Rosjanina – komunisty. I o ile podobna narracja mogła być zrozumiała w okresie PRL i na początku lat 90., gdy społeczeństwo potrzebowało odskoczni od dominującego do tej pory w mediach obrazu Rosji Radzieckiej i systemu komunistycznego, o tyle na początku XXI w. podobne opinie wydają się już nieco nie na miejscu. Warto wspomnieć, że radzieckie samoloty i czołgi stały na tym samym poziomie co sprzęt niemiecki używany podczas kampanii wrześniowej, a pod pewnymi względami (np. w broni pancernej), znacznie przewyższały sprzęt niemiecki. Faktem jest natomiast, że Armia Czerwona w 1939 r. była kolosem na glinianych nogach, czego dowiodła choćby wojna zimowa, wynikało to jednak nie ze słabości czy zacofania technologicznego ZSRR, ale z braku odpowiednio przeszkolonej wyższej kadry oficerskiej, gdyż znaczna część oficerów, którzy mogliby pokierować działaniami m.in. na froncie fińskim, została aresztowana lub zamordowana w ramach stalinowskiej polityki czystek. Strat w kadry oficerskiej Rosjanom nie udało się odrobić aż do wybuchu wojny sowiecko-niemieckiej, która w historiografii rosyjskiej i radzieckiej jest nazywana „Wielką Wojną Ojczyzną”.



Fot. 78 Samolot R-5 na sowieckim stoisku podczas wystawy lotniczej w Paryżu w 1933 r. Źródło: NAC, domena publiczna.

Tymczasem w literaturze przedmiotu pojawiła się jeszcze jedna teoria dotycząca starcia, w którym najprawdopodobniej uczestniczył ppor. Zadroziński. Według Łydźby, stacja kolejowa miała być zaatakowana przez 9 samolotów R-5Sz. Rosjanie mieli odnotować stratę trzech maszyn, przy czym jedna z nich miała zostać zaatakowana przez ppor. Koca, choć w artykule jako „zamieszany” w zestrzelenie wspomniany jest również kpr. pil. Jan Malinowski⁴⁸², choć zapewne jest to literówka, gdyż w dalszej części tego samego akapitu wymieniony jest ponownie ppor. Koc. Łydźba opiera swoje ustalenia na relacji mjr. Stefana Sztukowskiego oraz kpt. Stanisława Soliwody.

Relacja mjr. Sztukowskiego nie wspomina jednak ani słowem o samolotach R-5, które były dwupłatowcami, przypominającymi nieco samoloty używane podczas I wojny światowej lub wojny polsko-

⁴⁸² Lwowiaci kontra R.5, „Lotnictwo z Szachownicą”, nr 50, s. 25.

bolszewickiej. Mjr Sztukowski wspominał natomiast o zestrzeleniu 3 samolotów DB-3, które około 7.45 bombardowały wspomnianą już stację kolejową w Tarnawicy Leśnej:

Dnia 17 IX 1939 stwierdziłem na zasadzie przeprowadzonych dochodzeń i drogą przesłuchania rannego pilota sowieckiego, że dnia 17 IX 1939 r. o godz. 6 bombardowało miasto Stanisławów 6 samolotów sowieckich z wysokości 6000 m.

O godzinie 7.45 3 samoloty sowieckie typu DB3 bombardowały stację Tarnawica Leśna. Zrzucono 8 bomb 40 kg, które jednak nie wyrządziły żadnej szkody. Z bombardującymi samolotami sowieckimi nawiązał walkę wypadkowo przelatujący tamtędy własny klucz samolotów myśliwskich w składzie 2 samolotów P.7. W wyniku stoczonej walki wszystkie trzy samoloty sowieckie zostały zestrzelone. 2 samoloty zostały przez obsługę spalone – obsługa zbiegła do lasu. Natomiast trzeci z zabitym obserwatorem i rannym pilotem wylądował i nie został spalony. Ranny pilot przewieziony został do szpitala w Nadwórnej, gdzie został przeze mnie przesłuchany. Ze znalezionych dokumentów przy zabitym obserwatorze wynikało, że celami bombardowania były Stanisławów, Tarnawica Leśna, Nadwórna⁴⁸³.

Zgodnie z przytoczoną relacją, piloci dwóch polskich P.7 (zapewne zatem piloci z lwowskiego dywizjonu myśliwskiego) zestrzelili po walce powietrznej trzy bombowce sowieckie Sb-2. Wynika to z faktu, iż Sb-2 był „optycznie” bardzo podobny do bombowca dalekiego zasięgu DB-3. Samolotów tych, jak wiemy, nie użyto podczas kampanii wrześniowej, gdyż nie było dla nich odpowiednich celów. Załoga samolotu Sb-2 liczyła trzy osoby – pilota, bombardiera i tylnego strzelca. Prawdopodobnie ze względu na fakt, iż mjr Sztukowski wspomina tylko o dwóch lotnikach, pojawiła się koncepcja, zgodnie z którą Polacy zestrzelili nie dwusilnikowe bombowce Tuplowewa, ale... dwupłatowce Polikarpowa! Nie jest to jednak żadne wyjaśnienie sytuacji. Po pierwsze, nie wiadomo czy pozostali członkowie załogi nie uciekli do lasu i nie dołączyli do własnych oddziałów bądź działających w tym czasie na kresach band ukraińskich. Wskazywałaby na to między innymi przytoczona wcześniej relacja Axera, który wspominał o obławie zorganizowanej przez policję na zestrzelonych sowieckich lotników.

⁴⁸³ S. Sztukowski, *Sprawozdanie z działań wojennych w Polsce od dnia 1 IX do dnia 17 IX 1939 r., Francja 29 grudnia 1939 r.*, w: *Wojskowe Teki Archiwalne* (dalej: WTA), T. 3, cz. 2, red. A. Wesolowski, Warszawa 2012, 271.

Kolejna relacja, autorstwa kpt. Soliwody, odnosi się już bezpośrednio do zupełnie innej sytuacji, związanej z działalnością zasadzki myśliwskiej w Delatynie, na którą polecał ppor. Koc, a jako członek obsługi technicznej przywoływany już wielokrotnie na kartach tej pracy majster wojskowy Zubrzycki. Kpt. Soliwoda wspominał:

Marsz odbył się trasą: Łuck – Zbaraż – Buczacz – Stanisławów, gdzie w dniu 17 IX o godz. około 6.30 rano zająłem stanowisko ogniowe.

W czasie zajmowania stanowisko był na baterii dowódca dyonu mjr. Eminowicz. W pewnym momencie ujrzeliśmy 12 samolotów sowieckich typu rozpoznawczego (R15). Zataczały one olbrzymie koła nad Stanisławowem. Co robić?! Gdy już były poza zasięgiem baterii jeden z nich zrzucił bomby i w tej chwili któraś z baterii, prawdopodobnie 2, oddała serię strzałów. Trzy z samolotów odłączyły się z szyku. Jaka się później dowiedziałem, dopadły ich nasze myśliwce. Jeden zestrzelili, a 2 zmusili do lądowania. Mówił mi to kpt. Szmít oficer z batalionu KOP, odcinek Delatyn. Jak twierdził nawet przesłuchiwał jednego z lotników sowieckich⁴⁸⁴.

Niektórzy historycy⁴⁸⁵ łączą tą relację z przytoczonymi wcześniej wypadkami w rejonie stacji kolejowej Tarnawica Leśna. Problem polega na tym, że w relacji Soliwody jest mowa o samolotach R15. Pod tym enigmatycznym oznaczeniem może kryć się zarówno opracowany przez Polikarpowa samolot rozpoznawczy R-5, jak również nieco nowocześniejszy samolot R-10. Obie maszyny były używane podczas kampanii wrześniowej przez lotnictwo sowieckie. Natomiast łączenie relacji, w których mowa o dwusilnikowych bombowcach (Sb-2, DB-3), z lekkimi samolotami rozpoznawczymi, które w liczbie aż 12, miały bombardować Stanisławów, jest drobną przesadą. Sylwetki samolotów Sb-2, DB-3 i R-5 nie są do siebie podobne choćby w najmniejszym stopniu!

Natomiast relacja kpt. Soliwody stanowi potwierdzenie zestrzelenia samolotu R-5 przez ppor. Koca. Niezaprzeczalnym faktem pozostaje natomiast to, że Delatyn, Tarnowica Leśna, Tyśmiennica, Bohorodczany, Otyńnia i Stanisławów (obecnie Iwano-Frankowsk), są położone dość blisko siebie. Nie jest jednak możliwe, by świadkowie przebywający w Stanisławowie byli lepiej zorientowani, niż przebywający w odległości około 4 km od bombardowanej stacji Trzczeński. Należałoby zatem przyjąć, że kpt.

⁴⁸⁴ S. W. Soliwoda, Załącznik do zeszytu ewidencyjnego w myśl instrukcji w sprawie rejestracji faktów, uwag i spostrzeżeń dotyczących przygotowań i działań wojennych, w: WTA, t. 3, cz. 2, s. 451.

⁴⁸⁵ Lwowiaczy..., s. 25.

Soliwoda po prostu pomylił się bądź był świadkiem działań prowadzonych przez inną grupę. Problematyczna jest zresztą również godzina. Soliwoda podaje, że było to około

6.30, a przywołany wcześniej mjr Sztukowski wskazuje na godzinę 7.45. Jest więc około godziny różnicy pomiędzy jedną a drugą relacją. Oczywiście, któryś ze świadków może się mylić co do czasu, jednakże biorąc pod uwagę różnice pomiędzy relacjami, warto zwrócić uwagę na jeden drobny detal – Stanisławów i Tarnowica Leśna są położone w odległości około 30 km. Nie ma więc możliwości, by samoloty sowieckie krążyły w tym rejonie przez ponad godzinę. Ponadto mjr Sztukowski wspomina o bombardowaniu Stanisławowa z dużego (6 tys. metrów) pułapu, podczas gdy naloty na stację kolejową były przeprowadzone na znacznie niższej wysokości. Który pilot widząc, że jest, nawet niecelnie, ostrzeliwany przez artylerię przeciwlotniczą, zmniejsza wysokość lotu? Kolejnym problemem są opinie innych żołnierzy 11 Dywizjonu Artylerii Przeciwlotniczej, do którego należał kpt. Soliwoda. Np., według ppor. rez. Zbigniewa Stefana Fijałkowskiego, przydzielonego do 11 DAPlot., jednostka była rozmieszczona w rejonie stacji Chryplin oraz znajdującego się tam mostu, a także w Jezupolu, gdzie również broniono mostu⁴⁸⁶. Jezupol jest położony... około 20 km na północ od Stanisławowa! Chryplin graniczy ze Stanisławowem przez rzekę (Bystrzyca Nadwórsańska), więc teoretycznie przebywający na terenie wsi żołnierze mogliby widzieć dość dokładnie naloty na Stanisławów, ale np. Fijałkowski nie wspomina o nich w ogóle, a przecież, jak wiemy z relacji Trzcńskiego, była wspaniała pogoda i można było swobodnie obserwować niebo.

Jak zatem potoczyły się wypadki 17 września? Najprawdopodobniej na zasadzkę obsługiwaną przez lwowski dywizjon skierowano ppor. Zadrozińskiego i kpr. Malinowskiego. Lotnicy zobaczyli nadlatujące nad stację kolejową w Tyśmienicy bombowce i zaatakowali je. Prawdopodobnie ppor. Zadroziński zdołał skutecznie ostrzelać dwie maszyny, podczas gdy trzecią „zajął się” kpr. Malinowski. Na udział tego ostatniego wskazuje krótki biogram zamieszczony w Internecie⁴⁸⁷. Dwa samoloty zaatakowane przez Zadrozińskiego spadły w rejonie stacji, podczas gdy samolot atakowany przez Malinowskiego lądował awaryjnie, co dało niektórym historykom podstawę do twierdzenia, iż sowieccy lotnicy „przerażeni” wizją

⁴⁸⁶ Z.S. Fijałkowski, *Załącznik do zeszytu ewidencyjnego*, w: WTA, T. 3, cz. 4, s. 164.

⁴⁸⁷ Jan Malinowski [dostęp 2 IV 2020] <https://niebieskaeskadra.pl/?control=8&id=4434>.

zestrzelenia, lądowali awaryjnie⁴⁸⁸. Bombowce Sb-2 leciały dość nisko, ponieważ ich załogi nie znały terenu i zamierzały przeprowadzić dokładny i celny nalot na stację kolejową, którą sowieckie dowództwo uznawało za znacznie ważniejszy cel, niż znajdujące się w pobliżu magazyny wojskowe.

Prawdopodobnie w tym samym rejonie doszło do zestrzelenia sowieckiego samolotu rozpoznawczego R-5, którego autorem był ppor. Koc, który z sobie tylko znanych powodów w 2005 r. na kartach swoich wspomnień zmienił dotychczasową wersję wypadków.

Jednocześnie w związku z wkroczeniem do Polski oddziałów sowieckich, polskie dowództwo podjęło decyzję o wycofaniu całego lotnictwa do Rumunii. Była to próba ratowania sytuacji. Polskie władze liczyły, że uda się im uzyskać wolne przejście do Francji, a przesunięte na teren Rumunii samoloty miały tylko na krótko zostać zatrzymane przez władze rumuńskie. Spodziewano się nawet, że polskim władzom, które stworzą nowy, emigracyjny gabinet na terenie Francji, uda się odzyskać znajdujące się w Rumunii samoloty. Niestety, wypadki potoczyły się inaczej.

Rozkaz do przekroczenia granicy dotarł do resztek lwowskiego dywizjonu myśliwskiego w godzinach popołudniowych 17 września 1939 r. Prawdopodobnie ze względu na to, rzut powietrzny jednostki czekał z przebazowaniem do Rumunii aż do rana 18 września. Ostatecznie w Rumunii znalazły się dwa PZL P.11 i jeden PZL P.7a, a także kilka samolotów łącznikowych – wiadomo np., że Antoni Seredyn pilotował łącznikowego RWD-8. Możliwe, że była to maszyna, którą wcześniej latał ppor. Kornicki. Rzut kołowy opuścił Liliatyn lub, jak chcą tego autorzy innych opracowań, Mikulice, w godzinach popołudniowych 17 września. Przekroczenie granicy tak wspominał ppor. Kornicki:

Tego samego dnia, 17 września, wszystkich pilotów wezwano na odprawę i poinformowano, że Armia Czerwona przekroczyła naszą granicę i idzie na zachód. Musieliśmy przelecieć do Rumunii i wszelkimi sposobami podjechać do Francji; pomocą miała nam służyć polska ambasada w Bukareszcie. Piloci bez samolotów i personel naziemny mieli zmierzać rzutem kołowym do Rumunii. Kto nie chciał opuszczać Kraju mógł zostać. Wkrótce po odprawie wystartowało czterdzieści siedem samolotów, P.11 i P.7, które około 16.00 wylądowały w Czerniowcach w Rumunii, dokąd dotarło również trochę innych samolotów. Kiedy wróciłem z odprawy, mojego RWD-8 już nie było, pożyczyl go jakiś przedsiębiorczy pilot, któremu się spieszyło, więc

⁴⁸⁸ Lwowiacy..., s. 25–26.

dołączyłem do kolegów z eskadry, podróżujących niemal nowym Oplem, nabytym, czy zarekwirowanym przez podchorążego Łopackiego; pozostałymi pasażerami byli: porucznik Wiśniewski (Pan Jan), podchorąży Dziegielewski i ja⁴⁸⁹.

Wojna w Polsce dobiegała końca. Przynajmniej dla pilotów lwowskiego dywizjonu. Polskę opuszczał również personel naziemny. Ówczesny ppor. Dereń wspominał:

Kpt. Szczęśniewski po południu 17 września polecił załadować na samochody jakie pozostały, tylko ludzi i jechać ku granicy rumuńskiej. W nocy z 17/18 IX padał rześisty deszcz. Było chłodno, a my na odkrytych samochodach mokliśmy i marzliśmy. Po drodze ludność polska karmiła nas czym mogła, zaś ludność ukraińska patrzyła na nas zupełnie wrogo. Abwehra przez wiejską spółdzielczość ukraińską „Masło-Sojuz” finansowaną przez Niemców zaopatrywała ich w broń. W poniedziałek 18 IX o świcie stanęliśmy na moście w Kutach. Były zdjęte drewniane dyle i tylko szyny podłużne zostały. Po dość długich pertraktacjach żołnierze rumuńscy ułożyli grube drewniane bale i pozwolili przejechać⁴⁹⁰.

Tytułem podsumowania

Egzystencja III/6 Dywizjonu od 6 września była szczególnie problematyczna. Jednostka miała zostać włączona w skład Brygady Pościgowej, która stanowiła jedną z nielicznych dużych formacji polskiego lotnictwa we wrześniu i jako formacja przeznaczona do obrony stolicy przed niemieckimi nalotami poczyniała sobie dość odważnie, odnosząc cały szereg wartych odnotowania sukcesów. Problem polegał jed-

⁴⁸⁹ F. Kornicki, *Zmagania...*, s. 80.

⁴⁹⁰ J. Pawlak, *Samotne załogi*, Warszawa 1992, s. 171.



Fot. 79 Samolot myśliwski PZL P.11f w barwach lotnictwa rumuńskiego. Źródło: zbiory autora.

nak na tym, że polskie dowództwo praktycznie utraciło kontrolę nad przebiegiem wypadków i nie potrafiło zdecydować się, jak wykorzystywać Brygadę po jej wycofaniu z rejonu Warszawy.

Poważny problem stanowiło także włączenie dywizjonów myśliwskich przydzielonych wcześniej do lotnictwa armijnego w skład dwóch dywizjonów tworzących Brygadę. Mimo iż formalnie lwowski III/6 Dywizjon Myśliwski został włączony w skład IV/1 Dywizjonu, to nadal pod wieloma względami zachował niezależność. Obowiązujące, przynajmniej na papierze, zalecenia dotyczące połączenia obu jednostek przybierały dziwną formę. Podobnie stało się z dowództwem dywizjonu, które przynajmniej teoretycznie zostało włączone w skład sztabu Brygady Pościgowej, ale w praktyce nadal pozostawało przy jednostce. W połączeniu z wzajemnie wykluczającymi się rozkazami, przetrzucaniem jednostek z miejsca na miejsce oraz coraz dotkliwszym brakiem zaplecza technicznego w postaci choćby niewielkich zapasów paliwa i amunicji, które pozwoliłyby na utrzymanie w powietrzu wszystkich sprawnych jeszcze samolotów, stworzyło to wprost nieopisany chaos. W tych warunkach dywizjon lwowski był w znacznie gorszym położeniu, niż pozostałe jednostki, które wycofywały się w sposób w miarę zorganizowany, z całością taborów, czasami także z zapasami paliwa i amunicji, które pozwalały, przynajmniej na krótko, zorganizować patrolowanie nad obszarami zagrożonymi przez Luftwaffe. Niestety,

Iwowiacy zostali pozbawieni nawet tych niewielkich rezerw, które z takim trudem ocalono po ewakuacji z lotniska polowego w Widzewie – Ksawerowie. Ograniczone zapasy udało się odzyskać dopiero 16 września, gdy sytuacja dywizjonu była już szczególnie trudna. Pomimo tego personel jednostki utrzymywał w stanie lotnym coraz bardziej zdezelowane samoloty.

Praca mechaników i zbrojmistrzów dywizjonu zasługuje na duże uznanie, tym bardziej że w toku walk wrześniowych tylko jeden samolot odmówił posłuszeństwa i nie nadawał się do lotu – była to maszyna, prawdopodobnie, pilotowana przez ppor. Zadrozińskiego, który na krótko przed tym, jak wielokrotnie remontowany silnik odmówił posłuszeństwa, zestrzelił dwa sowieckie bombowce. Niestety, braki w dokumentacji archiwalnej, dotyczącej zarówno dowództwa dywizjonu⁴⁹¹, jak również 161⁴⁹² i 162 Eskadry⁴⁹³, skutecznie utrudniają dokładne odtworzenie ich losów po 6 września. W zasadzie po odejściu z obszaru operacyjnego Armii „Łódź” dywizjon, działa i istnieje tylko ze względu na determinację personelu latającego i technicznego.

Co więcej, na koncie jednostki pojawiają się kolejne sukcesy – zestrzelenie kilku niemieckich bombowców atakujących między innymi kolumnę transportową dywizjonu, w której najprawdopodobniej zginął jeden z pilotów, a drugi został ranny, stanowi dowód na wysoki poziom wyszkolenia pilotów, także tych „najmłodszych”, którzy trafili do dywizjonu na krótko przed wybuchem wojny. W tym miejscu warto zastanowić się, czy gdyby personel lwowskiego dywizjonu dysponował zapasami paliwa porównywalnymi z tymi, jakie miały ze sobą inne jednostki, np. III/4 Dywizjon Myśliwski z toruńskiego 4 Pułku Lotniczego, to konto jego zwycięstw powietrznych byłoby bardziej okazałe? Możliwe, że tak, jednakże nie można wykluczyć, że wypadki potoczyłyby się znacznie gorzej dla personelu lwowskiego dywizjonu.

Oczywiście nie możemy zapominać, że poza przewagą niemiecką, trudnościami w zdobyciu podstawowych materiałów i części zamiennych, oraz brakiem odpowiedniego zaplecza technicznego, lwowscy myśliwcy musieli radzić sobie także ze znacznie poważniejszym problemem, jakim było... fatalne rozkazodawstwo. Dowództwo lotnictwa przestało istnieć, a Główny Sztab Lotniczy działający przy kwaterze Naczelnego Wodza

⁴⁹¹ IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1a.

⁴⁹² IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1b.

⁴⁹³ IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1c.

wydawał kolejne rozkazy, które wzajemnie się wykluczały. Dywizjon myśliwski z Brygady Pościgowej i lotnictwa armijnego zgromadzono najpierw w rejonie Lublina, tylko po to, by następnego dnia skierować je na wschód. Gdy lotnicy spalili już z takim trudem zdobytą benzynę i dotarli na Kresy, otrzymali rozkaz powrotu do strefy walk. Było to w najwyższym stopniu nieodpowiedzialne zachowanie, które tylko narażało pilotów na niepotrzebne niebezpieczeństwo.

W tych warunkach dywizjon lwowski zestrzelił na pewno 4 bombowce nieprzyjaciela, 2 niemieckie i 2 sowieckie. Jeden samolot został zestrzelony prawdopodobnie, przy czym kwestia ta budzi i musi budzić pewne wątpliwości za sprawą chwiejnej postawy pilota, ppor. Koca, który najpierw uparcie twierdził, że zestrzelił „sowieckiego niedołągę”, a później, już po latach, zaczął wycofywać się z tej wersji. Prawdopodobnie doszło jeszcze do uszkodzenia niemieckiego Junkersa Ju 87, zaatakowanego przez ppor. Zadrozińskiego 16 września. Jednym słowem personel lwowskiego dywizjonu mógł zniszczyć i uszkodzić od 5 do 6 samolotów nieprzyjacielskich. Najwięcej zwycięstw odnieśli ppor. Głowczyński i ppor. Zadroziński, który przypuszczałnie „zrąbał” na sam koniec swojego udziału w kampanii wrześniowej dwa Sb-2. Ceną za odniesione w tym czasie zwycięstwa było utracenie dwóch myśliwców – PZL P.7a, w którym doszło do awarii silnika, i poważnie uszkodzonego PZL P.11a; oraz co najmniej dwóch samolotów łącznikowych RWD-8, które zostały uszkodzone lub skutecznie ostrzelane. Niestety, nie wiemy, w jakich okolicznościach doszło do zranienia sierż. Grygułowicza – możliwe, że padł on ofiarą ostrzału z ziemi, nie można również wykluczyć niefortunnego lądowania w przygodnym terenie. On sam nie pozostawił na ten temat praktycznie żadnych informacji. Oprócz tego w nalocie niemieckim zginęło kilku członków personelu naziemnego i jeden pilot. Drugi, ppor. Szubert, został ranny i przewieziony do szpitala. Rany odniósł także sierż. Kuszlis-Grygułowicz.

Tabela nr 9. Zwycięstwa i straty III/6 Dywizjonu Myśliwskiego od 6 do 17 września*						
Zwycięstwa						
Lp.	Typ samolotu	Data	Jednostka	Pilot	Okoliczności zestrzelenia	Uwagi

1	He 111	6 IX 1939	I/KG 4	ppor. pil. Czesław Główczyński	Start z zasadki i prze- chwycenie nieprzy- jacielskiej maszyny	
2	He 111	6 IX 1939	I/KG 4	plut. Franciszek Pręt- kiewicz, kpr. Zbigniew Urbańczyk	Start z zasadki	Samolot rozbił się nad polskim terytorium
3	He 111	6 IX 1939	I/KG 4	plut. Franci- szek Prętkiewicz, kpr. Zbigniew Urbańczyk	Start z zasadki	Samolot dotarł na własne lotnisko, gdzie uznano go za nie nadający się do remontu
4	Sb-2	17 IX 1939		ppor. pil. Zdzi- sław Zadroziński	Lot rozpoznawczy w rejonie Kołomyi, przelot na zasadzkę?	
5	Sb-2	17 IX 1939		ppor. pil. Zdzi- sław Zadroziński	Lot rozpoznawczy w rejonie Kołomyi, przelot na zasadzkę?	
6	Sb-2	17 IX		kpr. pil. Jan Malinowski	Lot rozpoznawczy w rejonie Kołomyi, przelot na zasadzkę?	Samolot lądował awaryjnie.
7	R-5	17 IX 1939		ppor. pil. Tadeusz Koc	Lot patrolowy w rejonie Delatyna	Pilot nie przyznaje się do zestrzelenia, twierdzi, maszyna „prawdopodobnie” zestrzelona

8	Ju 87	16 IX 1939		ppor. pil. Zdzisław Zadroziński	Start z zasadzki	Samolot prawdopodobnie uszkodzony
Straty						
Lp.	Typ samolotu	Data	Jednostka	Pilot	Okoliczności uszkodzenia / zestrzelenia	Uwagi
1	RWD-8	6 IX 1939	161 EM	plut. pil. Marian Domagała	Samolot uszkodzony przy lądowaniu	Na jego miejsce pilot sprowadził do jednostki lotem jednego PZL P.7a
2	PZL P.11c	6 IX	162 EM	ppor. pil. Czesław Głowczyński	Pilot lądował awaryjnie z powodu uszkodzenia śmigła	
3	PZL P.11c	6 IX	161 EM	Brak danych	Prawdopodobnie pilot stan samolotu nie pozwalał na kontynuowanie lotu	Przypuszczalnie była to maszyna wspomniana w relacji K. Surmy
4	PZL P.7a	6 IX	162 EM	brak danych	Samolot porzucony	Maszyna utracona podczas odwrotu rzutu kołowego, holowana za samochodem
5	PZL P.11a	12 IX	161 EM	brak danych	Samolot uszkodzony	Maszyna została przejęta i naprawiona przez lotników z IV/1 Dywizjonu, 13 września rozbiła się przy lądowaniu, spalona przez pilota

6	RWD-8	12 IX	III/6 Dywizjon	sierż. pil. Stanisław Prymus Kuszlis- Grygułowicz	Los samolotu nieznany	Pilot ranny, podczas lotu łącznikowego
7	RWD-8	12 IX	161 EM	plut. pil. Marian Domagała	Samolot rozbity przy lądowaniu na lądowisku polowym	
8	PZL P.7a	17 IX	162 EM	ppor. pil. Zdzisław Zadroziński	Awaria silnika i lądowanie awaryjne na lotnisku dywizjonu	

*Opracowanie własne, na podstawie: IPMS, sygn. LOT.A.II.17/1a/5; S. Krzywobłocki, *Sprawozdanie z działalności podczas kampanii wrześniowej 1939 r.*, w: WTA, T. 3; K. Surma, *Moje wspomnienia z kampanii wrześniowej 1939 r.*, ze zbiorów J. Wypiórkiewicza; M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską, Tom 1 Jagdflieger*, Gdynia 2002; Idem, *Luftwaffe nad Polską, Tom 2 Kampfflieger*, Gdynia 2004; Ł. Łydzba, *Lwowski III/6 Dywizjon Myśliwski*, Poznań 2011, J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie obronnej 1939*, Warszawa 1992.

Rozdział IV

PEZETELE NAD KRESAMI, Z DZIEJÓW ESKADRY KOP

Relacje polsko-radzieckie w okresie dwudziestolecia międzywojennego trudno było określić mianem dobrosąsiedzkich.

Polska upatrywała w Związku Radzieckim głównego zagrożenia dla swojej egzystencji, co nie powinno dziwić, biorąc pod uwagę wojnę 1920 r. Właśnie podczas wojny z bolszewikami po raz pierwszy doszło do wykorzystania na większą skalę polskiego lotnictwa wojskowego, które w trakcie walk z Ukraińcami odgrywało ważną rolę, ale choćby ze względu na słabość lotnictwa ukraińskiego nie mogło „rozwinąć skrzydeł”⁴⁹⁴.

Działania prowadzone przez polskie lotnictwo w trakcie wojny polsko-bolszewickiej stały się nie tylko podstawą do zrobienia mniej lub bardziej oszałamiających karier, ale także swoistym mitem założycielskim. W okresie międzywojennym znacznie więcej mówiło się o działaniach lotnictwa w trakcie wojny polsko-bolszewickiej, niż o pierwszym, pionierskim okresie, gdy zajmowano poznańskie lotnisko Ławica i walczono z Ukraińcami⁴⁹⁵.

Po zakończeniu wojny polsko-bolszewickiej relacje na linii Warszawa – Moskwa pozostawały napięte, jednakże wewnętrzne problemy Rosji sowieckiej okazały się na tyle poważne, że na rozprawę z sąsiadem władze

⁴⁹⁴ M. Niestrawski, *Lotnictwo w wojnie polsko-ukraińskiej 1918–1919*, Przemysł 2019, s. 153–156.

⁴⁹⁵ Tematyka ta została poruszona, w zasadzie, tylko na łamach pracy M. Romeyki, i w kilku artykułach publikowanych na łamach wydawanego w latach międzywojennych „Przeglądu Lotniczego”. *Ku czci poległych lotników. Księga pamiątkowa*, pod. red. M. Romeyki, Warszawa 1933; T. Cybulski, *Udział lotnictwa w kampanii polsko-ukraińskiej*, „Przegląd lotniczy”, nr 7/1929; W. Madejski, *Lotnictwo w pierwszych dniach obrony Lwowa*, „Przegląd Lotniczy”, nr 11/1938.

sowieckie musiały jeszcze poczekać. Tymczasem coraz częściej dochodziło do niepokoju na granicy polsko-sowieckiej. Przez granicę w obie strony przechodzili przemytnicy, agenci wywiadów polskiego⁴⁹⁶ i sowieckiego, a także uzbrojone bandy dywersyjne organizowane, uzbrajane i szkolone na terenie ZSRR.

IV

Sytuacja stawała się coraz poważniejsza, gdyż powołany do życia w 1924 r. Korpus Ochrony Pogranicza nie był w stanie poradzić sobie z narastającymi problemami. Między innymi z tego względu wiosną i latem 1932 r. do zwalczania band dywersyjnych działających na pograniczu polsko-sowieckim zdecydowano się po raz pierwszy użyć na większą skalę lotnictwa wojskowego. W lotach polegających na patrolowaniu terenów przygranicznych, wyszukiwaniu z powietrza obozów zakładanych przez dywersantów oraz śledzeniu ich oddziałów wykorzystano personel latający z 6 Pułku Lotniczego. Zadanie to powierzono 62 Eskadrze Liniowej, która została wysłana do rejonu Czortkowa, gdzie współpracowała z KOP w ramach ćwiczeń. Wcześniej jednostka, prawdopodobnie, wzięła udział w działaniach przeciwko powstaniu ludowemu, które ogarnęło powiat leski. Kulisy wybuchu ostatniego powstania chłopskiego w dziejach Rzeczypospolitej są dość niecodzienne: miejscowy starosta postanowił wprowadzić w życie ideę zapoczątkowaną przez hrabiego Jana Nepomucena Potockiego z Rymanowa. Chodziło o „święta pracy”, podczas których miejscowa ludność wspólnie z urzędnikami miała wykonywać prace na rzecz społeczności – np. budowę odcinka drogi.

Sytuację postanowił wykorzystać starosta Emil Wehrstein, który nie cieszył się taką sympatią społeczeństwa jak hrabia Potocki. 19 czerwca 1932 r. w Ustrzykach Dolnych miało odbyć się spotkanie z miejscową ludnością, na które zaproszono również hrabiego Potockiego. Podczas spotkania stworzono komitet organizacyjny, którego członkowie odpowiadali za przeprowadzenie zebrań wiejskich, podczas których mieli zapoznać ludność z nową koncepcją. Pech chciał, że podczas zebrania w Brzegach Dolnych 21 czerwca 1932 r. przemawiający tam inż. Stefan Zięba nie poradził sobie zbyt dobrze z powie-

⁴⁹⁶ Jednym z najbardziej znanych polskich agentów był Sergiusz Piasecki, który po latach, już jako osadzony w więzieniu o zastrzyżonym rygorze na Świętym Krzyżu, nauczył się języka polskiego i wzięł udział w kilku konkursach literackich, opisując swoje przeżycia, z czasów gdy jako agent polskiego wywiadu przekraczał granicę sowiecką. „Skromne” zarobki uzupełniał dochodami z przemytu, co doprowadziło do zwolnienia go z pracy wywiadowczej.



Fot. 80 Samoloty Potez XXV podczas ćwiczeń w 1929 r. Samoloty tego typu były na wyposażeniu 62 Eskadry Liniowej. Źródło: NAC, domena publiczna.

rzonym mu zadaniem i nie zdołał przekonać zebranych do swoich racji. Najgłośniej przeciwko wprowadzeniu „świąt pracy” protestował Mykoła Werbenec, syn unickiego proboszcza, który wskazywał, że nie chodzi o żadne „święta”, a o przywrócenie pańszczyzny. Po zebraniu doszło do awantury, interweniowała policja. Cała sytuacja została wykorzystana przez agitatorów spod znaku Komunistycznej Partii Zachodniej Ukrainy, którzy zaczęli podburzać chłopów. Ci ostatni zaczęli atakować miejscowe posterunki policji i grupy robotników, który budowali przebiegające w rejonie drogi. Sytuacja była na tyle poważna, że konieczne okazało się wezwanie oddziałów wojskowych z Przemyśla, w tym także jednostek lotniczych, które wykorzystywano do rozpraszania manifestujących, a także zrzucania ulotek⁴⁹⁷.

Nie był to jednak koniec problemów. Pogranicze po zakończeniu manewrów i akcji wymierzonych w sowieckie bandy dywersyjne nie stało

⁴⁹⁷ Korespondencja autora z prof. Andrzejem Olejką.

się spokojnym miejscem. Jednocześnie Polska przykładała coraz większą wagę do przygotowania się na nowy konflikt zbrojny, który zdaniem polskich wojskowych powinien rozegrać się na wschodzie. Z dzisiejszej perspektywy takie podejście może dziwić, czy nawet wskazywać na kompletny brak realizmu politycznego, ale nie możemy zapominać, że Niemcy dopiero odbudowywały swoją potęgę militarną. W tych warunkach zapadła decyzja o rozbudowie sieci umocnień na wschodzie kraju. Planowano między innymi ufortyfikowanie rejonu Polesia, który ze względu na warunki naturalne mógł stanowić poważne wyzwanie dla każdej nacierającej armii. Oczywiście działania podejmowane przez stronę polską nie pozostały niezauważone w Związku Radzieckim.

Latem 1935 r. prace budowlane prowadzone na wschodzie kraju stały się przedmiotem żywego zainteresowania ze strony sowieckiego wywiadu i wojska. Pełnego obrazu polskich przygotowań nie można było uzyskać przy wykorzystaniu tradycyjnych środków, dlatego też do akcji weszło także sowieckie lotnictwo, któremu powierzono zadanie prowadzenia lotów rozpoznawczych nad terenami objętymi pracami fortyfikacyjnymi. Sowieckie samoloty miały ułatwione zadanie, gdyż dwa działające na kresach pułki lotnicze stacjonujące na lotniskach w Wilnie, Lidzie i Lwowie, nie dysponowały wówczas jednostkami myśliwskimi. Powierzenie zadania patrolowania granicy wschodniej samolotom znajdującym się na wyposażeniu eskadr liniowych i towarzyszących, nie miało większego sensu. Z tego też względu zadanie zorganizowania działającej doraźnie służby patrolowej nad wschodnią granicą powierzono personelowi wchodzącemu w skład warszawskiego 1 Pułku Lotniczego. Sytuacja rozwijała się dość spokojnie, do momentu, gdy jeden z pilotów, ppor. Urbanowicz, nie zestrzelił sowieckiego samolotu rozpoznawczego, który przekroczył granicę z Polską.

Urbanowicz tak opisywał to spotkanie:

Otrzymaliśmy rozkaz strzelania do obcych samolotów. Stale lataliśmy z ostrą amunicją. Rozkaz II Oddziału Sztabu Generalnego mówił, że możemy tylko strzelać w obronie własnej. Zauważywszy sowiecki samolot, powinniśmy podlecieć do niego i pokazać skrzydłami »wracaj do domu«. W większości przypadków Rosjanie byli posłuszni i odlatywali na wschód. Pewnego razu w czasie lotu patrolowego z por. [Wincentym] Nałęczem jeden z sowieckich samolotów nie zareagował. Podleciałem niedaleko, a on zaczął do mnie strzelać pociskami smugowymi. Nie wierzyłem. Zawróciłem momentalnie. Drugi raz podszedłem do niego, a on ponownie zaczął strzelać.

Nie zastanawiając się, z dalszej odległości otworzyłem ogień. Krótkimi seriami zacząłem ostrzeliwać skrzydło i silnik. W pewnym momencie on zadymił.

Samolot porucznika Nałęcza był obok mnie, ale nie strzelał. On schował się w chmury, a ja wróciłem na lotnisko. Krasnodębskiemu, który był dowódcą eskadry, powiedziałem, że strzelałem, a ten mówi: »Tylko absolutnie nikomu nie mów o tym, żeś strzelał. Powiedz, żeś strzelał, tylko żeby wypróbować karabin maszynowy nad bagnami«. Mechanicy nic nie wiedzieli, za to mój rusznikarz od razu się zorientował, dlatego że amunicji brakowało, i po luźne karabinu. Na drugi dzień ukazała się krótka notatka w prasie polskiej, że wczoraj rozbił się samolot w bagnach poleskich z niewiadomych przyczyn i na tym się skończyło. Rosja nie reagowała i u nas było cicho. Ja w ogóle nie przejmowałem się tym samolotem i w ogóle nikt nawet nie wiedział o tym oprócz Krasnodębskiego⁴⁹⁸.

W literaturze przedmiotu pojawiło się więcej relacji Urbanowicza. W jednej z monografii poświęconych III/1 Dywizjonowi Myśliwskiemu „Warszawskiemu”, pojawiła się inna relacja autorstwa Urbanowicza, którą przytoczyli dwaj historycy, Łukasz Łydzba i Marek Rogusz:

Patrolowaliśmy wyznaczony obszar powietrzny w rejonie Sarn. Mieliśmy ostrą amunicję. Otrzymaliśmy rozkaz, aby strzelać wyłącznie we własnej obronie. I tak się też stało. W czasie lotu z por. Wincentym Nałęczem sowiecki samolot otworzył do nas ogień. Po wykonaniu uniku ponownie dawałem mu znaki: kołysaniem samolotu i wskazywaniem mu ręką, aby odleciał na wschód. Pilot sowiecki, zamiast wykonać moje polecenie, ponownie nas ostrzelał. Wówczas zaatakowaliśmy samolot rosyjski. Strzelałem do niego krótkimi seriami (był to dwupłat). Samolot rosyjski zaczął dymić, wykonał kilka zwitek korkociągu i zniknął w chmurach. Na drugi dzień prasa polska podała: „Samolot rosyjski z niewiadomych powodów rozbił się na błotach poleskich”. Żadnej reakcji ze strony rosyjskiej nie było. Wydarzenie to było trzymane w tajemnicy. Po lądowaniu powiedziałem mechanikom, że strzelałem w powietrze celem sprawdzenia karabinów maszynowych. Rosjanie po tym tzw. „rozbięciu samolotu na błotach poleskich” przestali fotografować umocnienia polskie wzdłuż granicy wschodniej⁴⁹⁹.

Problem nie skończył się jednak na jednej rozmowie z Krasnodębskim. Polacy doskonale zdawali sobie sprawę z faktu, że coraz więcej obcych

⁴⁹⁸ W. Urbanowicz, *Myśliwcy. Młodzińcze przygody dowódcy Dywizjonu 303*, Kraków 2010, s. 161; Z. Wawer, *Bolszewik nad Polską* [dostęp 25 III 2020] <https://historia.uwazamrze.pl/arttykul/924762/bolszewik-nad-polska>.

⁴⁹⁹ Ł. Łydzba, M. Rogusz, *III/1 Dywizjon Myśliwski*, Czerwonak 2015, s. 27.

maszyn narusza polską przestrzeń powietrzną. Co ciekawe, meldunki o samolotach naruszytelach dotyczyły nie tylko granicy wschodniej, ale także zachodniej i północnej⁵⁰⁰. Sytuacja była na tyle niepokojąca, że Dowództwo Lotnictwa zdecydowało o wyznaczeniu samodzielnego patrolu, który zamierzano rozlokować w Sarnach. Że istnieje konieczność zapewnienia kopistom powietrznego wsparcia, było pewne już po wydarzeniach z lata 1935 r. Według innej wersji, wypadki te miały mieć miejsce w 1936 r.⁵⁰¹ Samolot zestrzelony przez Urbanowicza nie był najprawdopodobniej maszyną wykorzystywaną na co dzień przez regularne jednostki sowieckiego lotnictwa wojskowego, gdyż w Związku Radzieckim istniała także specjalna formacja lotnicza wchodząca w skład NKWD. Na wyposażeniu formacji znajdowały się głównie samoloty rozpoznawcze i łącznikowe R-5 i RZ. Był to sprzęt przestarzały i słabo uzbrojony. Lotnicy współpracujący z NKWD działali na terenach przygranicznych, a także do zwalczania oddziałów basmaczy⁵⁰², a także podczas działań w Pamiarze.

W tej sytuacji jesienią 1936 r. na Polesie skierowano patrol złożony z dwóch lotników i brygady odpowiadającej za zabezpieczenie techniczne. Jednocześnie wydzielono jednego Poteza XXV⁵⁰³, który nie

⁵⁰⁰ Według dokumentacji archiwalnej zgromadzonej w dokumentach Ambasady RP w Berlinie, w samym tylko 1936 r. odnotowano ponad 100 naruszeń granicy. Archiwum Akt Nowych (dalej AAN), sygn. 2/474/0/7.6/2723, k. 13–25.

⁵⁰¹ M. Wawrzyński, *Czerwone gwiazdy – sojusznik czarnych krzyży nad Polską. Lotnictwo sowieckie nad Kresami*.

Wrzesień – październik 1939, Warszawa 2005, s. 57.

⁵⁰² Termin „basmacze” odnosi się do ruchu polityczno-religijnego działającego na terenie środkowoazjatyckich republik radzieckich. Ruch był wymierzony przeciwko bolszewikom i państwu radzieckiemu. Zasadniczo „basmacze” zostali rozbici przez Armię Czerwoną w latach 1923–1924, ale walki z większym i mniejszym nasileniem trwały aż do końca lat 20. Ostatecznie Armia Czerwona wyparła większość partyzantów do Afganistanu i Iranu, ale w październiku 1933 r. doszło do kolejnego poważnego wystąpienia. W tym czasie na czele partyzantów stanął Junaid Chan, który dał o sobie znać już między marcem 1918 a lutym 1920 r., gdy sprawował urząd sułtana Chorezmu. W latach 30., większość zwolenników Juanid Chana zaczęła wycofywać się stopniowo do Afganistanu i Persji.

⁵⁰³ J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach 1918–1939*, Warszawa 1989, s. 398.



Fot. 81 Samolot rozpoznawczy R-5. Źródło: domena publiczna.

nadawał się do zadań patrolowych. Personel latający został skierowany do Sarn na mocy rozkazu dziennego z 7 listopada 1936 r. Rozkaz wyznaczał jako wsparcie dla Eskadry Korpusu Ochrony Pogranicza, por. obs. Alfonsa Nowaka z 12 Eskadry Liniowej i kpr. pil. Jana Palaka ze 113 Eskadry Myśliwskiej⁵⁰⁴. Lotnicy dość szybko zdali sobie sprawę, że podejmowane w tych warunkach działania nie mają większego sensu. Prawdopodobnie pod wpływem narzekania lotników wkrótce potem zdecydowano się skierować do Sarn także kilka myśliwców.

Samoloty kierowane tymczasowo do Eskadry KOP, miały malowane na sterach kierunku białe litery KOP, które wskazywały na przynależność maszyny do eskadry⁵⁰⁵. Obsada jednostki była rotacyjna i obejmowała różnych pilotów, jednakże, jak już wspomniano, jednym z najdłużej patrolujących pogranicze polsko-lotników był kpt. Władysław Szczęsniewski, który trafił na wschód najpierw jako oficer warszawskiego 1 Pułku Lotniczego, a potem lwowskiego 6 Pułku.

⁵⁰⁴ Wojskowe Biuro Historyczne, Centralne Archiwum Wojskowe (dalej WBH, CAW), sygn. I.323.1.15, *Rozkaz dzienny nr 257 z dn. 7 XI 1936*, s. 2.

⁵⁰⁵ J. Pawlak, op. cit., s. 398.

Poza wspomnianym już zestrzeleniem radzieckiego samolotu rozpoznawczego, straty ponosili także Polacy. 22 maja 1937 r., w czasie gdy nad granicą z ZSRR patrolowali piloci z krakowskiego III/2 Dywizjonu Myśliwskiego, doszło do nieprzyjemnego zajścia. Jeden z polskich lotników, por. pil. Stanisław Parafiński, został celnie ostrzelany przez sowiecką straż graniczną. Poważne uszkodzenie silnika zmusiło pilota do awaryjnego lądowania na polskim terytorium. Samolot uszkodzony przez sowieckich pograniczników nosił numer seryjny 6.135 i należał do 123 Eskadry Myśliwskiej⁵⁰⁶. Prawdopodobnie została następnie doprowadzona do stanu lotnego i powróciła do krakowskiego dywizjonu. Dowódca krakowskiego dywizjonu, chcąc ratować por. Parafińskiego przed konsekwencjami, zdecydował się na zatajenie prawdziwych przyczyn awarii myśliwca i w oficjalnym raporcie napisał, że doszło do urwania kranu benzynowego, co w konsekwencji spowodowało przerwanie pracy silnika⁵⁰⁷.

Wydaje się, że w pozostałych przypadkach naruszenia granicy nie dochodziło do strat w ludziach i sprzęcie, ale pozostaje faktem, że także polscy piloci regularnie przekraczali granicę z ZSRR. Czy były to tylko wybryki młodych pilotów? Trudno powiedzieć. Jeden z lotników wspominał te wydarzenia w następujący sposób:

Maj – grudzień 1938 roku „na wygnaniu”. Wybrany do ekipy siedmiu pilotów do patrolowania obrony fortyfikacji („Polska mini-Linia Maginota”) na wschodniej granicy. Ze stolicy (życia towarzyskiego) nad Prypeć – het – precz.

Z 1. Pułku na Okęciu plk Pawlikowski (dowódca naszej Brygady Pościgowej) wyznaczył kapitana Władka Szczęśniewskiego na dowódcę jednostki. Na zastępcę por. Aleksandra Gabszewicza. Pozostali piloci: Jan Borowski, Hieronim Dudwał, Mietek Kazmierczak, Kazimierz Sztramko i Michał Cwynar.

6 maja siedem PZL P.11c wylądowało na piaszczystej, otoczonej sosnowym lasem polanie: uprzednio wysłana naziemna obsługa mechaników postawiła w lesie kilka namiotów, jednostka łączności – linię telefoniczną. Zakaszarowanie personelu w barakach służby granicznej obok miasteczka Samy.

Od świtu do zmroku jeden pilot w samolocie, w gotowości do natychmiastowego startu. Zmiana pilota co dwie godziny. Wzdłuż granicy, od Prypeci na północy, do pięknego polskiego Podola, miasta Krzemieńca

⁵⁰⁶ A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce 1924–1939*, Warszawa 2011, s. 419.

⁵⁰⁷ M. Wawrzyński, op. cit., s. 57–58.

Podolskiego na południu, rozpoznawcze loty, aby rozpoznać i zapamiętać sześć punktów informacyjnych (niestety, w tamtych czasach nie posiadaliśmy łączności radiowej). Te punkty rozpoznawcze, przygotowane dla nas przez jednostki służby granicznej, to były koła, średnicy około 12 m, obwody kół oznaczone białymi (pomalowanymi) kamieniami – ceglami. Wewnątrz tych kół dwa uzgodnione znaki biała strzała wskazująca kierunek lotu nieprzyjaciela; rzymskimi numerami, z grubsza oceniona (zaobserwowana) wysokość lotu.

Patrole wzdłuż granicy, zaczynając od Prypeci na południe, czasami „kosynierem” na „wycieczki” do sowieckiego rajsu⁵⁰⁸!

Oczywiście opisany przez lotnika sposób łączności z ziemią był dość zawodny, a naruszanie granicy ze Związkiem Radzieckim odbywało się przynajmniej oficjalnie, w sposób nielegalny. Trudno jednak wyobrazić sobie, by podobne przeloty nie były bacznie obserwowane przez polski Oddział II, choćby z tego względu, że dostarczały polskiemu wywiadowi cennych informacji na temat metod stosowanych przez sowiecką straż graniczną, a także czasu reakcji sowieckiego lotnictwa. Według niektórych opracowań obsada personalna Deatazowanej Eskadry KOP⁵⁰⁹, wymieniała się co trzy miesiące. Relacja Cwynara nie potwierdza jednak tej opinii.

Pozostając jednak przy naruszeniach granicy, to począwszy od 1936 r. ich liczba regularnie rosła. Pomimo tego w Polsce uważano, że Związek Radziecki dysponuje słabym i przestarzałym sprzętem, który nie może równać się z polskimi samolotami. Tymczasem Polacy coraz częściej dostawali niepokojące informacje na temat rozbudowy lotnictwa sowieckiego. Polski attaché wojskowy w Moskwie regularnie donosił nie tylko o postępującej w szybkim tempie rozbudowie radzieckich linii lotniczych, ale także o pojawiających się nowych projektach samolotów. Niestety, duże zainteresowanie polskiego dyplomaty, w wielu przypadkach, budziły nie te konstrukcje, co trzeba.

W niektórych raportach pojawiały się bardzo rozbudowane informacje dotyczące nowych konstrukcji cywilnych i sportowych, a nie nowych bombowców i myśliwców⁵¹⁰. O tych ostatnich donoszono zazwyczaj po

⁵⁰⁸ M. Cwynar, *Wspomnienia wojenne*, Warszawa 2004, s. 17.

⁵⁰⁹ Nazwy tej używa m.in. Andrzej Morgała.

⁵¹⁰ Dobrym przykładem jest niezwykle ciekawy raport, w którym bardzo dużo miejsca obok lotnictwa cywilnego poświęcono... opisywanej w entuzjastycznym tonie przez prasę radziecką rekonstrukcji francuskiej awionetki „Pchła Powietrzna”, do którego w ZSRR zbudowano lżejszy silnik, niż ten opracowany we Francji. AAN, sygn. 2/1624/0/13/84, k. 1.

różnego rodzaju pokazach dla szerokiej publiczności. Trudno powiedzieć, z czego wynikał ten stan rzeczy. Warto natomiast przytoczyć jeden z raportów przekazanych przez mjr. dypl. Harlanda, który pełnił obowiązki attaché wojskowego w Moskwie:

IV

Od źródła „F” otrzymałem wiadomość, że w dniach 23–24 października miała miejsce pod Leningradem katastrofa aerostatu „W-7”.

Miał on się natknąć na przewody elektryczne wysokiego napięcia, na skutek czego zapalił się i spłonął.

Aerostat ten był budowany pod kierunkiem jednego z inżynierów włoskich, który jednak już w marcu bieżącego roku opuścił ZSRR, tak, że ostateczny montaż odbył się bez niego.

Aerostat „W-7” był przeznaczony do awiacji wojskowej, co spowodowało podobno nadmierne obciążenie go sprzętem uzbrojenia i miało wpłynąć na zdolność manewrowania.

To samo źródło podaje iż, na wystawie lotniczej w Mediolanie jako przedstawiciele sowieckiego przemysłu lotniczego są notowani inżynierowie:

- z fabryki nr. 22 – Fili,
- fabryki lotniczej Woroneż (fabryki 16 i 18),- fabryki lotniczej Sormowo.

W tej ostatniej miejscowości fabryki lotniczej do tej pory nie notowaliśmy⁵¹¹.

Poza informacją o nowej fabryce lotniczej raport nie dostarczył zbyt wielu cennych, z punktu widzenia lotnictwa wojskowego, informacji. Aerostaty budowane w ZSRR nie mogły zostać wykorzystane przez lotnictwo wojskowe. Nieliczne zbudowane statki powietrzne tego typu były wykorzystywane głównie przez Osoawiachim, i nie przedstawiały praktycznie żadnej siły bojowej. Dobrym przykładem jest historia jednego z największych sowieckich sterowców, zbudowanego w latach 30., W-6. Sterowiec próbowano dostosować do zadań ratow-

⁵¹¹ AAN, sygn. 2/1624/0/13/84, k. 24.

nicznych i wykorzystywać go między innymi w Arktyce, ale w końcu rozbił się w rejonie Kandałkaszy⁵¹². Oczywiście podobna konstrukcja musiała robić duże wrażenie na kimś, kto nie znał się na lotnictwie, dlatego też informacja o katastrofie W-7 wzbudziła pewne zainteresowanie polskiego wywiadu. Znacznie ciekawszymi materiałami byłyby jednak informacje dotyczące bądź nierozpoznanej przez Polaków fabryki lotniczej, bądź materiały dotyczące wymienionych inżynierów.

Na szczęście pomimo rosnącej potęgi sowieckiego lotnictwa patrole nad terytorium polskim i radzieckim przebiegały dość spokojnie, choć zdarzały się także spotkania z samolotami z czerwonymi gwiazdami. Niestety, dokumentacja na ten temat nie zachowała się, a piloci uczestniczący w tych wydarzeniach „nie chwalili się” udziałem w lotach przeciwko Sowiетom.

Tymczasem Rosjanom zdarzały się przypadki, gdy ze względu na wadliwy system alarmowania, brak radiostacji i ogólną słabość jednostek polskiego lotnictwa skierowanych do patrolowania granicy wschodniej, samoloty z czerwoną gwiazdą zapuszczały się dość daleko w głąb polskiego terytorium. Dobrym przykładem jest chociażby raport przekazany Ministerstwu Komunikacji, odnoszący się do wydarzeń z 4 marca 1939 r.:

Oficer służbowy baon KOP „Sarny” (praca spec.) zawiadomił Kierownika Placówki Wywiadowczej KOP nr. 7 o przelocie 2 samolotów w rejonie: jezioro Somino – m. Karpilówka (jez. Somino 18 km, a m. Karpilówka 9 km na płn. wschód od m. Sarny – mapa 1:300000 Sarny).

Wobec rozbieżności zachodzących w podanych informacjach oraz braku potwierdzenia tej wiadomości z terenu, Kierownik Placówki Wywiadowczej KOP Nr 7 zarządził przeprowadzenie odpowiednich dochodzeń.

Dochodzenia przeprowadzone przez dowódcę posterunku żandarmerii KOP „Straszów” ustaliły, że istotnie w dniu 10 IV 1939 r., około godziny 20 minut 30, samolot nieustalonego typu i nieustalonej przynależności państwowej, przeleciał na wysokości około 1000 m – w wyżej podanym rejonie z kierunku wschodniego na zachód. Warkot motoru samolotu oraz światło koloru białego o zabarwie-

niu czerwonym słyszeli i widzieli ze stanu warty „Gatry”, przy czym dowódca tej warty pierwszy powiadomił władze przełożone o zauważonym samolocie.

Powrót samolotu nie był sygnalizowany przez organa ochrony granicy.

⁵¹² M. Banach, ZSSR-W6 Osoaviakhim – największy radziecki sterowiec [dostęp 26 III 2020] <https://www.smartage.pl/zsrr-w6-najwiekszy-radziecki-sterowiec/>.

Z uwagi na to, że obszar, ponad którym przelatywał wyżej wymieniony samolot, objęty jest pracami saperskimi i stanowi strefę zakazaną dla przelotów samolotów – proszę pana Dyrektora o spowodowanie dochodzenia czy samolot o którym wyżej mowa pochodzi z jednostek własnego lotnictwa cywilnego, względnie czy był samolotem obcym⁵¹³.

Jeszcze w tym samym miesiącu meldowano o kolejnym przypadku naruszenia granicy. Tym razem, na dodatek, doszło do wymiany ognia. Biorąc pod uwagę przebieg wypadków, najprawdopodobniej nierozpoznane samoloty były sowieckie, jednakże o ich przelocie nie zostali uprzedzeni radzieccy pogranicznicy. Nie można także wykluczyć, że były to samoloty niemieckie (w tej sytuacji lotnicy musieliby dokonać niesamowitego wręcz wyczynu, przelatując praktycznie niezauważeni nad sporym odcinkiem polskiego terytorium).

Dnia 26.IV.3 o godzinie 17 minut 50 dowódca strażnicy KOP „Rachowicze” (Rachowicze – 48 km na północy wschód od m. Łuniniec – mapa 1:300000 Łuniniec) zauważył dwa duże samoloty, lecące na wysokości ponad 3000 m, z północy na południe.

Tego samego dnia o godzinie 17 minut 55 dowódcy strażnic KOP „Jowicze” i „Riasło” (Jowicze – 51 km na płd. wschód od m. Łuniniec i 7,5 km na północ od m. Lenin, Riasło na północ o m. Jowicze a przed m. Milewicze – mapa 1:300000 Łuniniec), zaobserwowali dwa samoloty lecące na wysokości około 2000 m z północnego zachodu na wschód. Samoloty te przekroczyły granicę do ZSRR między m. Zalutycze (1,5 km na północ od m. Jowicze – mapa 1:300000 Łuniniec), a m. Milewicze.

Samoloty zostały ostrzelane 4 strzałami przez żołnierza sowieckiego na obserwatorze, a następnie 3 seriami z karabinu maszynowego przez załogę zastawy⁵¹⁴ sowieckiej Milewicze⁵¹⁵.

Niestety, wyjaśnianie sytuacji i ustalenie, czy faktycznie doszło do naruszenia polskiej przestrzeni powietrznej, trwało bardzo długo. W przypadku pierwszego przytoczonego przypadku informacja, iż lot nie był wykonywany przez samoloty polskie, nadeszła dopiero 5 czerwca 1939 r. Tego samego dnia poinformowano, że również w wydarzeniach z 26 kwietnia nie uczestniczyły żadne polskie maszyny⁵¹⁶. Wkrótce potem uwagę

⁵¹³ AAN, sygn. 2/16/0/9/3483, k. 12–13.

⁵¹⁴ Tu, w znaczeniu posterunek.

⁵¹⁵ AAN, sygn. 2/16/0/9/3483, k. 32.

⁵¹⁶ AAN, sygn. 2/16/0/9/3483, k. 53.

polskich urzędników z Ministerstwa Komunikacji zaczęły zaprzętać przypadki naruszeń polskiej przestrzeni powietrznej dokonywanej przez samoloty niemieckie i słowackie⁵¹⁷. Ale problem pozostał. Prawdopodobnie to właśnie niepokoje na granicy wschodniej, które miały miejsce w kwietniu 1939 r., wymusiły na polskich władzach wojskowych podjęcie bardziej zdecydowanych kroków, które doprowadziły do choćby tymczasowego unormowania sytuacji Eskadry KOP. Niestety, jeden z nielicznych potwierdzonych przypadków, gdy w zachowanej dokumentacji archiwalnej pojawił się zapis dotyczący organizacji Eskadry, odnosi się do maja 1939 r.

Dowództwo Lotnictwa zdawało sobie sprawę z faktu, że Eskadra KOP i jej funkcjonowanie nie są usankcjonowane żadnymi dokumentami i rozkazami, co skutecznie utrudniało prowadzenie działalności. Sytuacja uległa zmianie w 1939 r., gdy władze wojskowe postanowiły uregulować sytuację. Funkcjonowanie Eskadry KOP uregulowano pismem Ministerstwa Spraw Wojskowych, skierowanym do Dowództwa Lotnictwa 4 maja 1939 r. Warto przytoczyć kilka obszerniejszych fragmentów tego dokumentu:

Oddaję do dyspozycji dowódcy Korpusu Ochrony Pogranicza na czas od 5 V do 31 XI 1939 r.:

jeden klucz myśliwski w składzie 4 samoloty z 6 pułku lotniczego.

Gotowość do pracy wyznaczam na dzień 7 V 1939 r. na lotnisku w miejscowości Sarny.

Instrukcję działania i zadanie kluczy określi dowódca Korpusu Ochrony Pogranicza w porozumieniu z Dowódcą Lotnictwa.

Organizacja służby obserwacyjno-meldunkowej i łączności staraniem dowódcy Korpusu Ochrony Pogranicza.

Dowódca O.K. Nr. II zarządzi przygotowanie lotniska w Sarnach.

Miejsce na lotnisku wskaże kierownik placówki wywiadowczej KOP nr. 7⁵¹⁸.

Poza samolotami i miejscem na lotnisko zamierzano zgromadzić w Sarnach także odpowiedni zapas paliwa oraz przygotować co najmniej kilka samochodów i jeden motocykl. Lotnisko w Sarnach miało zostać odpowiednio zabezpieczone także pod kątem łączności telefonicznej.

⁵¹⁷ Począwszy od 1 sierpnia 1939 r. odnotowano co najmniej kilkanaście przypadków naruszenia polskiej przestrzeni powietrznej dokonywanych na odcinku granicy polsko-słowackiej. Naruszeń dokonywały zarówno jednosilnikowe dolnopłaty, jak również samoloty z trzema silnikami. Żołnierze KOP nie zdołali jednak dokonać identyfikacji przelatujących samolotów, ani dostrzec na nich żadnych znaków przynależności państwowej, co utrudnia stwierdzenie, czy były to maszyny należące do Luftwaffe, czy też do lotnictwa słowackiego. AAN, sygn. 2/16/0/9/3483, k. 80–94.

⁵¹⁸ WBH, CAW, sygn. I.303.3.586, k. 213.

Niestety, trudno powiedzieć, jak wyglądały działania Eskadry w ostatnich miesiącach przed wybuchem wojny. Wiadomo, że do wykonywania patroli w rejonach nadgranicznych wykorzystywano samoloty należące do III/6 Dywizjonu Myśliwskiego. Wiadomo także, że po odwołaniu dywizjonu do Lwowa, w związku z poprzedzającą niemiecką agresję mobilizacją lotnictwa, nad granicą wciąż pozostawały polskie myśliwce.

Samolotów nie było zbyt dużo – były to najprawdopodobniej 3 myśliwce PZL P.7a, wraz z obsługą techniczną. Dowódcą ostatniego klucza mianowano ppor. Roberta Janotę. Janota był doświadczonym pilotem, który przed rozpoczęciem służby w III/6 Dywizjonie Myśliwskim służył we lwowskich eskadrach towarzyszących. Niestety, nie wiemy, jacy piloci zostali przydzieleni do klucza dowodzonego przez Janotę. Do tej pory uważano, że jednym z pilotów mógł być Antoni Chabroszewski, który złożył jedną z nielicznych, jeśli nie jedyną, relację dotyczącą działalności klucza KOP we wrześniu. Niestety, okazało się, że relacja mówiąca o tym, że Chabroszewski był jednym z pilotów klucza, okazała się fałszywa. Chabroszewski był zresztą dość kontrowersyjną postacią, która w okresie PRL wielokrotnie podejmowała próby zdobycia dewiz, głównie od rodzeństwa mieszkającego w Republice Federalnej Niemiec i Republice Francuskiej⁵¹⁹. Niektóre komentarze zgłaszane przez Chabroszewskiego wzbudziły zainteresowanie władz. „Pilot” twierdził np., że był „ważnym urzędnikiem państwowym” i władze zmuszają go do oddawania połowy pensji na różne organizacje i przymusowe zbiórki. Innym razem Chabroszewski starał się uzyskać znaczne kwoty od swojej siostry, która oczeki-

⁵¹⁹ Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej (dalej: AIPN), sygn. IPN LU 07/52, k. 18–19.

Fot. 82 Antoni Chabroszewski na zdjęciu paszportowym z lat 70. Źródło: Archiwum IPN.



wał, że w zamian za pomoc finansową jej brat zaopiekuje się swoją siostrzenicą. Opieka nie była jednak zbyt dokładna, co doprowadziło do konfliktu, który później jeszcze się zaostrzył.

Jednym słowem, Chabroszewski nie był zbyt wiarygodnym świadkiem i wielokrotnie podejmował próby wzbogacenia się tanim kosztem. Nie można wykluczyć, że ubarwiając swoje wspomnienia podczas rozmów z dr. Pawlakiem, liczył na jakieś wsparcie finansowe z jego strony. Niestety, dotychczas ustalenie, czy Chabroszewski jest wiarygodny jako świadek, było dość problematyczne, i tylko nieliczni autorzy nie dali wiary niestworzonym opowieściom rzekomego pilota⁵²⁰. Sytuacja wydaje się na pozór dość jasna – Chabroszewski zmyślił swoją historię o pilotażu i stopniu oficerskim, ale w prasie fachowej pojawiło się jego zdjęcie w mundurze oficerskim, odznaką pilota i przypiętą do kieszeni munduru odznaką pamiątkową 6 Pułku Lotniczego. Zdjęcie pochodziło ze zbiorów dr. Jerzego Pawłaka⁵²¹, i już pierwszy rzut oka wskazuje na to, że faktycznie przedstawia

⁵²⁰ Ł. Łydzba, *III/6 Dywizjon Myśliwski Iwowski*, Poznań 2011, s. 159.

⁵²¹ J. Pawlak, *Ostatni klucz Eskadry Korpusu Ochrony Pogranicza*, „Skrzydłata Polska”, nr 9/1999, s. 16.

Chabroszewskiego, którego liczne fotografie zgromadzono w zbiorach archiwalnych Instytutu Pamięci Narodowej, jak również w dokumentacji personalnej Centralnego Archiwum Wojskowego. Oczywiście zdjęcie można podrobić, ale:

- na większości zdjęć wykonanych w latach 60–70., Chabroszewski pozuje do zdjęcia z gapą pilota, przy czym są to głównie zdjęcia przygotowane z myślą o wyrabianiu paszportu,

- zachowało się zdjęcie Chabroszewskiego z okresu powojennego, gdy ma stopień starszego sierżanta. Osoba na zdjęciu jest wyraźnie szczuplejsza od „ppor. Chabroszewskiego”, ale pewne detale, takie jak układ twarzy (w tym linia włosów), wydają się wskazywać, że jest to ten sam człowiek.

Pozostaje jedynie zadać sobie pytanie, dlaczego zatem Chabroszewski w żadnym ze znanych życiorysów nie wspomniał, że przed wojną przeszedł przeszkolenie z zakresu pilotażu. Jeżeli faktycznie był pilotem, to zapewne obawiał się, że ze względu na swoje dokonania lub służbę w kluczu KOP może stać się ofiarą prześladowań. Najpierw jako partyzant, walczący w szeregach Batalionów Chłopskich, a później jako milicjant, miał okazję przekonać się, że przedwojenni oficerowie nie są zbyt dobrze widziani w nowej, powojennej rzeczywistości. Chabroszewski najprawdopodobniej zabrał swoją tajemnicę do grobu. Niestety, zmarły w 1996 r. „pilot” nie udzieli już żadnych odpowiedzi. Oczywiście można uznać, że Chabroszewski był tylko mechanikiem, jak chcą tego autorzy niektórych publikacji, ale jak w tej sytuacji wytłumaczyć zdjęcie, które opublikowano w artykule dr. Pawlaka? Zresztą nawet w tej kwestii brak zgody wśród historyków.

Jeden z autorów monografii poświęconych lwowskiemu dywizjonowi najpierw, w 2008 r., napisał artykuł, w którym uznał, że Chabroszewski był oficerem i pilotem⁵²², by trzy lata później na łamach swojej książki przyjąć inny punkt widzenia. Zmianę swojego stanowiska w sprawie Chabroszewskiego historyk tłumaczy dość naiwnie, odsyłając czytelnika do toczącej w Internecie dyskusji, w której jeden z dyskutantów stwierdził, że Chabroszewski był oszustem⁵²³. Na jakiej podstawie? Nie wiadomo. Na pewno natomiast prawdą nie jest informacja, jakoby Chabroszewski

⁵²² Ł. Łydźba, *Jedenastki nad Łodzią. III/6 Dywizjon Myśliwski we wrześniu 1939 roku*, „Militaria XX wieku”, nr 3/2008, s. 5–6.

⁵²³ Prawdopodobnie pod użytkownikiem tym był Wojciech Zmyślony, na co wskazuje nick „WojciechZ”.

otrzymał awans oficerski po wojnie. Wskazuje na to teczka akt personalnych znajdująca się w zbiorach Centralnego Archiwum Wojskowego w Warszawie. Zgodnie z tą dokumentacją, Chabroszewski przed wojną służył w 6 Pułku Lotniczym jako podoficer³¹, należy wziąć jednak pod uwagę fakt, iż teczka była wypełniana w latach 50., gdy Chabroszewski podjął pracę w jednym z lubelskich przedsiębiorstw budowlanych jako kierownik bazy żywnościowej³². Możliwe, że Chabroszewski już po wojnie zataił fakt, iż posiadał stopień oficerski, obawiając się prześladowań. Natomiast w teczce nie ma żadnej informacji na temat awansu do stopnia podporucznika. Odnosnie do stopnia oficerskiego, w dokumentacji figuruje tylko zapis, zgodnie z którym w 1944 r. Chabroszewski miał stopień podporucznika w Batalionach Chłopskich³³. Nie tłumaczy to jednak w żaden sposób, dlaczego w artykule dr. Pawlaka znalazła się fotografia przedstawiająca Chabroszewskiego w mundurze podporucznika lotnictwa z gapą pilota i odznaką pamiątkową 6 Pułku Lotniczego!

Pomijając już fakt, że na zdjęciu w mundurze pilota Chabroszewski wygląda nieco lepiej niż na innym zdjęciu, wykonanym w podobnym okresie, na którym nosi mundur starszego sierżanta, to skąd po prawie pięciu latach okupacji miałby odznakę 6 Pułku Lotniczego? Poza tym jeżeli nosił stopień oficerski tylko w konspiracji, i później został zweryfikowany w niższym stopniu, to dlaczego zaraz po wojnie wyprowadził się z Lubelszczyzny i przeniósł się na Pomorze, do Słupska, a wcześniej do Gdyni, gdzie wstąpił do Milicji Obywatelskiej? Dopiero po kilku latach powrócił na Lubelszczyznę – czyżby było to spowodowane jakimiś okupacyjnymi zaszłościąmi? Trudno powiedzieć. Wiadomo natomiast, że w kwestii biografii Chabroszewskiego trzeba zachować dużą ostrożność, a także, że brak jednoznacznego dowodu wskazującego na to, że były partyzant kłamał, powinien świadczyć na jego korzyść. Nie można bowiem wykluczyć, że Chabroszewski ukończył kurs pilotażu w Eskadrze Szkolnej działającej na terenie Pułku, a następnie otrzymał możliwość uzyskania awansu do stopnia

Niestety, wypowiedź z niedzieli 17 stycznia 2010 r. nie została poparta żadnymi dokładniejszymi informacjami.

31 WBH, CAW, sygn. 1495/71/129, k. 4.

32 WBH, CAW, sygn. 1495/71/129, k. 5.

33 Ibidem.

oficerskiego. Podobną procedurę zastosowano w stosunku do innego podoficera zawodowego, który opisywał ją w następujący sposób:

Podoficerowie, kandydaci do awansów, przed którymi wymagany był egzamin, w odpowiednim czasie byli powoływani do niego. Egzamin zazwyczaj przeprowadzany był w Centrum Wyszkożenia Lotniczego w Dęblinie, Bydgoszczy i innych miejscach szkoleniowych, wyznaczonych przez dowództwo lotnictwa. Egzamin można było zdawać dwa razy. Podoficer, który dwa razy egzaminu nie złożył, był skreślany z awansu w ogóle⁵²⁴.

Niestety, kwestia stopnia i specjalizacji Chabroszewskiego nie jest jedyną niewyjaśnioną do dnia dzisiejszego kwestią dotyczącą działalności ostatniego klucza Eskadry KOP.

Lotnictwo czerwonej gwiazdy

W przededniu sowieckiej agresji na Polskę lotnictwo sowieckie stanowiło jedną z najpotężniejszych sił lotniczych w Europie, i prawdopodobnie na świecie. O potęgę lotnictwa sowieckiego decydowała nie tylko liczba samolotów i nieustanne szkolenie tysięcy kandydatów do służby w powietrzu, ale także jakość sprzętu wykorzystywanego przez Rosjan.

Podczas agresji przeciwko Polsce na masową skalę użyto samolotów myśliwskich I-15 oraz I-16, które sprawdziły się w walkach przeciwko wojskom generała Franco oraz włoskim i niemieckim ochotnikom wspierającym hiszpańskich powstańców. Później część pilotów sowieckich miała okazję przetestować swoje samoloty w walce z Japończykami. Walki z „samurajami” toczono na terenie Chin oraz uzależnionej od Związku Radzieckiego Mongolii, między innymi nad Chałchyn-Goł, gdzie okazało się, że japoński sprzęt nie ustępuje radzieckiemu, a decydujące znaczenie w walce powietrznej ma wyszkolenie pilotów walczących po obu stronach.

Na podstawie istniejących opracowań dotyczących działań powietrznych w Hiszpanii i Chinach wydaje się, że Polacy nie mieli zbyt wielu okazji, by poznać rzeczywiste zalety myśliwców sowieckich.

⁵²⁴ K. Barylski, *Niezapomniane dni. Kartki z pamiętnika*, Toronto 1983, s. 157.



Fot. 83 Trzy sowieckie myśliwce I-153 "Czajka". Samoloty tego typu nie zostały wykorzystane w 1939 r. przeciwko Polsce. Źródło: SA-Kuva, domena publiczna.

I tak np., jeden z polskich obserwatorów w Hiszpanii, mjr Adam Wojtyga, twierdził np., że I-16 są samolotami mało zwrotnymi, a używane przez Rosjan bombowce SB-2 mają poważne trudności w wykonywaniu manewrów⁵²⁵. Była to jednak opinia znacznie przesadzona na niekorzyść samolotów sowieckich, które pod wieloma względami dorównywały, a nawet przewyższały niemieckie myśliwce Bf 109.

Co więcej, Rosjanie radzili sobie całkiem nieźle w walkach nad Hiszpanią, gdzie doszło do pierwszej wojennej selekcji pilotów szkolonych w czasie pokoju na terenie ZSRR. Znaczna część radzieckich doradców wojskowych w chwili przybycia do Hiszpanii miała dość mgliste pojęcie o prowadzeniu walk powietrznych i dość łatwo padała łupem włoskich, niemieckich i hiszpańskich pilotów walczących po stronie generała Franco. Początkowo fakt wykorzystywania w walkach z nacjonalistami personelu sowieckiego starano się zataić, ale był to próżny trud. Jeden z oficerów republikańskich wspominał po latach:

Był już piąty listopada, kiedy pierwsza eskadra myśliwskich samolotów przylanych ze Związku Radzieckiego stanęła do lotu i wyruszyła z Albacete

⁵²⁵ A. Wojtyga, *Wojna powietrzna w Hiszpanii*, Warszawa 1938, s. 118.

w kierunku Alcalá de Henares. Wylądowała na tym lotnisku o zmierzchu i lotnicy szykowali samoloty do pierwszej akcji na dzień następny. Pojechałem do Madrytu, aby ją nadzorować.

Szóstego listopada rano pojawiły się niemieckie bombowce typu „Junkers” w otoczeniu włoskich „Fiatów”. Przywykłe do całkowitej bezkarności zaczęły zrzucać bomby i ostrzeliwać seriami z karabinów maszynowych linie frontu i ulice stolicy. Aż oto nagle, zanim jeszcze syreny ukończyły swój żaloszny sygnał alarmu lotniczego, na madryckim niebie ukazała się grupa samolotów z czerwonymi znakami lotnictwa republikańskiego. Lekkie myśliwce, szybko i zwinnie, rzucają się do walki z samolotami faszystów. Wyznam tutaj, że trudno opisać nawet teraz, co przeżywałem wówczas na ten widok. Byłem do tego stopnia podniecony, że chyba cudem, jak się dziś wydaje, nie pękło mi serce.

Niezapomniane to było widowisko; śledzili je bez tchu mieszkańcy Madrytu owego ranka. Wsluchiwali się w nieustający, przenikliwy warkot motorów, towarzyszący momentom, kiedy nasi piloci rzucali się na „Junkersy” spadające na nie z góry niemal pionowo, a że bomby faszystowskie nie były dziś w miasto, madrytczycy rozumieli, że oto zaszła jakaś wielka zmiana, że niespodziewanie stali się świadkami całkiem nowego w tej wojnie zjawiska.

Wszyscy opuszczali schrony i wybiegali na ulicę, nie myśląc już o niebezpieczeństwie grożącym od bomb; ludzie, którzy tyle się nacierpieli przez wiele dni i nocy, bezradni i bezbronni wobec nieprzyjacielskich ataków z powietrza, z drżeniem patrzyli teraz rozszerzonymi oczyma na pierwszą powietrzną batalię rozgrywaną w obronie Madrytu.

Samoloty wykonywały na niebie w starciach powietrznych karkołomne ewolucje, szczękały karabiny maszynowe, a przykuci do miejsca madrytczycy przyglądali się, jak samoloty republikańskie strącały jednego po drugim dziewięć olbrzymów nieprzyjacielskich, aż wreszcie reszty eskadry faszystowskiej rozproszyły się po niebie, uciekając w różnych kierunkach, a za nimi rzuciły się w pogoń myśliwce republikańskie.

Obłąkami radością madrytczycy ze łzami w oczach wznosili okrzyki na chwałę lotnictwa republikańskiego. Zaskoczyły mnie jednak gorące wiwaty, jakie z ich ust usłyszałem na cześć Związku Radzieckiego, gdyż sądziłem, że przybycie samolotów radzieckich zdołaliśmy utrzymać w najgłębszej tajemnicy.

Poczynając od owego dnia na czas dłuższy zmienił się stosunek sił w powietrzu. Skończyło się nie napotykanie na żaden opór bombardowanie

miasta. Odtąd faszyci nie przedsięwzięli żadnych większych akcji powietrznych bez silnej osłony myśliwców i stosowali jeszcze inne środki ostrożności.

W dniu tym lud madrycki ochrzcił nowe myśliwce nazwą „chatos”, co znaczy „perkate” czy „perkatki”.

Wkrótce po tej znamiennej batalii powietrznej zdarzył się wypadek mało znany (wówczas nie mogliśmy się przyznawać do działań pilotów radzieckich na naszym froncie), a hańbiący Hiszpanię, a więc i mnie wstyd ogarnia na wspomnienie o nim, ale piszę o tym, bo uważam za swój obowiązek przekazać czytelnikowi fakt, który tak dobitnie charakteryzuje faszyzm.

O zmierzchu, gdy pociemniało niebo nad miastem, samolot faszystowski zrzucił ze spadochronem skrzynię, w której zamknięte były półwiotrowane zwłoki pilota radzieckiego. Znacznie później dowiedziałem się, że pilotów ów przez tragiczną pomyłkę wylądował na nieprzyjacielskim lotnisku pod Segovią. Faszyci schwyтали na swym lotnisku owego radzieckiego towarzysza i przewieźli do Segovii: tam wlekli go po ulicach i tłukli kolbami tak długo, aż nie padł martwy⁵²⁶.

Zapis ten jest nie tylko znacząco przesadzony, jeśli chodzi o skuteczność włoskich i niemieckich nalotów na Madryt, ale zawiera także duży ładunek emocjonalny i propagandowy. Wbrew temu, co twierdzi de Cisneros, zestrzeleni nad terenami kontrolowanymi przez „frankistów” lotnicy radzieccy nie byli mordowani, a ich zwłok nie zrzucano na spadochronach nad miastami znajdującymi się w rękach republikanów. Świadczy o tym przykład jednego z sowieckich asów, Jewgienija N. Stiepanowa, który podczas lotu bojowego został zestrzelony przez frankistów, a potem został wymieniony na zestrzelonego przez republikanów pilota frankistowsiego⁵²⁷. W opisie de Cisnerosa warto jednak zwrócić uwagę na nieco inny fakt – opis walki powietrznej, w której wzięły udział samoloty I-15, które faktycznie w Hiszpanii „ochrzczono” „Chatos”. Jak widać, był to całkiem dobry sprzęt, który dobrze radził sobie w walce powietrznej, a latający na nich piloci nie byli niedouczeni, jak chcą tego niektórzy historycy⁵²⁸.

Wśród radzieckich pilotów na czoło wysuwał się zwłaszcza Siergiej Iwanowicz Gricewiec. O majorze krążyły różne opowieści; według

⁵²⁶ I.H. de Cisneros, *Lotnik republiki*, Warszawa 1970, s. 264–266.

⁵²⁷ M. Wawrzyński, op. cit., s. 29.

⁵²⁸ Ł. Łydźba, *IV/1 Dywizjon Myśliwski*, Czerwonak 2013, s. 269.

niektórych z nich miał mieć na swoim koncie 42 zwycięstwa powietrzne⁵²⁹, co prawie na pewno jest liczbą znacząco przesadzoną. Nie można jednak zapominać, że w Armii Czerwonej nie brakowało doświadczonego personelu, a na dodatek, na krótko przed 17 września z Mongolii wycofano grupę najbardziej utytułowanych myśliwców, którzy mieli wzmocnić siły skierowane do walki na froncie polskim.

Szerszy opis samolotów Sb-2 znalazł się już w rozdziale poświęconym działaniom lwowskiego dywizjonu myśliwskiego w okresie poprzedzającym wybuch wojny. Oczywiście w skład sił sowieckich wchodziły nie tylko bombowce Sb-2, ale także znacznie cięższe i lepiej uzbrojone samoloty. Rosjanie zamierzali użyć przeciwko Polsce także potężnych Tb-3 oraz przeznaczonych do nocnych nalotów na szczególnie ważne ośrodki przemysłowe Db-3. Poza bombowcami Tb-3, które opracowano na początku lat 30., był to sprzęt nowoczesny, przeciwko któremu osłabiona 17 dniami walk polska obrona przeciwlotnicza i lotnictwo nie mogły się skutecznie przeciwstawić. Na szczęście, przebieg walk w Polsce spowodował, że dowództwo radzieckie uznało, że angażowanie podobnych sił nie będzie konieczne.

W tej sytuacji lotnictwo sowieckie używało na znacznie większą skalę lekkich samolotów bombowych i szturmowych R-5, R-Z, a także R-10. Wykorzystywano także dwupłatowce U-2, które dość często padały łupem nadgorliwych żołnierzy radzieckich, a także były rozbijane podczas lądowania w przygodnym terenie.

Co ciekawe, w działaniach przeciwko Polsce postawiono w stan gotowości także lotnictwo morskie. Na Bałtyku, radzieckie hydroplany MBR-2 poszukiwały polskiego okrętu podwodnego ORP „Orzeł”, który w dość dramatycznych okolicznościach uciekł z internowania w porcie w Tallinie. Wprawdzie kronikarz „Orła”, Eryk Sopoćko, nie wspomina o żadnym spotkaniu z flotą lub samolotami spod znaku

⁵²⁹ M. Wawrzyński, op. cit., s. 33.



Fot. 84 Samolot myśliwski I-16 przekazany do Chin. Źródło: domena publiczna.

czerwonej gwiazdy⁵³⁰, ale Sowietci wspólnie z Kriegsmarine polowali na polski okręt. Na szczęście działania podejmowane przez załogi sowieckich wodnosamolotów nie odniosły spodziewanych skutków.

Teoretycznie, lotnictwo polskie, nawet pobite przez Niemców, mogło stawić Rosjanom skuteczny opór, gdyż większość samolotów znajdujących się na wyposażeniu nowego agresora „znajdowało się w zasięgu” polskich myśliwców. Niestety, marszałek Rydz-Śmigły wydając swój rozkaz „z Sowietami nie walczyć”, doprowadził do sytuacji, w której dowódcy nie wiedzieli, jak mają postępować. Chcąc uniknąć dalszych strat, a jednocześnie zdając sobie sprawę z nierealności planu obronnego zakładającego przetrwanie na „Przedmościu Rumuńskim” gen. Józef Zając zaczął wydawać rozkazy, nakazujące dowódcom poszczególnych eskadr ewakuację do Rumunii. Dowódca jednej z eskadr bombowych tak opisywał swoje spotkanie z gen. Zającem:

17. IX. Nie mamy benzyny ani bomb. O godz. 7mej rano latały 2 trójki I-16 (bolszewickie). Byliśmy tym mocno zdziwieni.

Pojechałem do Kołomyi poszukać Dowódcy Brygady, który, jak informował mnie płk. pil. Pawlikowski, miał znajdować się tam. Jako zastępcę zostawiłem na lotnisku kpt. Łagunę. Pod Kołomyją znalazłem sztab

⁵³⁰ E. Sopoćko, *Patrole „Orła”*, Gdańsk 2010, s. 17–23.

*gen. Zająca. General Ujejski kazał mi natychmiast przerzucić Dyon na południowy brzeg Dniestru*⁵³¹.

IV

Na podstawie dostępnych materiałów archiwalnych można odnieść wrażenie, że najpoważniejszym problemem, z którym musiało poradzić sobie polskie lotnictwo wojskowe 17 września, była nie agresja sowiecka, która stanowiła zaskoczenie i przekreślała szanse na dalszą walkę, ale brak paliwa i amunicji. Gdyby piloci mieli odpowiedni zapas materiałów pędnych, to najprawdopodobniej Rosjanie ponieśliby znacznie poważniejsze straty w walce z polskim lotnictwem, niż miało to miejsce.

Niestety, z perspektywy rosyjskiej nie byłyby to straty odczuwalne. Rosjanie w chwili wybuchu kampanii wrześniowej zakładali, że polskie lotnictwo, nawet po prawie dwóch tygodniach walk toczonych z Niemcami, powinno liczyć około tysiąca samolotów, z czego ponad połowę (ok. 500 samolotów) powinny stanowić nowe typy, takie jak LWS-3 „Mewa”, PZL.38 „Wilk”, PZL.37 „Łoś” w wersji z pojedynczym i podwójnym statecznikiem i PZL.46 „Sum”. Znaczna część tych maszyn była ujęta w planie rozbudowy lotnictwa, ale przed wybuchem wojny udało się skończyć budowę pierwszej serii „Mew” – znaczna część maszyn została zniszczona w zakładach LWS w Lublinie, gdyż do zbudowanych maszyn brakowało piast do śmigieł, a produkcja „Suma” zatrzymała się na dwóch prototypach. Produkcja „Łosi” została wstrzymana jeszcze przed wybuchem wojny, a historia „Wilka” zakończyła się, nim się na dobre zaczęła.

Tymczasem w Związku Radzieckim trwała pośpieszna rozbudowa lotnictwa wojskowego. Powstawały nie tylko nowe projekty i biura konstrukcyjne, ale także regularnie tworzone coraz to nowe jednostki lotnicze, na ich wyposażeniu pojawiały się coraz to nowe typy wyposażenia. Np. na krótko przed agresją sowiecką na Polskę, do jednostek myśliwskich zaczęto wprowadzać nowe dwupłatowe myśliwce konstrukcji Polikarpowa I-153 „Czajka”. Samoloty tego typu nie zostały wykorzystane podczas walk w Polsce; ich debiut miał miejsce nad Chałchyn-Goł, a jednostki wchodzące w skład nadgranicznych okręgów wojskowych nie zdążyły jeszcze odebrać swoich maszyn. Sowietom nie brakowało samolotów – według ostrożnych szacunków, Rosjanie w 1939 r. mieli około 10 tys. samolotów bojowych. Łącznie z samolotami znajdującymi się na wyposażeniu lotnictwa marynarki wojennej, Rosjanie mogli dysponować 12 tys. samolotów. Dla porównania, tylko na obszarze dwóch okręgów wojskowych, które wytypowano do

⁵³¹ Instytut Polski i Muzeum Sikorskiego (dalej: IPMS), sygn. LOT.A.II.23/1a/8, k. 5.

udziału w walkach przeciwko Polsce, stacjonowało ponad 2 tys. samolotów⁵³². Polskie lotnictwo wojskowe nie miało praktycznie żadnych szans w walce z taką nawałą, tym bardziej że w wyniku stoczonych wcześniej walk jego liczebność znacząco stopniała.

Ostatni klucz KOP

Nie zachowała się praktycznie żadna dokumentacja dotycząca działalności ostatniego klucza KOP w trakcie kampanii wrześniowej. W tych warunkach musimy polegać na mało wiarygodnym źródle, jakim jest relacja Chabroszewskiego, a także na dość lakonicznych zapisach w Zeszycie Ewidencyjnym jedyne go znanego na pewno z imienia i nazwiska lotnika wchodzącego w skład klucza, ppor. Roberta Janoty. Niestety, zapisy w zeszycie ewidencyjnym nie pozwalają na ustalenie dokładnej obsady personalnej klucza.

Zdaniem niektórych historyków, poza ppor. Janotą, do personelu latającego zaliczał się jeszcze por. Franciszek Małecki⁵³³, co do którego nie ma wątpliwości, że był pilotem. Prawdopodobnie 27 sierpnia eskadra zebrała się na lądowisku Orłówka niedaleko Sarn. Była to lokalizacja dość niefortunna, gdyż, jak się miało później okazać, samoloty podchodzące do lądowania znajdowały się w zasięgu ognia prowadzonego przez karabiny maszynowe posterunków wojskowych na terenie Sarn. Niestety, nie wiadomo, jakim zapasem paliwa dysponowała eskadra, a także jak spędziła dzień 1 września. Sam Janota nie pozostawił na ten temat żadnych dokładniejszych informacji, a w jednym z pism, cytowanym zresztą przez dr. Pawlaka w głośnym artykule, który doprowadził do rozpętania prawdziwej burzy wokół Chabroszewskiego, Janota wskazywał, że dokładniejsze informacje na temat działalności klucza może posiadać oficer Oddziału II, niejaki mjr Lipiński, który był widziany przez Janotę w Paryżu⁵³⁴.

Również odtworzenie działalności klucza okazuje się bardzo trudne. Wiadomo, że w pierwszych dniach września klucz złożony z 3 samolotów PZL P.7a dość często wykonywał loty patrolowe i podejmował próby przechwytywania niemieckich samolotów rozpoznawczych, które pojawiały

⁵³² M. Wawrzyński, op. cit., s. 15–22.

⁵³³ Ł. Tydźba, *III/6...*, s. 159.

⁵³⁴ J. Pawlak, *Ostatni...*, s. 16.

się nad Kresami Wschodnimi. Przynajmniej jedno starcie z samolotami Luftwaffe zostało opisane przez jednego z niemieckich lotników, wchodzącego w skład załogi rozpoznawczego Dorniera Do 17, z eskadry dalekiego rozpoznania 4 (F)/121. Niemiec wspominał o skoordynowanym ataku trzech polskich myśliwców, które błędnie rozpoznano jako PZL P.24. Myśliwce dość celnie ostrzeliwały niemiecki bombowiec, ale załoga niemieckiego bombowca korzystając z większej prędkości maksymalnej, zdołała uciec. Spotkanie z Dornierem miało miejsce prawdopodobnie 1 września. Opis starcia był już wielokrotnie publikowany w polskiej literaturze historycznej, ale warto przytoczyć go po raz kolejny:

Zaraz za Sarnami zaczynają się bagna Rokitna. Równina z szarymi polami, kępami brzoź. Wyraźnie widoczne są ich białe pnie, lśnią rozlewiska wodne. Leże na brzuchu i nanoszę nasze obserwacje na mapę. W tym momencie pilot nachyla się do mnie i krzyczy:

- Myśliwce pod nami!

Radiotelegrafista natychmiast przygotowuje swój karabin maszynowy do odparcia ataku. Podnoszę się i patrzę w dół. Istotnie. Są trzej Polacy – PZL P-24. Wyglądają jak gniewne szerszenie. Atakują z lewej z dołu. Jeden z nich jest blisko, około 400 m. Strzela. Białe nitki jego smugowej amunicji, świecąc, wznoszą się na naszą wysokość.

- O mały włos! – krzyczy mi Maiwald do ucha.

Mocne uderzenie jakby ktoś uderzył metalem o metal.

Pierwsze trafienie... Jeszcze jedno... i jeszcze. Odlamki fruwią po kabinie. Mainwald pochyla się nisko. Jeden z odłamków rozszarpał nogawkę jego spodni i uderzył tuż obok niego w podłogę samolotu. Jeszcze jedno trafienie... no, ten strzał był dobry! Tym razem to jest najprawdziwszy chrzest ogniowy. Paskudne uczucie. Trzech przeciw jednemu. Chcemy przyjąć walkę, ale... naszym zadaniem jest rozpoznanie w rejonie Brześć, Sarny, Bielsk. Wykonanie tego zadania jest najważniejsze. Mainwald strzela, a Kieler skręca w kierunku wielkiego cumulusa, który jak łódka ratownicza płynie po błękitnym



Fot. 85 Samoloty PZL P.11c III/6 Dywizjonu Myśliwskiego w barwach klucza KOP. Źródło: polishairforce.pl.

niebie. Pędzimy do niego. Kilka skrętów w chmurze i znów jesteśmy w słońcu. W tym momencie rozlega się metaliczny dźwięk pocisków uderzających w kadłub iabinę. Odległość zmniejszyła się do 200 metrów. Wzbiera we mnie złość. Przechodzę do tyłu, odsuwam Mainwalda od kaemu i strzelam. Tymczasem Kieler ostro nurkując, wymknął się spod ognia myśliwca i wykorzystując szybkość mknie do dużego obłoku, który wyrósł na północy jak wielka, biała góra. Polski myśliwiec pozostał w tyle, a nas objęły opiekuńcze chmury. Kiedy pół godziny później wyszliśmy z chmur, byliśmy sami⁵³⁵.

Starcie zakończyło się uszkodzeniem rozpoznawczego Dorniera, który zdołał wprawdzie powrócić na własne lotnisko, ale wymagał przeprowadzenia pewnych napraw. Polacy strzelali celnie – jak wynika z relacji niemieckiej załogi, co najmniej kilka pocisków trafiło w kabinę załogi, Niemcom jednak sprzyjało szczęście. Tymczasem klucz KOP powrócił do Sarn, gdzie przygotowywano się do prowadzenia kolejnych lotów rozpoznawczych i podejmowano próby przechwytywania nieprzyjacielskich maszyn. Zasadniczym zadaniem w dniach września personel eskadry otrzymał zadanie przeprowadzenia rozpoznania ruchów wojsk radzieckich w rejonie przygranicznym od Rokitna po Łuniniec⁵³⁶.

⁵³⁵ L. Kosiński, D. Majsak, *My i oni, relacje i wspomnienia lotników polskich i niemieckich*, Lublin 1994, s. 24–25.

⁵³⁶ J. Pawlak, *Ostatni...*, s. 16.

Niestety, nie znamy ilości lotów wykonanych od 1 do 3 września, a także o ich przebiegu. Znaczącą trudność w odtworzeniu wrześniowych dziejów eskadry KOP stanowi kwestia daty opuszczenia lotniska Orłówka przez ppor. Janotę. Według starszej teorii Janota miał opuścić Orłówkę 3 września⁵³⁷, ale nie znajduje to potwierdzenia w dokumentacji, zgodnie z którą przebywał w Kluczu KOP do 9 września⁵³⁸. Pozwala to przyjąć z dużą dozą prawdopodobieństwa, że dowódca klucza dotarł do Lwowa 7 września. Za tą wersją przemawia zresztą pismo samego Janoty, skierowane do dowódcy bazy lotniczej w Lyon-Bron. Janota pisał:

Melduję, że podczas działań wojennych w Polsce pozostali w Sarnach jako załoga eskadry „KOP” por. pil. Małecki Franciszek, i podm. wojsk. Bajcer Antoni + 8 szeregowców, których nazwisk nie pamiętam. Wymienionych widziałem po raz ostatni dnia 7 IX 1939 r. kiedy wyleciałem do Lwowa w sprawie benzyny i w dniu następnym samolot mi zbombardowano po czym na rozkaz Dowództwa Lotnictwa wyjechałem dnia 9 IX 1939 do Rumunii po odbiór samolotów angielskich⁵³⁹.

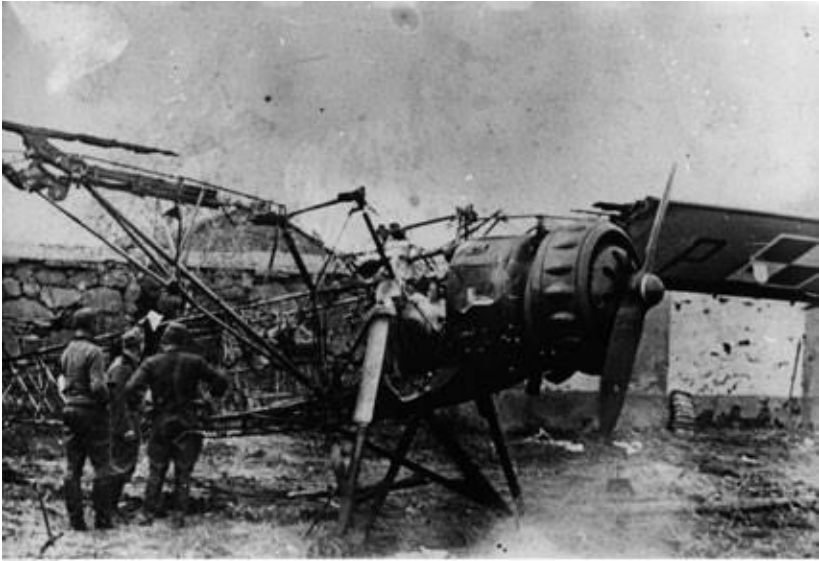
Janota, jeśli faktycznie przybył do Lwowa 7 lub 8 września, zastał w 6 Bazie Lotniczej bardzo trudną sytuację. Znaczna część samolotów znajdujących się jeszcze w dyspozycji bazy została przesunięta na różne lotniska połowe w pobliżu Lwowa. Biorąc pod uwagę trwające od 1 września ciężkie naloty niemieckie na miasto i lotnisko Skniłów, na którym bazował 6 Pułk, nie powinno dziwić, że w Skniłowie znajdowała się tylko niezbędna obsada. Niestety, nie wiadomo, czy w zapasach parku lotniczego były jakieś zapasowe myśliwce – możliwe, że trzymano je z myślą o przekazaniu choćby kilku samolotów do walczącego na froncie III/6 Dywizjonu. Zastanawiające jest natomiast niewydanie choćby niewielkiej ilości paliwa ppor. Janocie. Lotnicy z działających w pobliżu Lwowa eskadr wchodzących w skład lotnictwa Armii „Karpaty” donosili bowiem, że paliwo lotnicze znajdujące się w zapasach lwowskiego pułku było udostępniane „wszystkim potrzebującym⁵⁴⁰” bez większych trudności. Możliwe również, że Janota

⁵³⁷ Ibidem.

⁵³⁸ IPMS, sygn. LOT.A.IV.1/32a/24, k. 4.

⁵³⁹ IPMS, sygn. LOT.A.1.9/1d/4, k. 1.

⁵⁴⁰ A. Olejko, *Wrześniowe eskadry – 56 Eskadra Towarzyszka*, Piekary Śląskie 2008, s. 82.



Fot. 86 Zniszczony samolot RWD-14b "Czapla". Źródło: NAC, domena publiczna.

pod wpływem jakiś ustaleń lub sugestii ze strony innych lotników znajdujących się we Lwowie postanowił postarać się uzyskać przydział do grupy pilotów, która miała zostać wysłana do Rumunii po odbiór samolotów francuskich i angielskich⁵⁴¹. Niestety, nie wiadomo, co stało się z P.7a, na którym do Lwowa przyleciał Janota. Możliwe, że samolot został ewakuowany na jednym z lądowisk, na których gromadzono samoloty należące do zapasów 6 Pułku. Maszyn było sporo: 56 Eskadra Obserwacyjna wchodząca w skład Armii „Karpaty” pobrała z lotniska Lwów – Skniłów przynajmniej kilka samolotów. Były to: 1 RWD-17, 2 Lubliny R-XIIID i 1 RWD-14b „Czapla”⁵⁴². Co ciekawe, RWD-17 był najprawdopodobniej przejętą przez wojsko maszyną cywilną, która nosiła cywilny numer rejestracyjny SP-BOG. Personel lwowskiej 6 Bazy Lotniczej dokonał najprawdopodobniej przemalowania samolotu, gdyż w momencie przejścia

⁵⁴¹ IPMS, sygn. LOT.A.IV.1/32a/24, k. 4.

⁵⁴² A. Olejko, op. cit., s. 81.

go przez wileńską eskadrę, samolot był już w barwach maskujących. Możliwe, że nie były to jedyne samoloty przejęte przez lotnictwo armii „Karpaty”. 9 września komendant Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich w Krośnie meldował Dowódcy Lotnictwa, że co najmniej kilka samolotów zostało przekazanych do dyspozycji płk. Tuśkiewicza, dowódcy lotnictwa Armii „Karpaty”⁵⁴³.

Możliwe także, że samolot Janoty został zniszczony podczas jednego z bombardowań lotniska. Informacja ta powoduje, że niektórzy historycy przesuwają datę opuszczenia Orłówki przez Janotę na dzień 6 września⁵⁴⁴. Wynika to z faktu, że niektórzy historycy, w ślad za dr. Pawlakiem, sądzą, iż samolot Janoty został zniszczony w nalocie wykonanym przez Luftwaffe 7 września⁵⁴⁵. Oczywiście nie można tego wykluczyć, ale na podstawie relacji złożonych przez żołnierzy 6 Bazy Lotniczej można odnieść wrażenie, iż data ta jest nieprawdziwa. Wskazuje na to kilka kwestii. Jeżeli Janota naprawdę lądował we Lwowie 7 września, to zapewne wystartował z Orłówki w godzinach porannych, krótko po świcie, lub nawet jeszcze przed wschodem słońca, by w drodze do Lwowa nie natknąć się na niemieckie samoloty. Oczywiście, w tej sytuacji samolot mógł zostać zbombardowany podczas nalotu 7 września, co wskazywałoby na to, że Janota pomylił się i nalot, w którym utracił swój samolot, miał miejsce nie następnego dnia, ale tego samego dnia. W jednym z opracowań znalazła się relacja niemieckiego lotnika dotycząca bombardowania lwowskiego lotniska 7 września. Jest to dość długa relacja, ale brak w niej informacji na temat samolotu myśliwskiego stojącego na lwowskim lotnisku⁵⁴⁶. Możliwe, że maszyna została ukryta na terenie jednego z hangarów znajdujących się na lotnisku Skniłów, ale część z nich została zniszczona w trakcie nalotów 1 września.

Wprawdzie meldunek Janoty jest bardzo jednoznaczny i wskazuje, iż samolot został utracony w wyniku bombardowania, ale nie można całkowicie wykluczyć, że „siódemka” nie została zniszczona podczas lądowania na poranę lejami po bombach lotniska we Lwowie.

⁵⁴³ Były to 3 RWD-8 i RWD-13. Jeden „Karaś” i RWD-8 zostały przejęte przez Centrum Wyszkożenia Lotnictwa nr 1 w Dęblinie, a 2 samoloty PZL.30 „Żubr” i RWD-14 „Czapla” przejęte przez pilotów Instytutu Technicznego Lotnictwa zostały ewakuowane na lotnisko w rejonie Łucka. Instytut Polski im. Józefa Piłsudskiego w Nowym Jorku (dalej: IPJP), sygn. 025/81, k. 85.

⁵⁴⁴ Ł. Łydźba, *III/6...*, s. 161–162.

⁵⁴⁵ *Ibidem*.

⁵⁴⁶ M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską, Tom 2 Kampfflieger*, Gdynia 2005, s. 160–162.

Problematyczna okazuje się również kwestia odtworzenia losów pozostałych samolotów i pilotów wchodzących w skład klucza KOP. Jak do tej pory wszyscy autorzy twierdzili godnie, że w ciągu dni wszystkie samoloty znajdujące się w Sarnach zostały zniszczone przez ostrzał przeciwlotniczy prowadzony przez polskie jednostki, a także w wyniku uszkodzeń spowodowanych przez pilotów, którzy nie zawsze byli w stanie zapanować nad samolotami. Przy tej okazji wymieniana jest data 10 września⁵⁴⁷, jednakże w kontekście nowych dokumentów, z których jak do tej pory nie korzystali inni historycy, wydaje się, że istnieje możliwość poszerzenia wiedzy o wrześniowych dziejach Eskadry KOP.

Jest bardziej niż pewne, że Rosjanie od samego początku kampanii wrześniowej podejmowali liczne próby naruszenia granicy wschodniej. Znana jest przynajmniej jedna relacja o samolotach z czerwonymi gwiazdami, które pojawiły się nad kresami wschodnimi jeszcze przed 17 września. Jedna z relacji, stworzona przez Władysława Jaxę-Marcinkowskiego, oficera broni pancernej, mówi o spotkaniu z sowieckim samolotem rozpoznawczym, który 14 września pojawił się nad Pińskiem:

*Dojeżdżając do koszar, zauważyłem, że znad niskiego poleskiego lasu leci na nas jakiś samolot. Zaskoczył mnie jego kolor – ciemnoszary. Dorożkarz, Żyd, nie czekając, wyskoczył i ukrył się za betonowym słupem bramy koszar. Zobaczyłem, że ma na skrzydłach czerwone gwiazdy. A więc moja wojna z Rosją zaczęła się już 14 września 1939 roku*⁵⁴⁸.

Oczywiście podobne loty miały miejsce wcześniej. Zasadniczym celem nieprzyjacielskich maszyn był Pińsk, gdzie znajdowała się baza flotylli rzecznej, działającej na wschodnich kresach II RP. Flotylla Pińska była dość silną formacją, dysponującą znaczną liczbą jednostek pływających, które mogły stanowić poważne zagrożenie dla wkraczających Sowietów i poważnie opóźnić ich marsz. Warto również pamiętać, że w latach 30. w ramach flotylli działała Eskadra Rzeczna Marynarki Wojennej, obsługiwana przez personel naziemny i latający z Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku. Czyniło to z Pińska interesujący obiekt do rozpoznawania dla sowieckich samolotów.

Prawdopodobnie powracając z jednego z lotów rozpoznawczych lub alarmowych, wykonanych w celu przechwycenia intruza z czerwoną gwiazdą, jeden z samolotów należących do klucza został uszkodzony 8 lub

⁵⁴⁷ Ł. Łydźba, *III/6...*, s. 162; M. Wawrzyński, op. cit., s. 59.

⁵⁴⁸ W. Marcinkowski „Jaxa”, *Wspomnienia 1934–1939*, Warszawa 1998, s. 40.

9 września. Ostatni samolot był sprawny jeszcze 10 września, na co wskazuje kilka dokumentów. Pierwszym z nich jest niepodpisana przez żadnego oficera kartka zatytułowana: „Do załatwienia”. Jej treść jest niezwykle interesująca, i została, co wiemy z innego dokumentu, przedstawiona dowódcy 6 Bazy Lotniczej mjr. Franciszkowi Haberkowi. Wspomniana kartka z listą „Spraw do załatwienia”, w punkcie ósmym zawiera następującą informację i jednocześnie pytanie do mjr. Haberka:

*Co zrobić z jednym samolotem P.7, który został w Sarnach i jest tam bez benzyny (ma tylko na przelot do Lwowa)*⁵⁴⁹.

Oznacza to, że ostatni samolot nie został najprawdopodobniej rozbity i porzucony w wyniku uszkodzenia podwozia, ale raczej na pewno został ewakuowany do rejonu Lwowa 10 lub 11 września. Wskazuje na to rozkaz podpisany przez gen. Kalkusa, co ciekawe – rozkaz jest napisany tak, jakby to generał występował jako dowódca 6 Bazy Lotniczej⁵⁵⁰. Można jednak przyjąć, że rozkaz ten został wydany niejako w odpowiedzi na „Sprawy do załatwienia”, które przedstawiono Haberkowi. Istnieje również możliwość, że „Sprawy do załatwienia” zostały spisane przez mjr. Haberka, który następnie przedstawił je generałowi Kalkusowi, gdyż sam „nie czuł się na siłach” do podejmowania podobnych decyzji. Tak czy inaczej w rozkazie podpisanym przez Kalkusa znajduje się kilka ważnych informacji dotyczących samolotów, o które zapytywał nieznany autor „Spraw do załatwienia”:

1. Samoloty:

a. bojowe wraz z załogami przesunąć chwilo na lotnisko Basiówka w dniu jutrzejszym od świtu odejść na lotnisko Busk (1 kilometr na zachód od miejscowości Busk),

b. szkolne przesunąć z dotychczasowych lotnisk Melkin, Cuniów, Basiówka w rejonie Stanisławów i Brzeżany z tym że w wypadku zagrożenia na mój rozkaz samoloty te zostaną wycofane lotem do Rumunii na lotnisko Czerniowce.

W tym celu z rejonu lotnisk Stanisławów należy utrzymywać stale oficera łącznikowego przy Komendzie Garnizonu Stanisławów gdzie będą

⁵⁴⁹ IPJP, sygn. 025/81, k. 81.

⁵⁵⁰ Rozkaz został napisany na blankiecie Komendanta 6 Bazy Lotniczej we Lwowie i jest datowany na 10 września. Niestety, teczka 025/81 pochodziąca ze zbiorów Instytutu Polskiego im. Józefa Piłsudskiego w Nowym Jorku, w której znajduje się wspomniany dokument, nie jest uporządkowana pod względem chronologii poszczególnych dokumentów, co utrudnia, a wręcz uniemożliwia odtworzenie dokładnego przebiegu wypadków.

*przekazywane wszystkie rozkazy tak dla rejonu lotnisk Stanisławów jak i Brzeżany. Pomiędzy obu rejonami lotnisk winna być utrzymana łączność*⁵⁵¹.

W tej sytuacji, biorąc także pod uwagę wcześniejszą informację dotyczącą ilości benzyny znajdującej się na pozostawionym w Sarnach samolocie, można przyjąć, że samolot ten został ewakuowany do lotnisko w Obroszynie (Basiówce), gdzie mógł zostać:

- uszkodzony podczas lądowania, np. w wyniku połamania podwozia, co sugeruje w swoich wspomnieniach między innymi Chabroszewski, przy czym wskazuje on, że samolot uszkodzono w Sarnach,
- nie dotrzeć do celu podróży, np. w wyniku ognia własnej piechoty, zestrzelenia przez samoloty przeciwnika,
- przejęty przez jedną z jednostek znajdujących się w tym rejonie. Teoretycznie samolot mógł zostać nawet przechwycony przez jednego z pilotów lwowskiego dywizjonu myśliwskiego, przy czym w tej sytuacji „siódemka” musiałaby polecieć do Dębłina i tam zostać „przechwycona” przez plut. pil. Mariana Domagałę, który, jak wiemy, sprowadził do dywizjonu jeden samolot tego typu porzucony w Dęblinie, przy czym przyjęcie tego założenia wymagałoby pewnej korekty, jeśli chodzi o datę powrotu Domagały do dywizjonu, gdyż wówczas musiałoby to mieć miejsce w dniu 10 lub 11 września. Biorąc pod uwagę, że w dotychczasowej literaturze przedmiotu dominuje wersja, zgodnie z którą pilot wykonał kolejny lot dopiero 12 września (w jego trakcie doszło do połamania podwozia w samolocie RWD-8 podczas lądowania na lotnisku połowym), opcja ta jest jak najbardziej prawdopodobna. Oczywiście można również założyć, że Domagała zamiast do Dębłina powędrował do Lwowa, gdzie natrafiwszy na ewakuowany z Sarn samolot dołączył do dywizjonu, ale wówczas trzeba by zastanowić się, czy wniosek odznaczeniowy lotnika napisany przez kpt. Szczęśniewskiego zawiera precyzyjne dane odnośnie do rzeczywistego przebiegu wypadków⁵⁵².

Wprawdzie Niemcy nie zgłosili żadnego zestrzelenia w rejonie Lwowa, w dniach kiedy mogła mieć miejsce ewakuacja P.7 z Sarn do Lwowa i dalej na lotnisko w Obroszynie (Basiówka), ale nie oznacza to, że samolot dotarł na miejsce. Niestety, dokładne odtworzenie dalszych losów samolotu, podobnie jak Eskadry KOP, jest niemożliwe. Równie prawdopodobna jest

⁵⁵¹ IPJP, sygn. 025/81, k. 83.

⁵⁵² IPMS, sygn. LOT.A.XII.85/171, Lp. 12, Paryż dn. 21 XI 39 r., plut. pil. Domagała Marian, k.

1. 63 IPMS, sygn. LOT.A.I.9/1d/6, k. 1. 64 IPMS, sygn. LOT.A.I.9/1d/8, k. 1.

także hipoteza mówiąca o tym, że samolot został przejęty przez plut. Domagałę i doprowadzony do reszty lwowskiego dywizjonu.

Wiadomo natomiast na pewno, że maszyna, nawet jeśli dotarła do Obroszyna, nie pozostała tam zbyt długo. Wskazuje na to co najmniej kilka relacji, które wymieniają ilość samolotów bojowych znajdujących się na lotnisku. I tak por. Stanisław Jordan wspominał, że ze Lwowa, kilka dni po 3 września, na lotnisko połowe przeleciało kilka samolotów:

W kilka dni później, ściślejszej daty nie pamiętam, otrzymałem od Komendanta Bazy zorganizowania lądowiska połowego w [fragment nieczytelny] w majątku państwa Zielińskich na zachód od Skniłowa. W 2 godziny po naszym przybyciu na miejsce pierwsze maszyny lądowały. Były to wszystko maszyny szkolne i sportowe, za wyjątkiem kilku RWD „Czapla”⁵⁶³.

Autorem drugiej relacji dotyczącej samolotów ewakuowanych ze Lwowa jest por. pil. Stanisław Kozioł, który wspomina, że część samolotów została przesunięta na lotnisko w Stanisławowie, gdzie znajdowały się 24 samoloty RWD-8, RWD-10, RWD-13, RWD-14 „Czapla” oraz Lublin R.XIII⁶⁴. W innej relacji, odnoszącej się do dnia 4 września, jako sprawne, wymieniono następujące samoloty: PWS-16, RWD-5, 3 RWD-8⁵⁶³.

Równie niewiele wiadomo o pozostałych członkach personelu naziemnego i latającego ostatniego klucza KOP. Niestety, jedynym źródłem, pozwalającym na odtworzenie ich dziejów, jest relacja Chabroszewskiego, który tak opisywał kolejne dni wojny:

[...] por. Malecki, ja, oraz obsługa pozostawaliśmy na lądowisku Orłówka do 18 lub 19 września 1939 r. Po przekroczeniu granicy polskiej przez oddziały Armii Czerwonej garnizon KOP opuścił Sarny. Ja, wraz z obsługą, dołączyliśmy do jednego z oddziałów KOP. Tu nadmieniam, że mój samolot nie nadawał się do startu z powodu podłamanego podwozia. Przypominam sobie, iż por. Malecki ewakuował się z dowództwem KOP. Gdy dotarliśmy do m. Kolki, bandy białoruskie ostrzelały polskie kolumny. Nasz samochód został trafiony w chłodnicę i mimo różnych zabiegów nie udało się go naprawić. Po zniszczeniu został on pozostawiony, a my po dwóch dniach marszu piaszczystymi drogami dołączyliśmy do oddziałów Armii gen. Kleeberga wraz z wielką ilością uciekinierów – przeważnie osadników

⁵⁶³ Według tego samego źródła, przed nalotem na Lwów, przeprowadzonym przez Luftwaffe 4 września, zniszczone zostały następujące samoloty: 7 PZL.23b „Karaś”, 2 PWS-16, 2 RWD-10, 1 Lublin R.XIII, 2 samoloty Bartel (bez podania dokładniejszej nazwy i typu) oraz 1 samolot innego typu. Część opracowań, dotyczących działalności Luftwaffe nad Polską, nie potwierdza jednak, by 4 września miało miejsce bombardowanie Lwowa. IPMS, sygn. LOT.A.I.9/1d/9, k. 1.

wojskowych, szliśmy na tyłach wojska w kierunku Kowla. Po drodze samoloty sowieckie ostrzeliwały te długie kolumny cywilnej ludności, wśród której znajdowałem się ja i wielu innych żołnierzy. Pamiętam, że był podawany rozkaz: - nie strzelać do samolotów! – i może dlatego lotnicy Armii Czerwonej tak bezkarnie i zajadle strzelali do bezbronných cywilów. Po jednym z takich nalotów postanowiłem wraz z kilkoma oficerami piechoty odłączyć się od tej kolumny i zanoćować w chutorze Podriże. Następnego dnia w grupie około 10 wojskowych osób udaliśmy się w kierunku najbliższej stacji kolejowej. Idąc widziałem trzech polskich junaków zamordowanych łopatami. Nas czekał podobny los, ale dzięki temu, że znałem bardzo dobrze język ukraiński – wyprosiłem łaskę darowania życia. W każdej wiosce było dużo tych bandytów z czerwonymi opaskami. Kiedy doszliśmy do stacji Hołoby (na trasie Kowel – Kiwerce) w niedługim czasie nadjechał pociąg towarowy z krytymi wagonami i 2-3 platformami, na które siedliśmy i dojechaliśmy do stacji Kiwerce. Tutaj NKWD powpychało nas do krytych wagonów (osoby w ubraniach „cywilnych” odłączyli do innej grupy) i dowiozło do m. Równe, gdzie trzymano nas pod eskortą 3 dni w zamkniętych wagonach. Tylko raz dziennie otwierano wagon: podchodziło 3 enkawudzystów z polskim tłumaczem i z tymi słowami: „koleżdy oficerowie przyznajcie się, że jesteście oficerami. Na was czekają żony, matki, dzieci...” I tak wybierano najpierw oficerów, a później podoficerów. Pamiętam również, że plac obok dworca kolejowego w Równem był ogrodzony białymi sztachetami, na których były rozpięte dwa rzędy drutu kolczastego, a na placu setki polskich oficerów (opisuję dlatego, że nasz pociąg stał blisko dworca). Kto się nie przyznał do oficerskiego stopnia – drzwi wagonu zamykano. Trzeciego dnia nasz transport skierowano do Zdobunowa, a w nocy dalej od stacji Szepietówka, znajdującej się już na terenie ZSRR. Nad ranem jeden z żołnierzy otworzył drzwi słupolazem znalezionym w wagonie. Czterech z nas wyskoczyło z jadącego pociągu i piechotą, lasami i polami dotarło do m. Dubno. Co się stało z moimi kolegami – nie jest mi wiadomym. Czy oprócz nas udało się komuś wyskoczyć? Czy też dojechali do obozu zagłady?... Transport nasz był konwojowany przez NKWD...⁵⁵⁴

Losy por. Małeckiego oraz pozostałych członków obsługi naziemnej ostatniego Klucza KOP pozostają nieznanne.

⁵⁵⁴ J. Pawlak, *Ostatni...*, s. 16–17.

Rozdział V

WYBRANE ŻYCIORYSY

Rozdział niniejszy może wydawać się zbędny, gdyż zdaniem niektórych czytelników, nie wnosi zbyt wiele do historii III/6 Dywizjonu Myśliwskiego. Autor niniejszego opracowania ma jednak odmienne zdanie. Losy bardzo wielu lwowskich lotników pozostają praktycznie nieznane i to nie tylko mieszkańcom Łodzi, ale także historykom. Dobrym przykładem jest przywołany w poprzednim rozdziale Antoni Chabroszewski, który praktycznie rzecz biorąc, pełniejszej biografii, choć dalekiej od ideału, doczekał się dopiero za sprawą Autora niniejszej pracy⁵⁵⁵. Również inne postacie, takie jak Kazimierz Dereń czy Antoni Falukiewicz⁵⁵⁶, nie są zbyt dobrze znane polskim miłośnikom lotnictwa i historykom wojskowości. Tymczasem są to życiorysy barwne, intrygujące, a ich poznanie daje pełniejszy obraz nie tylko wrześnieowych dziejów lwowskiego dywizjonu myśliwskiego, ale także całego polskiego lotnictwa wojskowego w okresie II wojny światowej.

Zamieszczone w niniejszym rozdziale życiorysy są przedmiotem subiektywnego wyboru autora opracowania. Niektóre z nich są bardziej rozbudowane, inne zawierają tylko podstawowe informacje. Oczywiście, niektórzy mogą czuć się zawiedzeni takim stanem rzeczy, ale Autorowi, który z wielkim trudem gromadzi różne materiały archiwalne dotyczące różnych lotników lwowskiego dywizjonu, pozostaje tylko zachęcić innych badaczy do publikacji wyników własnych badań. Natomiast wszystkich tych, którzy nie są historykami i nie spędzają godzin w archiwach i bibliotekach, Autor odsyła do bibliografii i

⁵⁵⁵ Po raz pierwszy w 2018 r. podczas XXVI Ogólnopolskiego Zjazdu Studentów Historyków, Autor zaprezentował fragment biografii Chabroszewskiego, wygłaszając wystąpienie dotyczące działań Eskadry KOP we wrześniu 1939 r.

⁵⁵⁶ Szerszy biogram Antoniego Falukiewicza oparty na jego autobiografii: P. Rapiński, *Lotnictwo Armii „Łódź”*, Łódź 2018, s. 189 – 203.

przypisów, które w niektórych przypadkach mogą stanowić wskazówkę do dalszych poszukiwań.

V**Andruszków Tadeusz**

Tadeusz Andruszków urodził się 18 listopada 1920 r. we Lwowie. W 1939 r. ukończył Szkołę Podchorążych Lotnictwa dla Małoletnich w Krośnie, po której ukończeniu otrzymał przydział do 162 Eskadry Myśliwskiej, wchodzącej w skład III/6 Dywizjonu Myśliwskiego. Kampanię wrześniową odbył w szeregach Armii „Łódź”, niestety podczas walk wrześniowych nie udało mu się odnieść żadnego zwycięstwa powietrznego. Wątpliwa pozostaje również ilość lotów bojowych wykonanych przez pilota w trakcie wojny obronnej.

Po kampanii wrześniowej przez Rumunię przedostał się do Francji, gdzie skierowano go do bazy w Lyon-Bron. Niestety, przed zakończeniem kampanii francuskiej Andruszków nie zdążył dokończyć przeszkolenia na sprzęcie francuskim. Następnie, podobnie jak inni piloci, przedostał się do Wielkiej Brytanii, gdzie dość sprawnie przeszkolił się na samolotach angielskich. Przeszkolenie przeszedł w 5 Operational Training Unit (Jednostka Treningu Operacyjnego). 10 września 1940 r. uzyskał skierowanie do jednostki operacyjnej (posting). Młodego pilota przydzielono do 303 Dywizjonu Myśliwskiego „Warszawskiego” im. Tadeusza Kościuszki.

Andruszków zapowiadał się na bardzo dobrego pilota myśliwskiego. Pierwsze loty treningowe wykonał 13 września razem z Bohdanem Grzeszczakiem i Marianem Bełcem, który w trakcie kampanii wrześniowej latał w 152 Eskadrze Myśliwskiej. Pierwszy lot bojowy Andruszków wykonał następnego dnia – 14 września. W jego trakcie personel 303 Dywizjonu Myśliwskiego próbował przechwycić niemieckie bombowce kierujące się na Londyn. Niestety, przeciwnik zdołał dotrzeć nad cel i rzucić bomby na Camberwell, Chelsea i Battersea. Kolejne zadanie w barwach dywizjonu „kościuszkowskiego” wykonał w niedzielę 15 września; Polacy mieli za zadanie przeprowadzić patrol w rejonie Biggin Hill. Tego dnia Andruszków wspólnie z innym pilotem dywizjonu ostrzelał Do 17, którego dobił wspólnie z Miroslawem Wojciechowskim. Andruszków tak wspominał to starcie:

W trakcie powrotu do Northolt, lecąc jako Czerwona 2, z sierżantem Wojciechowskim zobaczyliśmy Do 215 niżej, po naszej prawej. Zaatakowaliśmy wspólnie i widzieliśmy go spadającego w płomieniach na ziemię⁵⁵⁷.

Prawdopodobnie podczas drugiego lotu wykonanego tego samego dnia pilot był zmuszony do ratowania się na spadochronie⁵⁵⁸. Andruszków kontynuował loty bojowe wspólnie z całym dywizjonem aż do 26 września, gdy odniósł kolejny sukces, tym razem samodzielny. I tym razem Andruszków polował na bombowce nieprzyjaciela:

Podążając za prowadzącym zaatakowałem ostatniego He w formacji 3 z 4 od końca. Potem wzniosłem się i zobaczyłem Do 215 po mojej lewej, którego zaatakowałem. Samolot nieprzyjaciela zanurkował, i podążając za nim wystrzeliłem kilka serii z bardzo bliskiego dystansu. Samolot nieprzyjaciela kontynuował nurkowanie i rozbił się w morzu. Wtedy zostałem zaatakowany przez Me 109, który szybko przeleciał nade mną z warkotem. Podążyłem za nim, ale gdy kontynuował odwrót wycofałem się, gdyż inaczej nie byłbym w stanie bezpiecznie powrócić. Wystrzelono 1289 pocisków⁵.

Niestety, szczęście opuściło pilota, który następnego dnia zginął w walce powietrznej. Maszyna Andruszkowa, Hawker Hurricane RF-J z numerem seryjnym V6665 rozbił się na farmie Holywych w Cowden. Lotnik spoczywa na cmentarzu w Borthwood Middx.

W trakcie kampanii wrześniowej w III/6 Dywizjonie Myśliwskim służył także inny lotnik o „bliźniaczo” podobnym imieniu, nazwisku i dacie urodzenia. Chodzi o urodzonego w 1919 r. Tadeusza Andruszko, który najprawdopodobniej zginął podczas bombardowania kolumny transportowej lwowskiego dywizjonu w rejonie Grójca 6 września. Pilot spoczywa na cmentarzu parafialnym w Grójcu przy ulicy Mogielnickiej, razem z innymi żołnierzami III/6 Dywizjonu: kpr. pil. Zbigniewem Brzeźniakiem (ur. 4 kwietnia 1919), kpr. pil. Michałem Krzyszkowskim (ur. 1920) oraz st. szer. Bronisławem Lachem.

Brzeźniak Zbigniew

Zbigniew Brzeźniak urodził się 4 kwietnia 1919 r. Podobnie jak Tadeusz Andruszków był absolwentem Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Młodzieńców w Krośnie. Latem 1939 r. w stopniu kaprała wcielony do III/6 Dywizjonu Myśliwskiego. Od samego początku traktowany jako pilot nadetatowy, był

⁵⁵⁷ Then National Archives (dalej: TNA), sygn. AIR 50/117/96, k. 2.

⁵⁵⁸ K. Rydłowski, *Tadeusz Andruszków* [dostęp 3 IV 2020] <https://niebieskaeskadra.pl/PDF/Airmen.php?id=9>. 5 TNA, sygn. AIR 50/117/2, k. 2.

przydzielony do rzutu kołowego. Razem z dywizjonem został skierowany do Widzewa – Ksawerowa, gdzie dotarł 27 sierpnia 1939 r.

W trakcie kampanii wrześniowej nie wykonywał żadnych lotów bojowych. Został ranny podczas odwrotu jednostki z Łodzi, prawdopodobnie raniony przez dywersantów w rejonie Brzezin, w nocy z 5 na 6 września. Zginął w wyniku nalotu bombowego na kolumnę transportową III/6 Dywizjonu w rejonie Grójca 6 września 1939 r. Spoczywa na cmentarzu parafialnym w Grójcu⁵⁵⁹.

V

Chabroszewski Antoni

Losy Antoniego Chabroszewskiego są trudne do dokładnego odtworzenia. O samym Chabroszewskim wiadomo bardzo niewiele. Istnieje kilka sprzecznych relacji odnośnie do tego, czy był pilotem, czy też – jak chcą tego np. Wojciech Zmysłony i Łukasz Łydźba – członkiem obsługi technicznej. Chabroszewski urodził się 27 czerwca 1908 r. w Rudkach koło Lwowa w rodzinie Stefana i Tekli z domu Makar. Rodzice Chabroszewskiego zadbali, by syn odebrał odpowiednią edukację, która zakończyła się w 1927 r. ukończeniem gimnazjum państwowego w Samborze. W kolejnych latach Chabroszewski wstąpił do wojska. Pod 1934 r. służył w lwowskim 6 Pułku Lotniczym⁵⁶⁰, prawdopodobnie jako członek obsługi technicznej. Możliwe, że później ukończył prowadzony w pułku kurs pilotażu, choć brak na to potwierdzenia. Wiadomo, że w 1938 r. ukończył szkołę podoficerską⁵⁶¹. We wrześniu 1939 r. Chabroszewski wykonał zdjęcie, na którym jest ubrany w mundur podporucznika lotnictwa, do którego przyczepione są odznaka pilota i odznaka 6 Pułku Lotniczego.

⁵⁵⁹ H.K. Kujawa, *Księga lotników polskich poległych, zmarłych i zaginionych w latach 1939–1946*, na prawach rękopisu, s. 62.

⁵⁶⁰ Wojskowe Biuro Historyczne, Centralne Archiwum Wojskowe, sygn. 1495/71/129, k. 5.

⁵⁶¹ WBH, CAW, sygn. 1495/71/129, k. 7.



Fot. 87 Antoni Chabroszewski. Źródło: CAW.

Podczas kampanii wrześniowej Chabroszewski był przydzielony do Eskadry Korpusu Ochrony Pogranicza. Po 18 września znalazł się na terytorium kontrolowanym przez Armię Czerwoną. Uciekł z transportu zorganizowanego przez NKWD, a następnie z Równego powrócił do Sarn, gdzie podjął pracę w miejscowej straży pożarnej jako szofer. W tym czasie nawiązał kontakt z rodziną ppor. Małeckiego, który również służył w Eskadrze KOP. Nie wiadomo, co działo się po zakończeniu okupacji sowieckiej i wkroczeniu na tereny kontrolowane przez Sowieców wojsk niemieckich. W 1943 r. jako podporucznik wstąpił do Batalionów Chłopskich. Według części dokumentów personalnych, stopień oficerski otrzymał ze starszeństwem 1 sierpnia 1943 r., ale nie można ustalić, czy już wcześniej nie posługiwał się tym stopniem⁵⁶². Konspiracji posługiwał się pseudonimem „Kraś”. Prawdopodobnie służył w oddziale BCh dowodzonym przez kpt. „Kmiecia”, Józefa Wilczka.

Po zakończeniu II wojny światowej Chabroszewski wyjechał na ziemie odzyskane, gdzie w Lęborku podjął naukę w Liceum Pedagogicznym, a następnie

⁵⁶² Ibidem.

służbę w Milicji Obywatelskiej. Po weryfikacji otrzymał stopień starszego sierżanta, nigdy nie wstąpił do „ludowego” Wojska Polskiego, ale wstępując do Milicji, podał inną datę urodzenia (27 czerwca 1918 r.)⁵⁶³. Nie jest to zresztą jedyna „znana” data urodzin Chabroszewskiego, która pojawia się w dokumentacji archiwalnej, zgromadzonej w Instytucie Pamięci Narodowej. W aktach rozpracowania operacyjnego, którego przedmiotem w latach 60. XX w. był Chabroszewski, pojawia się data 27 kwietnia 1918 r.⁵⁶⁴ Służbę w MO rozpoczął w 1945 r., i pozostawał w niej aż do października 1945 r., gdy poprosił o zwolnienie ze służby, co motywował trudną sytuacją rodzinną (żona i dwoje dzieci⁵⁶⁵). Prośba została rozpatrzona pozytywnie. Podczas swojej służby w komendzie powiatowej w Lęborku, Chabroszewski pełnił funkcję referenta samochodowego. Istnieje jeszcze jedna wersja, zgodnie z którą latem 1944 r., po wyzwoleniu Lubelszczyzny, Chabroszewski wstąpił do MO, gdzie mianowano go dowódcą plutonu. Na początku 1945 r. (wiosna?) Chabroszewski miał zostać skierowany na Pomorze, rozkazem komendanta wojewódzkiego, generała Witolda⁵⁶⁶.

Pomimo tego 1 grudnia 1945 r. został mianowany komendantem Posterunku Nowa Wieś⁵⁶⁷. Wtedy też po raz pierwszy pojawia się w dokumentacji IPN jako podporucznik. Sprawa mianowana Chabroszewskiego komendantem posterunku wzbudziła duży opór ze strony por. Bakalarczuka, Powiatowego Komendanta MO, który 1 grudnia skierował pismo do Wydziału Personalnego Wojewódzkiej Komendy MO w Gdańsku, w którym poinformował władze o fakcie posiadania przez Chabroszewskiego gospodarstwa rolnego w Nowej Wsi, gdzie znajdował się posterunek⁵⁶⁸.

W 1946 r. zapisał się do PPS, której członkiem pozostawał aż do 1948 r. Następnie przyjął legitymację partyjną PZPR. W latach 50 powrócił na Lubelszczyznę. Zamieszkał w Lublinie i podjął pra-

⁵⁶³ Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej (dalej: AIPN), sygn. IPN Gd 257/680.

⁵⁶⁴ AIPN, sygn. IPN Lu 07/52, k. 1.

⁵⁶⁵ AIPN, sygn. IPN Gd 257/680, k. 8.

⁵⁶⁶ AIPN, sygn. IPN Gd 257/680, k. 30.

⁵⁶⁷ AIPN, sygn. IPN Gd 257/680, k. 16.

⁵⁶⁸ AIPN, sygn. IPN Gd 257/680, k. 24.

Fot. 88 Chabroszewski jako... podporucznik pilot. Źródło: "Skrzydłata Polska", nr. 9/1999.



cę w Przedsiębiorstwie Elektryfikacji Rolnictwa, a później w Przedsiębiorstwie Budownictwa Ogólnego, w którym pracował w Bazie Sprzętu⁵⁶⁹. Prawdopodobnie w drugiej połowie lat 60. ponownie podjął pracę jako nauczyciel, tym razem w Lublinie (wskazują na to zapisy we wnioskach paszportowych). W latach 60., w korespondencji z bratem Franciszkiem Reissnerem (zamieszkałym w Niemieckiej Republice Federalnej) oraz siostrą Marią Terefenko (zamieszkałą we Francji)⁵⁷⁰, skarżył się na swoją trudną sytuację finansową, co stało się podstawą do podjęcia działań operacyjnych przez Służbę Bezpieczeństwa. W swoich listach Chabroszewski, pozostając przy tym czynnym członkiem PZPR, wielokrotnie skarżył się na stosunki panujące w Polsce, a także konieczność przekazywania części wynagrodzenia na różne składki i zbiórki, co powoduje, że on i jego najbliżsi żyją w skrajnej nędzy. W tym czasie (1963 r.), Chabroszewski zarabiał około 2 tysięcy złotych plus premia.

Zdaniem funkcjonariuszy listy rodzeństwa zawierały liczne przejawy „wrogiej wobec ZSRR i PRL postawy”. Jednocześnie rodzeństwo przesyłało Chabroszewskiemu różne drobne sumy pieniędzy we frankach i markach. Siostra

⁵⁶⁹ AIPN, sygn. IPN Lu 07/52, k. 18.

⁵⁷⁰ Według akt paszportowych Chabroszewskiego, jego siostra nazywała się Maria Chabroszewska-Maisonroure. AIPN, sygn. IPN Lu 0307/8483, k. 29.

oczekiwała, że Chabroszewski w zamian za pomoc finansową będzie opiekował się jej córką, która uczęszczała do szkoły z internatem.

W okresie PRL Chabroszewski kilkakrotnie składał wniosek o wydanie paszportu. Początkowo nie napotykał na poważniejsze trudności, dopiero później, po tym jak został oskarżony o próbę przemycenia do Niemieckiej Republiki Demokratycznej futra, zaczął napotykać na pewne trudności. On sam tak opisywał to zdarzenie:

V *Niniejszym wyjaśniam, że w dniu 28 XI 1979 r., jadąc z Lublina do Iłowej Żagańskiej pociągami do Jeleniej Góry, a następnie autobusem przez Zgorzelec do Iłowej Żagańskiej, gdzie zamieszkuje moja siostra z rodziną, wiozłem dla niej paltro (futro). Mając około 3 godzin czasu na połączenie autobusowe ze Zgorzelca do Iłowej Żagańskiej, postanowiłem przejść na stronę do Görlitz w celu zakupienia kilku butelek leków nasercowych, zwanych złotymi kroplami. Na pasie granicznym sam zgłosiłem się do celnika (kobiety), oświadczając jej, że jadę z Lublina do Iłowej Żagańskiej, a mając ze sobą 30 marek, chcę kupić wyżej wymienione krople (leki). Zapytała mnie co wiozę ze sobą w neseserze. Odpowiedziałem, że wiozę paltro dla siostrzenicy, a jednocześnie zapytałem czy mogę je zabrać ze sobą. Celniczka sprawdziła zawartość neseseru i oświadczyła, że to jest futro, a następnie zaprowadziła mnie do biura urzędu celnego, gdzie do drugiej kobiety-celniczki oświadczyła, że 3-krotnie mnie pytała co ja wiozę, a ja rzekomo odpowiadałem, że wiozę bawełniany płaszcz, a z mojej strony takiego oświadczenia nie było.*

Chciałem wyjaśnić sprawę u naczelnika Urzędu Celnego, ale owa pani nie wpuściła mnie do naczelnika, twierdząc, że to będzie gorzej dla mnie, a jednocześnie oświadczyła, że po sporządzeniu protokołu zostaną jednorazowo ukarani i to będzie lepiej dla mnie. Ja wziąłem paltro i wychodząc z Urzędu Celnego, chciałem pójść do MO w celu wyjaśnienia sprawy. Niestety dwóch celników pobiegło za mną i poleciło mi wrócić do Urzędu Celnego, gdzie sporządzono protokół. Po przeczytaniu protokołu nie chciałem go podpisać, gdyż miałem zastrzeżenia, ponieważ nie był zgodny z prawdą, ale owa celniczka oświadczyła mi, że dotąd nie wypuszczą mnie, dopóki nie podpiszę

Fot. 89 Chabroszewski w mundurze LWP, lata 1945 - 1947. Źródło: Archiwum IPN.



protokołu, a dopiero po podpisaniu protokołu będę mógł pójść do naczelnika i wyjaśnić sprawę. Niestety nie wpuszczono mnie do naczelnika i nie pozwolono mi wyjaśnić sprawy, a natomiast oświadczono, że palto na razie zatrzymują a o wszystkim zostaną powiadomiony na piśmie⁵⁷¹.

Niestety, finał sprawy pozostaje nieznanym, faktem jest natomiast, że w kolejnych latach władze skutecznie utrudniały Chabroszewskiemu wyjazdy i odrzucały jego prośby o przyznanie mu paszportu, który był mu potrzebny, by odwiedzać mieszkającą we Francji siostrę. Ponadto w dokumentacji pojawiła się informacja, iż Chabroszewski podjął nieudaną próbę przemycenia futra z lisa oraz czapki z listwa o łącznej wartości 65 tys. złotych. Nie były to jednak jedyne wyjazdy Chabroszewskiego. Już od lat 50. wielokrotnie wyjeżdżał za granicę, między innymi do Francji (3-krotnie), Niemieckiej Republiki Demokratycznej (3-krotnie) i raz do Kanady, gdzie wyprowadził się jego brat Franciszek⁵⁷². Prawdopodobnie na przełomie lat 70. i 80. do Kanady wyemigrowała również córka Chabroszewskiego, Krystyna Lenarciak, która w 1982 r. zaprosiła oboje rodziców

⁵⁷¹ AI PN, sygn. IPN Lu 0307/8483, k. 48–49.

⁵⁷² Ibidem.

do Montrealu, gdzie pracowała jako szef departamentu w Hotelu Hyatt. Niestety, rodzina nie otrzymała zgody na wyjazd. Później Chabroszewski jeszcze kilka razy podejmował starania o otrzymanie paszportu pozwalającego mu na wyjazd do Kanady. Prawdopodobnie, w przypadku ostatniego zaproszenia, skierowanego przez Jadwigę Sikorską, zgodę ostatecznie otrzymał.

Dalsze losy pozostają nieznane. Chabroszewski, jeden z najbardziej tajemniczych lotników lwowskiego dywizjonu myśliwskiego, zmarł 24 stycznia 1996 r. w Lublinie. Przy tej okazji pojawiła się jeszcze jedna data jego urodzin – 27 stycznia 1908 r.⁵⁷³ Niestety, wraz ze swoją śmiercią, Chabroszewski zabrał do grobu bardzo wiele tajemnic, których wyjaśnienie mogłoby rzucić sporo światła na historię lwowskiego dywizjonu myśliwskiego.

Choms Wiesław

Wiesław Choms urodził się 25 lutego 1913 r. w Petersburgu, w rodzinie Fryderyka i Władysławy. W 1919 r. rodzina powróciła do Polski. Jego ojciec Fryderyk podjął służbę w Wojsku Polskim. Rodzina początkowo zamieszkiwała w Częstochowie, a następnie w Wieluniu. W 1928 r. rodzina trafiła do Drohobycza, gdzie ojciec Wiesława został mianowany szefem komendy uzupełnień.

W 1934 r. rodzina wyjechała na krótko do Palestyny, gdzie rodzice lotnika zaangażowali się w pomoc dla miejscowej społeczności żydowskiej. Prawdopodobnie w wyjeździe uczestniczył także Wiesław. Po powrocie do Polski rodzice lotnika zaangażowali się w działalność polityczną, opozycyjną względem rządzącej sanacji. Na krótko przed wybuchem wojny Choms został przydzielony do lwowskiego III/6 Dywizjonu Myśliwskiego.

Pilot został przydzielony do 161 Eskadry Myśliwskiej, w której szeregach odbył kampanię wrześniową. Po jej zakończeniu przedostał się do Rumunii, a następnie do Francji. Otrzymał przydział do bazy Chateautaux⁵⁷⁴. Po zakończeniu kampanii francuskiej Choms wraz z innymi polskimi lotnikami przedostał się do Wielkiej Brytanii. Lato i jesień 1940 r. spędził w Blackpool, a następnie w styczniu 1941 r. rozpoczął szkolenie na sprzęcie angielskim. Wiosną tego samego roku otrzymał przydział do 55 OTU. Po zakończeniu szkolenia przeniesiono go do 306 Dywizjonu Myśliwskiego „Toruńskiego”, stacjonującego w Northolt. Podczas lotu bojowego 14 sierpnia 1941 r. jego Spitfire Mk. IIb z oznaczeniem UZ-P i numerem seryjny P8473, został zaatakowany przez myśliwce niemieckie w rejonie St. Omer i zestrzelony. W walce poległ także kpt. Jerzy Zaremba i sierż. Stanisław Zięba. Jest pochowany na cmentarzu miejskim w Dunkierce, we Francji.

⁵⁷³ Antoni Chabroszewski [dostęp 31 III 2020] <https://www.findagrave.com/memorial/164547347>.

⁵⁷⁴ J. Pawlak, *Absolwenci Szkoły Orłq: 1925–1939*, Warszawa 2009, s. 197.

Polacy zostali zestrzeleni najprawdopodobniej przez pilotów z JG 26⁵⁷⁵.

Dereń Kazimierz

Kazimierz Józef Dereń urodził się 4 marca 1904 r. w miejscowości Kniahinin-Górka w województwie stanisławowskim. Jego ojciec Franciszek był urzędnikiem państwowym. Niestety, nie zachowało się zbyt wiele dokumentów, które pozwoliłyby na prześledzenie przedwojennych dziejów Derenia. Wiadomo, że jeszcze przed rozpoczęciem służby wojskowej ukończył on Państwową Szkołę Mierniczą we Lwowie. Później pracował przy przeprowadzanej wówczas reformie rolnej, a następnie w lipcu 1925 r. wstąpił do wojska. Zasadniczą służbę wojskową odbywał do października 1926 r., w Szkole Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Poznaniu, w Szkole Pilotów w Bydgoszczy, następnie w Szkole Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy⁵⁷⁶.

Następnie Dereń rozpoczął służbę w rezerwie. Został przydzielony do lwowskiego 6 Pułku Lotniczego. Jednocześnie pracował zawodowo jako mierniczy przysięgły przy reformie rolnej, na terenie całego kraju; w życiorysie Dereń wspomina, że pracował między innymi na terenie województwa lwowskiego, krakowskiego, wileńskiego, poznańskiego i pomorskiego²⁴. Latem 1939 r. rozpoczął pracę w Urzędzie Wojewódzkim w Katowicach, gdzie także pracował jako mierniczy (Wydział Rolnictwa i Reform Rolnych). W sierpniu 1939 r., w ramach mobilizacji, stanął się na terenie 6 Pułku i otrzymał przydział do 161 Eskadry Myśliwskiej jako szef mechaników. Kampanię wrześniową Dereń odbył w ramach III/6 Dywizjonu Myśliwskiego, wchodzącego w skład lotnictwa Armii „Łódź”. Po zakończeniu kampanii wrześniowej Dereń znalazł się na terenie Rumunii, gdzie jako więzień obozu dla internowanych przebywał aż do 1941 r. Następnie trafił do Niemiec. Do końca wojny pozostawał w niewoli niemieckiej.

Okres ten tak opisywał w swoim życiorysie:

Dnia 24 VIII 1939 zmobilizowany i przydzielony do 161 eskadry myśliwskiej, 6 pułku lotniczego Lwów – Skniłów, udział z Dywizjonem III/6 myśliwskim w wojnie aż do 18 IX 1939.

Dnia 18 IX 1939 przejście granicy rumuńskiej w Kutach i internowanie w obozach internowania WP [...].

Dnia 8 II 1941 wzięty do niewoli niemieckiej w miejscowości Cabunesto w Rumunii, pobyt w Stalag XVIII, Oflag VI E i Oflag VI B w niewoli niemieckiej.

⁵⁷⁵ 14.08.1941 No.306 Squadron Spitfire IIb P8473 UZ-P P/O Wiesław Choms [dostęp 3 IV 2020] <http://aircrewmemoirs.com/choms-wieslaw.html>.

⁵⁷⁶ Wojskowe Biuro Historyczne, Centralne Archiwum Wojskowe (dalej: WBH, CAW), sygn. II.56.10008, k. 2. **24** WBH, CAW, sygn. II.56.10008, k. 3.

Dnia 1 IV 1945 uwolnienie z niewoli niemieckiej przez wojska amerykańskie, i pobyt w obozach przejściowych byłych jeńców wojennych Dösel, powiat Warburg, Westfalia, w szpitalu Warburg na leczeniu i operacji, aż do 25 VIII 1946 r. Wyjazd z obozu przejściowego Alandorf, powiat Marburg, do kraju.

Dnia 31 VIII 1946 przyjazd do kraju i zarejestrowanie się w PUR Dziedzice⁵⁷⁷.

Niestety, powojenne losy ppor. Kazimierza Derenia pozostają nieznanne.

V Dzwonek Jan

Jan Dzwonek urodził się 18 lipca 1913 r. w Kielcach, jako syn Franciszka Dzwonka⁵⁷⁸. Pochodził z ubogiej rodziny, więc aby zapracować na swoją edukację, już w wieku 11 lat rozpoczął pracę zarobkową – początkowo w hucie szkła, później w tartaku, gdzie pracował do 13 roku życia. Następnie rozpoczął naukę w Gimnazjum Matematyczno-Przyrodniczym im. Jana Śniadeckiego. W 1934 r. zdał maturę i jako członek Ligi Ochrony Powietrznej i Przeciwigazowej zgłosił się do służby w lotnictwie. W 1935 r. został przyjęty do Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa, a dwa lata później do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Po ukończeniu SPL w 1938 r. został awansowany do stopnia podporucznika i otrzymał przydział do 161 Eskadry Myśliwskiej, wchodzącej w skład III/6 Dywizjonu Myśliwskiego. W sierpniu 1938 r. podczas urlopu pracował jako instruktor szybownictwa w Ustianowej. W tym samym roku zdobył Srebrną Odznakę Szybowcową jako 122 pilot polski i 976 na świecie.

Latem następnego roku został wraz ze swoją eskadrą skierowany do miejscowości Sarny. Prawdopodobnie wówczas, namówiony przez kolegów, zaprojektował nowe godło eskadry, przedstawiające wielobarwnego indyka. Godło nie spodobało się dowódcy eskadry kpt. Szczęsniewskiemu i dowódcy dywizjonu mjr. Stanisławowi Morawskiemu, którzy wyrazili zgodę, by Dzwonek ozdobił nim tylko swój samolot z białym numerem „4”. Dokładna kolorystyka „indycznego godła” pozostaje nieznana. Pojawiają się różne interpretacje barw, którymi mógł posłużyć się pilot⁵⁷⁹. Rok wcześniej, podczas manewrów wołyńskich Dzwonek latał już na swojej „4”, której kadłub za kabiną pilota był pomalowany białą farbą.

Podczas kampanii wrześniowej ppor. Dzwonek zestrzelił niemiecki samolot obserwacyjny Hs 126, a podczas następnego startu z zasadzki został ostrzelany przez niemieckie myśliwce. Ranny kierował się na lotnisko polowe Widzew – Ksawerów, gdy zauważył, że koledzy z jego dywizjonu toczą bitwę powietrzną z samolotami niemieckimi w rejonie Pabianic. Dzwonek włączył się do walki, ale w

⁵⁷⁷ Ibidem.

⁵⁷⁸ J.R. Konieczny, T. Malinowski, *Mała encyklopedia lotników polskich, Tom II*, Warszawa 1988, s. 43.

⁵⁷⁹ P. Rapiński, *Kresowa „jedenastka” z indykiem* [dostęp 2 IV 2020] <http://armahobbynews.pl/blog/2019/05/16/kresowa-jedenastka-z-indykiem/>.

chwile potem sam został zaatakowany przez Bf 110. Jego samolot, uszkodzony w poprzedniej potyczce, stanął w ogniu, a Dzwonek musiał ratować się na spadochronie. Ciężko rannego pilota przewieziono do szpitala w Pabianicach, a następnie do Mińska Mazowieckiego i Lublina. Po zakończeniu kampanii wrześniowej szpital, w którym przebywał, znalazł się pod kontrolą Niemców. Lekarze niemieccy zamierzali amputować mu obie ręce, w związku z czym zgłosił się do innego szpitala, gdzie znalazł się pod opieką polskich medyków. Wielokrotnie podejmował próby przekroczenia granicy i przedostania się do Francji, ale zły stan zdrowia uniemożliwiał mu podjęcie podobnej eskapady.

Począwszy od grudnia 1939 r. zaczął posługiwać się przybranym, konspiracyjnym nazwiskiem Jasiński. Po przejściu kilkunastu operacji chirurgicznych, w 1943 r. podjął studia politechniczne na tajnych kompletach we Lwowie, które kontynuował po zakończeniu wojny na Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie. W trakcie wojny należał do Armii Krajowej. W okresie powojennym, jako student AGH brał udział w tworzeniu Ligi Lotniczej oraz Aeroklubu Krakowskiego, brał także udział w licznych zawodach szybowczych. W 1950 r. uzyskał dyplom inżyniera mechanika. W 1955 r. na fali represji stalinowskich został skreślony z listy pilotów w związku z przynależnością do AK, otrzymał zakaz wstępu na teren lotniska. W tym czasie pracował w Krakowskich Zakładach Budownictwa Przemysłowego oraz Spółdzielni Metalowców w Krakowie. W latach 1951–1954 pracował także jako nauczyciel. W latach 1955–1956 podjął pracę w Krakowskich Zakładach Betoniarskich i Żelbetowych. W 1956 r. udało mu się uzyskać zatrudnienie w lotnictwie sanitarnym. Od 15 kwietnia 1956 r. pracował jako kierownik Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Łodzi. Zatrudnienie na tym stanowisku zapewnił mu Tadeusz Więckowski. Na stanowisku tym pozostawał do 1959 r. W lotnictwie sanitarnym pracował, na różnych stanowiskach, aż do 1970 r., gdy przeszedł na emeryturę. W trakcie swojej kariery zawodowej w lotnictwie sanitarnym wykonał kilkaset lotów w trudnych warunkach pogodowych. Od 1960 r. posiadał uprawnienia pilota śmigłowcowego. O kunszcie pilotażu Dzwonka-Jasińskiego najlepiej świadczy fakt, iż był pierwszym polskim pilotem, który wykonał beczkę. Zmarł 14 maja 1982 r. w Warszawie.

Falukiewicz Antoni

Antoni Falukiewicz, podobnie jak Chabroszewski i ppor. Dereń, był jednym z członków obsługi technicznej. Urodził się w Brodach 5 października 1919 r., jego rodzicami byli Bazyl i Justyna⁵⁸⁰. Rodzina Falukiewiczów była uboga, w związku

⁵⁸⁰ Antoni Falukiewicz [dostęp 31 III 2020] <https://lekarzepowstania.pl/osoba/antoni-falukiewicz/>.

z czym zaraz po ukończeniu szkoły powszechnej Antoni musiał zacząć poszukiwanie pracy. Przed rozpoczęciem służby wojskowej podejmował próby między innymi w zakładzie fryzjerskim, następnie w kuźni, wreszcie w Zakładzie Stolarskim Braci Groedel. W tym samym czasie ukończył Szkołę Doszkalającą, a następnie na ochotnika zgłosił się do służby wojskowej w 6 Pułku Lotniczym we Lwowie.

Po zakończeniu przeszkolenia rekruckiego jesienią 1938 r. Falukiewicz po zakończeniu przeszkolenia rekruckiego zgłosił się na kurs radiotechniczny, po którego ukończeniu przydzielono go do III/6 Dywizjonu Myśliwskiego. Następnie brał udział w mobilizacji pułku związanej z aneksją Czechosłowacji, dokonaną przez III Rzeszę. W kolejnych miesiącach Falukiewicz, już jako żołnierz lwowskiego pułku, uczestniczył w różnego rodzaju rozrywkach kulturalnych, grał również w drużynie piłkarskiej organizowanej przez lwowski pułk. W sierpniu Falukiewicz razem z resztą dywizjonu został skierowany do Lubitowa na szkolenie, jednakże mobilizacja lotnictwa spowodowała, że został zmuszony do szybszego powrotu do Lwowa. Po zakończeniu mobilizacji trafił do majątku Widzew – Ksawerów, gdzie wraz z resztą rzutu kołowego oczekiwał na pojawienie się samolotów należących do dywizjonu.

Począwszy od 1 września brał udział w działaniach bojowych dywizjonu; w tym czasie obsługiwał radiostację dywizjonu, umieszczoną na samochodzie ciężarowym. Prawdopodobnie jeden z posterunków radiowych obsługiwanych przez Falukiewicza znajdował się w rejonie Wiskitna. 4 września, podczas nalotu niemieckich samolotów myśliwskich na lotnisko polowe w Widzewie – Ksawerowie, został ciężko ranny. Następnie umieszczono go w dzisiejszym Szpitalu im. Pirogowa w Łodzi, wówczas noszącym nazwę Szpitala Ewangelickiego św. Jana, przy ul. Wólczańskiej 195. Obsadę szpitala stanowił głównie personel pochodzenia niemieckiego. Falukiewicz tak wspominał zajęcie Łodzi przez oddziały niemieckie:

Około godz. 21.00 na terenie szpitala zapanował ruch, słychać było motocykle i samochody. Następnie ruch ten przeniósł się do budynku, powstało zamieszanie na niższych piętrach, aż wrzawa ta przeniosła się na nasze piętro. Kolega piechur nie wytrzymał nerwowo, wyszedł z łóżka i poszedł na korytarz. Po kilku minutach wpadł do sali i oznajmił, że Niemcy zajmują szpital. Sam wsunął się pod koc i cały drżał ze strachu. Wszyscy milczeliśmy – nasłuchując co dzieje się na korytarzu. A tam musiało dziać się coś co nie było wcale humanitarne w stosunku do rannych żołnierzy. Potwierdzały to jęki, płacz, szamotanina, uderzenia, a nad tym wszystkim dominował krzyk zwycięskich żołnierzy: Raus, raus... Naszego pokoju też nie ominął ten los.

Uderzenie kolbą w drzwi oznajmiło nam, że przychodzą nadludzie. Raptowne otwarcie drzwi, a w nich ukazał się uzbrojony żołdak z karabinem gotowym do strzału. Wszedł do środka, krzyknął raus i złapał za kark leżącego przy drzwiach piechura, który chciał sam wstać, ale ze zdenerwowania jakoś mu nie szło.

Wyrzucił go z siłą przez drzwi. Biedak wylądował na podłodze w korytarzu, gdzie pozostali żołdacy śmiejąc się pomagali szturchańcami szybko wynieść się z budynku.

W tym czasie do pokoju weszła siostra zakonna, stanęła przy mnie przypatrując się jak następna ofiara opuszcza pokój, tj. mój kolega z ręką na samolocie. Zorientował się w mig, naciągnął buty na nogi i złapał jakąś bluzkę. Sam wstał żeby wyjść, tak więc pomoc wybawiciela nie była potrzebna. Ale dla barbarzyńców to nie wystarczyło, musiał pchnąć go kolbą w stronę drzwi i tym samym dać dowód wyższej kultury niemieckiej nad polską⁵⁸¹.

Podczas pobytu w szpitalu, Falukiewicz został poddany operacji, po której jednak nie doszło do wyraźnej poprawy. Stan zdrowia rannego pozostawał bardzo zły. Po kilku miesiącach został przetransportowany do Szpitala Ujazdowskiego w Warszawie. Tam, latem 1943 r., przeprowadzono poważną operację, po której, jeśli byłaby udana, Falukiewicz mógł powrócić do zdrowia. Zabieg miał polegać na usunięciu 15-centymetrowych fragmentów siódmego, ósmego, dziewiątego i dziesiątego żebra, a także oczyszczeniu rany odniesionej we wrześnieu, z której aż do wiosny 1944 r. lekarze usuwali niewielkie fragmenty munduru, który od tego czasu gnił w ranie, powodując ciągły stan zapalny. Wcześniej jeden z lekarzy, dr płk Będkowski, zalecał Falukiewiczowi, by przynajmniej raz w miesiącu spożywał większą ilość alkoholu, co powodowało wypływanie z rany dużej ilości ropy, a to dawało nadzieję na oczyszczenie rany. Ze względu na duże ryzyko, w lipcu 1943 r. Falukiewicz poprosił o przepustkę ze szpitala w celu spotkania się z rodziną. Po przybyciu na miejsce okazało się, że na terenie, gdzie zamieszkiwał przed wojną, działają bandy Ukraińskiej Powstańczej Armii (UPA), do których należą jego szkolni koledzy narodowości ukraińskiej. Rodzina została ostrzeżona przez jednego z nich o planowanym napadzie, co przyspieszyło decyzję o powrocie do Warszawy na planowaną operację. Po powrocie do Warszawy dr płk Będkowski przeprowadził operację, która zakończyła się powodzeniem. Niestety, pomimo tego Falukiewicz aż do końca życia pozostał inwalidą. Latem 1944 r. jego stan był na tyle dobry, że zaczął pracować dorywczo w sklepie ze sprzętem medycznym. Ostateczny termin wypisu ze szpitala miał mieć miejsce 31 lipca 1944 r., ale ostatecznie do wypisu nie doszło. 1 sierpnia 1944 r. na krótko przed godziną 17.00

⁵⁸¹ A. Falukiewicz, *Biografia 1919 – 1994*, ze zbiorów Piotra Matwieja, s. 31–32.

Falukiewicz powrócił do szpitala ze swojego mieszkania na ul. Żurawiej. W trakcie powstania warszawskiego Falukiewicz pozostał w Warszawie, pracował w szpitalu przy ul. Chełmskiej na Sadybie do 30 sierpnia 1944 r.

Wyszedł z miasta razem z ludnością cywilną.

Resztę okupacji, ze względu na zły stan zdrowia, spędził w Krakowie, w szpitalu prowadzonym przez siostry zakonne. Po zakończeniu wojny dotarł do Łodzi, gdzie znalazł pracę w fabryce, ożenił się i pracował aż do przejścia na emeryturę. W tym czasie na świat przyszła jego córka Urszula. Przez kolejne lata Falukiewicz działał aktywnie w łódzkim środowisku kombatanckim, między innymi w Klubie Seniorów Lotnictwa Polskiego w Łodzi. Własnoręcznie wyrzeźbił w drewnie godła wszystkich polskich dywizjonów lotniczych działających w Anglii, które następnie przekazał kustoszowi i opiekunowi Sali Tradycji Lotnictwa Polskiego w Łodzi, Piotrowi Matwiejowi⁵⁸².

Zmarł 6 listopada 1999 r. w Łodzi. Spoczywa na cmentarzu mariawickim, Łódź-Doły. Grób Falukiewicza jest oznaczony łopatą śmigła oraz gapą. Na tym samym cmentarzu spoczywa mjr obs. Marian Kostuch, lotnik polskich dywizjonów 300, 301 i 304.

Główczyński Czesław

Czesław Główczyński urodził się 22 lipca 1913 r. w Będzinie, w rodzinie Jana i Marianny z domu Pisarek. Według niektórych dokumentów archiwalnych zgromadzonych w zbiorach Instytutu Pamięci Narodowej, po wojnie posługiwał się nazwiskiem Czesław Grot-Główczyński⁵⁸³. Początkową edukację odbierał w Kielcach, gdzie zdał maturę. Do wojska wstąpił w 1935 r., po tym jak latem tego samego roku ukończył kurs szybowcowy w Bezmiechowej. Kolejnym etapem wojskowej edukacji była nauka w Szkole Podchorążych Artylerii w Włodzimierzu Wołyńskim, skąd po zakończeniu kursu unitarnego trafił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, gdzie przebywał do września 1938 r., kiedy to na krótko został przydzielony na praktyki do 162 Eskadry Myśliwskiej wchodzącej w skład Lwowskiego III/6 Dywizjonu Myśliwskiego⁵⁸⁴.

Praktyki w eskadrze nie trwały zbyt długo. Musiały jednak zakończyć się wystawieniem młodemu lotnikowi dobrych ocen, po ukończeniu nauki w Dęblinie ponownie trafił do 162 EM. Już jako podporucznik pilot (awans nastąpił 15 października 1938 r.) Główczyński został przydzielony do klucza Korpusu

⁵⁸² Sala Tradycji Lotnictwa Polskiego w Łodzi znajduje się w podziemiach Kościoła pw. Matki Boskiej Zwycięskiej w Łodzi, przy ul. Łąkowej 27.

⁵⁸³ AIPN, sygn. IPN BU 2386/16060, k. 27.

⁵⁸⁴ IPMS, sygn. LOT.A.IV.1/29a, k. 3.

Ochrony Pogranicza w Sarnach, w którym przebywał od 2 do 25 sierpnia 1939 r. Następnie wraz ze swoją jednostką na krótko wrócił do Lwowa, skąd w ostatnich dniach sierpnia jednostkę ppor. Głowczyńskiego przerzucono na podłódzkie lotnisko Widzew – Ksawerów. W trakcie kampanii wrześniowej odniósł swoje pierwsze zwycięstwa powietrzne – po jej zakończeniu zaliczono mu zestrzelenie 1 Hs 126, ½ Bf 110 oraz 1 He 111.

Prawdopodobnie podczas kampanii wrześniowej Głowczyński wykonał większość lotów na samolocie PZL P.11c, należącym do dowódcy dywizjonu. Samolot miał być w lepszym stanie technicznym niż większość maszyn znajdujących się na wyposażeniu jednostki, a także według niektórych opracowań, miał mieć dolne końcówki obu płatów pomalowane na kolor czerwony, zaś na kadłubie, za kabiną pilota, miał znajdować się biało-czerwono-biały skośny pas. Według innych opracowań, pas ten miał mieć kolor biały.

Po zakończeniu kampanii wrześniowej przedostał się do Francji, gdzie został włączony w skład I/145 Dywizjonu Myśliwskiego, w którego szeregach, podczas lotów na samolotach Caudron-Renault Cr. 714 „Cyclone”, odniósł jedno pewne i jedno prawdopodobne zwycięstwo nad niemieckimi myśliwcami Bf 109. Po klęsce Francji zdołał przedostać się do Anglii, gdzie otrzymał przydział do 302 Dywizjonu Myśliwskiego „Poznańskiego”. Podczas jednego z lotów treningowych jego Hawker Hurricane stanął w ogniu z niewyjaśnionych przyczyn – niewykluczone, że samolot został celnie ostrzelany przez niemiecki myśliwiec. W wyniku wypadku Hawker Hurricane Mk. I nr seryjny P3927 został spalony, zaś sam Głowczyński w stanie ciężkim odwieziony do szpitala⁵⁸⁵. Lotnik tak wspominał to wydarzenie:

Leciałem spokojnie patrolując nakazany obszar, kiedy mój Hurricane został celnie ostrzelany. Nawet nie widziałem przeciwnika. Samolot się zapalił. W kabinie było pełno ognia. Płonął spadochron na którym siedziałem, mundur, ból był okropny. Nie miałem możliwości wyskoczyć na spadochronie, jedyną moją szansą było lądowanie. Wylączyłem wszystkie instalacje, odpiąłem pasy i ostatkiem sił zdołałem posadzić maszynę na jakimś polu. Wszystko przebiegało nadzwyczaj prawidłowo kiedy maszyna, tracąc już prędkość, uderzyła w drzewo. Wyleciałem z otwartej kabiny wypadając na skrzydło. Zemdlałem kiedy do samolotu podbiegli chłopci. Odciągnęli mnie by opatrzeć. Ocknąłem się w porę. Chłopi nie zdając sobie sprawy z grożącego wszystkim niebezpieczeństwa nie odsunęli się od samolotu na bezpieczną odległość. W momencie kiedy zaczęła wybuchać amunicja i paliwo zdołałem tylko krzyknąć. Cudem nikomu nic się nie stało⁵⁸⁶.

⁵⁸⁵ TNA, sygn. AIR 27/1661/1, k. 2.

⁵⁸⁶ P. Matwiej, *Pamięci podpułkownika pilota Czesława Głowczyńskiego*, „Historyczny Biuletyn Lotniczy Klubu Miłośników Lotnictwa Polskiego w Łodzi”, s. 7.

W szpitalu stan lotnika oceniono jako bardzo ciężki, lekarze zastanawiali się nad amputacją obu nóg, ale pod wpływem perswazji ze strony odwiedzających ranego kolegów⁵⁸⁷, do zabiegu nie doszło. W kwietniu 1941 r. Głowczyński powrócił do dywizjonu, następnie 30 grudnia odniósł kolejne pewne zwycięstwo powietrzne, które tak opisywał w złożonym po locie raporcie:

Leciałem jako prowadzący sekcji żółtej, gdy zobaczyłem Me 109, zamierzającego zaatakować bombowiec Halifax. Zanurkowałem z 16.000 stóp na 13 tys, oddając krótką serię z 400 jardów, która spowodowała, że Me skręcając w prawo przerwał swój atak. Wtedy zobaczyłem kolejnego Me 109, 100 jardów niżej, przed moim samolotem, który zaatakowałem. Nieprzyjacielski samolot stanął w płomieniach i zanurkował pionowo chmury. Żółty 3, F/O Sporny potwierdził te fakty i stwierdził, że drugi Me 109 F był całkowicie niesterowalny. Zgłaszam Me 109F jako zniszczonego⁵⁸⁸.

Było to ostatnie zwycięstwo powietrzne odniesione przez Głowczyńskiego. Wkrótce potem, wiosną 1942 r. został przeniesiony do Sztabu Naczelnego Wodza, gdzie pełnił funkcję adiutanta generała Władysława Sikorskiego. Brał udział w większości wyjazdów generała. Podczas jednego z wyjazdów do Kanady, uczestniczył w udanym rozbrojeniu ładunku wybuchowego, który znajdował się na pokładzie generalskiego samolotu. Nie pojechał tylko w ostatnią podróż generała Sikorskiego na Bliskich Wschód. Po śmierci generała, Głowczyński pełnił te same obowiązki przy generale Sosnkowskim, a następnie trafił do Wyższej Szkoły Lotniczej w Weston-super-Mare, skąd po ukończeniu nauki na krótko trafił do lotnictwa amerykańskiego. Latał bojowo na P-47 Thunderbolt, ale nie udało mu się odnieść żadnego potwierdzonego zwycięstwa powietrzego.

Po zakończeniu wojny pozostawał na emigracji. Pracował w kilku firmach brytyjskich, w tym także na kierowniczych stanowiskach, między innymi w fabryce metalurgicznej Slough jako wicedyrektor⁵⁸⁹. Później pracował między innymi w przedsiębiorstwie turystycznym „Fregata”, gdzie zajmował się oprowadzaniem wycieczek. Prawdopodobnie w tym okresie stał się przedmiotem zainteresowania polskiej bezpieki, która opisywała go jako współpracownika wywiadu angielskiego. W celu rozpracowania Głowczyńskiego prowadzono sprawę o kryptonimie „Adiutant”. Zainteresowanie Czesławem odbiło się także na sytuacji mieszkającego w Polsce brata, ppłk. Kazimierza Głowczyńskiego. Służba Bezpieczeństwa opisywała Głowczyńskiego jako człowieka zarozumiałego⁵⁹⁰, co nie pokrywa się z opinią innych osób znających lotnika. Piotr Matwiej wspominał

⁵⁸⁷ Według relacji Głowczyńskiego, do amputacji obu nóg nie dopuścił Tadeusz Chłopik.

⁵⁸⁸ TNA, sygn. AIR 50/116/86, k. 2.

⁵⁸⁹ AIPN, sygn. IPN BU 2386/16060, k. 3

⁵⁹⁰ AIPN, sygn. IPN BU 2386/16060, k. 4.

go jako bardzo ciepłego i dowcipnego, natomiast inny pilot lwowskiego dywizjonu opisywał Głowczyńskiego w następujący sposób:

Pierwszy raz spotkałem Ceška w 162 Eskadrze we Lwowie, do której dostałem przydział z Dębłina w czerwcu 1939. Dowódcą dywizjonu (III/6) był mjr. pil. S. Morawski, a dowódcami eskadr kpt. pil. W. Szcześniwski – 161 i por. pil. B. Groszewski – 162. Dywizjon walczył z polowego lotniska Widzew k. Łodzi odnosząc 14 zwycięstw i tracąc 6 pilotów zabitych i 3 rannych. Wśród zabitych było dwóch pilotów z mojej promocji (XII) – prymus Edward Kramarski i Piotr Ruszel.

We Francji mieszkalem z Ceśkiem kątem w Lyonie u dwu starszych pań, które traktowały nas i karmiły jak synów. W Anglii drogi nasze rozeszły się aż do maja 1944, kiedy spotkaliśmy się na V kursie Wyższej Szkoły Lotniczej. Tam zastała nas wiadomość o Powstaniu Warszawskim, które cały kurs przeżywał, klócił się i dyskutował aż do grudnia, kiedy dostaliśmy nowe przydziały.

Cesiek był wzorem oficera-gentlemana, cechowała go prawość charakteru i głęboki patriotyzm. W wolnych chwilach był świetnym kumplem, kielichem nie gardził, a u płci pięknej miał duże powodzenie. Ostatni raz spotkałem go w 1992 r. w Dęblinie. Uścisnęliśmy się po staropolsku i długo patrzyliśmy sobie w oczy w milczeniu. Przyjazny uśmiech mówił więcej niż słowa⁵⁹¹.

Relacja Kornickiego na temat Głowczyńskiego jest paradoksalnie znacznie bliższa prawdzie niż dokumentacja IPN. Informacja dotycząca ewentualnej współpracy Głowczyńskiego pochodziła od jego osobistego wroga. Głowczyński po wojnie miał krótko przebywać w Stanach Zjednoczonych, a następnie wrócił do Anglii. W Wielkiej Brytanii Głowczyński należał do grona osób zaangażowanych w plan przetransportowania zwłok generała Sikorskiego do Polski, co wzbudziło niezadowolenie wśród części kół emigracyjnych, a także w środowiskach związanych z Radiem Wolna Europa⁵⁹². W 1989 r. powrócił do Polski, osiedlił się w Warszawie. W 1971 r. ożenił się z Elżbietą Kraczkiewicz. Do 1989 r. wielokrotnie odwiedzał Polskę. Zmarł 17 grudnia 2000 r. w Warszawie, pochowany został na cmentarzu powązkowskim.

Gmur Feliks

Feliks Gmur urodził się 6 listopada 1914 r. w Biniwie. We wrześniu w stopniu kaprała pilota walczył w szeregach 161 Eskadry Myśliwskiej w szeregach lotnictwa Armii „Łódź”. Podczas walk toczonych we wrześniu udało mu się uszkodzić niemiecki bombowiec He 111. Następnie przedostał się wraz z resztą personelu

⁵⁹¹ F. Kornicki, *Czesław Głowczyński*, „Skrzydła”, nr 158/644, s. 76.

⁵⁹² AIPN, sygn. IPN BU 2386/16060, k. 27.

eskadry do Rumunii i Francji. Po upadku Francji przedostał się do Wielkiej Brytanii, gdzie

Fot. 90 Feliks Gmur. Źródło: niebieskaeskadra.pl.



po przeszkoleniu na sprzęcie brytyjskim otrzymał przydział do brytyjskiego 151 Dywizjonu Myśliwskiego.

Wcześniej Gmur trenował w 6 OTU, skąd 6 sierpnia 1940 r. został przeniesiony do jednostki operacyjnej. Pierwszy lot bojowy w 151 Dywizjonie wykonał 21 sierpnia 1940 r.

Podczas jednego z lotów bojowych, 30 sierpnia 1940 r. jego Hawker Hurricane Mk. I z kodem DZ-I nr seryjny R4213, został zestrzelony przez niemiecki myśliwiec na południe od Harlow, w Jacks Hatch. Samolot był nowy i kilka tygodni wcześniej został odebrany z fabryki. Gmur padł, najprawdopodobniej, ofiarą Hauptmana Heinza Necke z II/ZG 76⁵⁹³.

Groszewski Bernard

Bernard Groszewski urodził się 9 października 1909 r. w Grudziądzu, w rodzinie Franciszka i Antoniny. W 1928 r. ukończył Państwową Szkołę Budowy Maszyn w Grudziądzu, a następnie podjął pracę

⁵⁹³ C. Bergstörn, *The Battle of Britain: an epic conflict revisited*, Oxford 2015, s. 170.



jako pracownik cywilny w Wyższej Szkole Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu. Następnie wstąpił do wojska. Po zakończeniu kursu unitarnego (w Łobozowie pod Krakowem), został przeniesiony do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Po jego ukończeniu jako pilot myśliwski został przydzielony do poznańskiego 3 Pułku Lotniczego. W Poznaniu otrzymał przydział do III/3 Dywizjonu Myśliwskiego, do 133 Eskadry Myśliwskiej dowodzonej przez por. Jeziorowskiego. Następnie wraz z Jeziorowskim trafił do 6 Pułku Lotniczego we Lwowie. Po tym, jak Jeziorowski został mianowany oficerem taktycznym dywizjonu, Groszewski objął dowodzenie nad 162 Eskadrą.

Jako dowódca eskadry wziął udział w walkach pod Łodzią. Następnie wraz z eskadrą przeszedł do Rumunii. W 1940 r. po zakończeniu kampanii francuskiej trafił do Wielkiej Brytanii, gdzie otrzymał przydział do 307 Dywizjonu Myśliwskiego Nocnego „Lwowskich Puchaczy”. W dywizjonie, gdy okazało się, że jednostka ma być wyposażona w samoloty myśliwskie nieposiadające żadnego uzbrojenia obsługiwanego przez pilota, Groszewski wraz z innymi pilotami odmówił wykonywania lotów na samolotach Paul Boulton Defiant, przydzielonych

jednostce⁵⁹⁴. Został przesunięty do innej jednostki, był to 43 Dywizjon Myśliwski RAF. Potem otrzymał przydział do formowanego 315 Dywizjonu Myśliwskiego „Dęblińskiego”, do którego trafił w styczniu 1941 r. Następnie przeniesiono go do 61 Operational Training Unit (Jednostka Treningu Operacyjnego), a potem do 58 OTU. W listopadzie 1941 r. Groszewski ponownie trafił do 315 Dywizjonu, stacjonującego wówczas w Northolt. Niestety, nie powrócił z lotu bojowego 8 grudnia 1941 r. Prawdopodobnie został wówczas zestrzelony.

V W trakcie lotu pilotował Spitfire’a Mk.Vb z kodem PK-W i numerem seryjnym BL323. Samolot zapalił się, prawdopodobnie zaatakowany przez niemiecki myśliwiec, i runął do Kanału La Manche na wysokości Le Touquet. Niestety, pilota nie udało się odnaleźć, mimo że meldowano, że widziano go w wodzie, jak próbuje napełnić tratwę (dinghy). Zwłoki Groszewskiego morze wyrzuciło na brzeg francuski. Spoczywa na cmentarzu Boulogne-sur-Mer.

Janota Robert

Por. pil. Janota urodził się 3 grudnia 1912 r. we wsi Ścierne, w powiecie pszczyńskim na Śląsku. Pochodził z patriotycznej rodziny – jego ojciec Walenty był znanym działaczem plebiscytowym, a następnie powstańcem śląskim. Młody Janota poszedł w ślady ojca. Po ukończeniu Państwowego Gimnazjum Męskiego im. Tadeusza Kościuszki w Mysłowicach i zdaniu matury w 1932 r. został powołany do wojska. 14 września 1933 r. rozpoczął naukę w Szkole Podchorążych Rezerwy Piechoty w Zambrowie, a następnie został skierowany do 49 Pułku Piechoty w Zambrowie. W 1934 r. przyszłego lotnika skierowano do 49 Pułku Piechoty, w którym Janota dowodził plutonem ciężkich karabinów maszynowych. Mimo że po zakończeniu służby mógł odejść do rezerwy, zgłosił się na przeszkolenie lotnicze w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Po jej zakończeniu w 1936 r. Janotę przydzielono do 133 Eskadry Myśliwskiej wyposażonej w samoloty PZL P.7a, podlegającej dowództwu poznańskiego 3 Pułku Lotniczego⁵⁹⁵.

Po zlikwidowaniu eskadry Janota został skierowany do 63 ET, w której służył od 12 czerwca 1937 r. do 1 października 1937 r., jako

⁵⁹⁴ IPMS, sygn. LOT.A.V.51/59, p.1, k. 8–9.

⁵⁹⁵ IPMS, sygn. LOT.A.IV.1/32a/24, k. 3.

Fot. 92 Robert Janota.
Źródło: polishairforce.pl.



młodszy oficer eskadry. Następnie pilota skierowano do 162 EM, w której pozostawał aż do wybuchu wojny. Od 1 marca 1939 r. Janota formalnie pozostawał w swojej dotychczasowej jednostce, ale de facto na co dzień służył w Eskadrze Treningowej Pułku. Na krótko przed wybuchem wojny Janotę wraz z grupą personelu latającego i naziemnego skierowano do najbardziej tajemniczej jednostki w historii przedwojennego polskiego lotnictwa – Eskadry Korpusu Ochrony Pogranicza. W oparciu o istniejące dokumenty archiwalne możliwe jest stwierdzenie, iż Eskadra KOP została zasilona przez personel III/6 Dywizjonu, w którym służył także por. pil. Janota. Na okres od 5 maja do 30 listopada 1939 r. wydzielono klucz myśliwski w składzie 4 samolotów, który miał znaleźć się na lądowisku w miejscowości Sarny 7 maja 1939 r.⁵⁹⁶ Janota był ostatnim dowódcą klucza. Po wybuchu wojny jego ludzie wykonali kilka lotów, podczas których próbowali przechwycić niemieckie samoloty zapuszczające się nad kresy wschodnie.

⁵⁹⁶ WBH, CAW, sygn. I.303.3.586, k. 213.

Można jedynie przypuszczać, że dochodziło także do spotkań z lotnictwem sowieckim. Podczas startów na przechwycenie piloci zużyli cały zapas paliwa pozostający do ich dyspozycji, w związku z czym pod koniec pierwszego tygodnia wojny por. pil. Janota jako dowódca opuścił Sarny i udał się do Lwowa, gdzie liczył na pozyskanie zapasów materiałów pędnych. Na miejscu lotnika skierowano do grupy ewakuowanej do Rumunii, w celu odbioru francuskich samolotów.

Ostatecznie Janota trafił do Francji, gdzie po przeszkoleniu na francuskim sprzęcie został włączony w skład I/145 Dywizjonu Myśliwskiego.

Jako pilot myśliwski Janota dostał się do niewoli niemieckiej, w której pozostawał aż do początku 1944 r., kiedy uciekł z niewoli i z pomocą AK zdobył dokumenty na fałszywe nazwisko. Po wyzwoleniu ziem polskich spod niemieckiej okupacji przez Armię Czerwoną, Janota zgłosił się do służby w „ludowym” Wojsku Polskim. Przyjęto go na szkolenie lotnicze. Niestety, nie zdołał już wziąć udziału w walkach. 27 kwietnia 1945 r. samolot Jak-9, na którym przechodził szkolenie, uległ wypadkowi – pilot zginął śmiercią lotnika⁵⁹⁷, prawdopodobnie w wyniku katastrofy samolotu Jak-9. Pojawiają się jednak także opinie, iż śmierć Janoty była wynikiem sabotażu lub celowego zniszczenia samolotu przez NKWD lub polski kontrwywiad. Koncepcje te należy traktować jako niepotwierdzone spekulacje.

Jeziorowski Tadeusz

Tadeusz Jeziorowski urodził się 15 listopada 1908 r. w rodzinie Romana i Jadwigi z Kolamowskich w Gostomi w powiecie rawskim, w województwie warszawskim. Ojciec Jeziorowskiego był młynarzem. Oprócz Tadeusza (1908), rodzice doczekali się jeszcze dwóch synów – najstarszy Józef (1900–1938) działał w trakcie I wojny światowej w szeregach POW, później brał udział w walkach z Ukraińcami i bolszewikami, najmłodszy z braci (Zbigniew 1917–1943) również trafił do lotnictwa wojskowego. W czasie II wojny światowej służył w 304 Dywizjonie Bombowym, w 1943 r. nie powrócił z lotu treningowego wykonywanego nad Morzem Irlandzkim.

Rodzina Jeziorowskiego zamieszkiwała głównie w Cierszewie niedaleko Płocka, gdzie młody Jeziorowski wraz z bratem uczęszczał do

⁵⁹⁷ W. Zmyślony, *Robert Janota* [dostęp 17 XII 2019] <http://www.polishairforce.pl/janota.html>.



szkoły (Gimnazjum Polskie im. Marszałka Stanisława Małachowskiego, obecnie Liceum Ogólnokształcące im. Marszałka Stanisława Małachowskiego), a także należał do drużyny harcerskiej. W 1920 r. podczas wojny polsko-bolszewickiej, jako harcerz brał udział w obronie Płocka. Za udział w walkach z bolszewikami został odznaczony przez marszałka Józefa Piłsudskiego, jako najmłodszy obrońca miasta, Krzyżem Walecznych. Następnie kontynuował naukę w Korpusie Kadetów nr 1 we Lwowie⁵⁹⁸, początkowo uczęszczał do Korpusu Kadetów nr 2 w Modlinie, ale jak sam tłumaczył, „ze względów zdrowotnych” po dwóch latach musiał przenieść się do korpusu lwowskiego⁵⁹⁹. Po zakończeniu nauki, w 1929 r. zgłosił się do służby w wojsku. 21 maja 1929 r. stanął przed komisją lekarską, która uznała go za zdolnego do służby i zakwalifikowała do służby zawodowej w lotnictwie. W tym samym roku został odznaczony medalem „Polska Swemu Obrońcy” za udział w wojnie z bolszewikami.

W latach 1929–1931 Jeziorowski uczęszczał do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, gdzie szkolono wówczas tylko obserwatorów lotniczych. Po

⁵⁹⁸ WBH, CAW, sygn. AP 972, k. 3.

⁵⁹⁹ WBH, CAW, sygn. AP 972, k. 19.

jej ukończeniu z 38 lokatą, został mianowany podporucznikiem i otrzymał przydział do 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu. W 1934 r. otrzymał skierowanie na kurs pilotażu, a następnie na kurs wyższego pilotażu w Lotniczej Szkole Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu, co pozwoliło mu na uzyskanie kwalifikacji pilota lotniczego i przydział do poznańskiego III/3 Dywizjonu Myśliwskiego. W 1936 r. otrzymał awans do stopnia porucznika, a rok później mianowano go dowódcą 133 Eskadry Myśliwskiej. Wkrótce potem, w związku z reorganizacją lotnictwa wojkowego, Jeziorowski wraz z eskadrą został przesunięty do Lwowa, gdzie na bazie likwidowanej 133 Eskadry zorganizowano 161 Eskadrę Myśliwską, która wraz ze 162 Eskadrą, utworzyły III/6 Dywizjon Myśliwski.

Prawdopodobnie w grudniu 1938 r. Jeziorowski przekazał dowodzenie nad eskadrą kpt. Władysławowi Szczęsniewskiemu i został mianowany oficerem taktycznym lwowskiego dywizjonu⁶⁰⁰. Jako oficer taktyczny Jeziorowski wraz z dywizjonem został przerzucony na lotnisko połowe Widzew – Ksawerów. 4 września podczas nalotu niemieckiego na lotnisko wystartował do walki z Messerschmittami Bf 109 razem ze Zdzisławem Zadrozińskim. Jego samolot został zestrzelony w walce powietrznej i płonąc, spadł z niskiej wysokości, która uniemożliwiła skok ze spadochronem. Jeziorowski zmarł w płonącej maszynie.

Prawdopodobnie samolot oficera taktycznego był oznaczony białą cyfrą „3”, na obu burtach kadłuba w połowie odległości pomiędzy kabiną pilota a sterem kierunku, oraz sześcioma białymi pasami wymalowanymi na górnych powierzchniach skrzydeł. Maszyna Jeziorowskiego została całkowicie spalona na lotnisku. Wrak był kilkakrotnie fotografowany.

Zmarłego pochowano na cmentarzu Doły w Łodzi. W 2019 r., z okazji 80. rocznicy wybuchu II wojny światowej, Instytut Pamięci Narodowej wydał komiks poświęcony Tadeuszowi Jeziorowskiemu pod nazwą „Waleczny Tadzio”. W Internecie dostępna jest również broszura poświęcona Jeziorowskiemu, wydana przez IPN, której autorem jest Bartłomiej Kluska⁶⁰¹.

Koc Tadeusz

Tadeusz Koc urodził się 9 sierpnia 1913 r. we wsi Grabanów niedaleko Białej Podlaskiej w zamożnej rodzinie chłopskiej. Po ukończeniu szkoły powszechnej trafił do Gimnazjum im. Józefa Ignacego Kraszewskiego w Białej Podlaskiej, gdzie związał się ze szkołą szybowcową działającą przy Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS). Po ukończeniu szkolenia szybowcowego, latem 1934 r. trafił na szkolenie lotnicze do Ośrodka Wojskowego Przystosowania Lotniczego, działającego na lotnisku Lublinek w Łodzi.

⁶⁰⁰ J. Pawlak, op. cit., s. 100–101.

⁶⁰¹ B. Kluska, *Tadeusz Jeziorowski: Jestem ochotnikiem i skautem*, Łódź 2018.

W maju 1934 r. zdał maturę i wstąpił do Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Dęblinie. Po roku przeniósł się do Szkoły Podchorążych Lotnictwa, gdzie uzyskał tytuł pilota i awans do stopnia podporucznika. 15 października 1937 r. otrzymał promocję oficerską i przydział do III/6 Dywizjonu Myśliwskiego stacjonującego we Lwowie, na lotnisku Skniłów. W czasie kampanii wrześniowej był pilotem 161 Eskadry Myśliwskiej. Podczas walk w rejonie Łodzi zestrzelił prawdopodobnie, wspólnie z innym pilotem dywizjonu, Bf 110, a także Do 17. 17 września przypuszczalnie podczas lotu patrolowego zestrzelił sowiecki samolot rozpoznawczy R-5 w rejonie Delatyna. Po zakończeniu kampanii wrześniowej przedostał się do Rumunii, a następnie do Francji, gdzie otrzymał przydział do bazy lotniczej w Lyon-Bron, gdzie szkolił się na samolotach Caudron-Renault Cr. 714 „Cyclone”.

Po klęsce Francji przedostał się do Wielkiej Brytanii, gdzie początkowo otrzymał przydział do 307 Dywizjonu Myśliwskiego Nocnego „Lwowskich Puchaczy”, ale ze względu na niezadowolenie z faktu, iż dywizjon jest wyposażony w samoloty Defiant, pozbawione uzbrojenia obsługiwanego przez pilota, dołączył do grupy pilotów, którzy otrzymali przydział do innych jednostek. Po przeszkoleniu na samolotach Hawker Hurricane otrzymał przydział do 303 Dywizjonu Myśliwskiego im. Tadeusza Kościuszki, w którym pozostawał do 8 listopada 1940 r., gdy skierowano go do brytyjskiego 245 Dywizjonu RAF. Następnie w lutym 1941 r. trafił do 317 Dywizjonu Myśliwskiego „Wileńskiego”, w którego szeregach odniósł swoje kolejne zwycięstwo powietrzne 8 listopada 1941 r., gdy „prawdopodobnie” zestrzelił Bf 109 w rejonie Lille we Francji. Pilot tak wspominał ten lot:

Wystartowałem o 11.05 z 317 Polskim Dywizjonem. Byliśmy częścią bezpośredniej eskadry bombowców podczas nalotu na Lille.

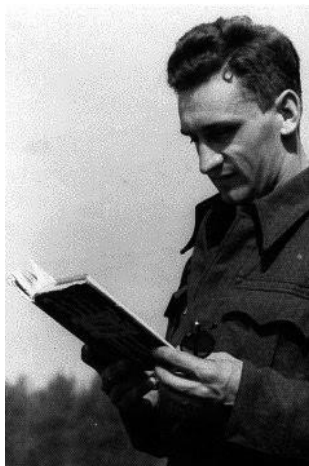
W drodze powrotnej zobaczyłem 2 Me 109 manewrujące by zająć pozycję z tyłu i za mną. Potem zauważyłem przed sobą 4 Me 109 powyżej mnie, lecące na skos. Wówczas po kilku minutach dostrzegłem 2 Me 109 atakujące podemną Spitfire'a. Oderwałem się od formacji i zanurkowałem, żeby zaatakować, otworzyłem ogień z 240 jardów, zbliżając się jednocześnie na odległość 150 jardów, oddając dwie krótkie serie. Me 109 skręcił i zanurkował z 16.000 stóp na 12.000 stóp. Śledziłem go i oddałem jeszcze trzy krótkie serie z 300 jardów. Ze spadającego pionowo w dół Me 109 wydobywał się czarny dym. Śledziłem go, oddając jeszcze dwie krótkie serie na 7.000 stóp. Wycofałem się, i skierowałem do bazy. Na zachód od Dunkierki minęło mnie sześć Me 109, a następnie zawróciło by mnie śledzić. Dotarli do połowy drogi do Dover, ale nie atakowali. Wylądowałem w Maston.

*Jeden Me 109F prawdopodobnie zniszczony*⁶⁰².

25 kwietnia 1942 r., wspólnie z por. Zygmuntem Słomskim, zestrzelił nad Francją kolejny samolot nieprzyjaciela, tym razem Fw 190. Trzy dni później samodzielnie zestrzelił na pewno jeden Fw 190 i drugi prawdopodobnie. Latem tego samego roku został przeniesiony do 308 Dywizjonu Myśliwskiego „Krakowskiego” na stanowisko dowódcy eskadry A. 7 września 1942 r., podczas walki nad Kanałem La Manche, miał uszkodzić Fw 190, ale sukces ten nie został zaliczony na konto lotnika. W lutym 1943 r. podczas osłony bombowców odłączył się od szyku i zaatakował Fw 190. Samolot niemiecki został ciężko uszkodzony, ale Koc nie zauważył kolejnego Fw 190, który zaatakował go od tyłu i zestrzelił polskiego pilota. Koc zdołał wylądować na spadochronie w rejonie St. Omer, a następnie przy pomocy francuskiego ruchu oporu przedostał się przez Hiszpanię do Wielkiej Brytanii, gdzie powrócił do latania operacyjnego. Koc był pilotem, który najszybciej po zestrzeleniu nad Francją powrócił do Anglii. W Northolt zameldował się już 21 lutego⁶⁰³. Po latach tak wspominał stoczoną 3 lutego walkę:

O godzinie jedenastej rano alarm poderwał nas do lotu. Polecieliśmy nad Francję jako osłona bombowców. Dolecieliśmy do St. Omer. I tu zaczęły się spełniać moje sny. Przed nami Niemcy, Nasz dywizjon zaatakował, zaczęła się normalna w takich spotkaniach kotłowanina.

Fot. 94 Tadeusz Koc w Anglii. Źródło: 303 Mój Dywizjon, Warszawa 2018.



⁶⁰² TNA, sygn. AIR 50/127/9, k. 1.

⁶⁰³ W. Zmyślony, *Tadeusz Koc* [dostęp 2 IV 2020] <http://www.polishairforce.pl/koc.html>.

V *Gmatwanina lotów. I normalna w tym kłębowisku sytuacja: gonisz upatrzonego messerschmitta i nie zauważasz, że drugi ma cię na celowniku. Zanim zdążyłem oddać serię do upatrzonej „ofiary moich zachodów”, zobaczyłem dwie duże dziury w skrzydłach mego samolotu. Silnik rzygnął ogniem z rur wydechowych. Ogień i biały dym – niechybny znak, że pali się glikol, płyn chłodzący silnik. Gdy zajmie się paliwo, to nie zdążę wyskoczyć! Żeby jednak uniknąć dalszych serii siedzącego mi na ogonie Niemca – pika w dół. Schowałem się w chmurach. Już cały silnik samolotu w ogniu, nie ma rady, trzeba skakać! Uderzyłem ręką w zamek pasów – zwolnione odskoczyły na boki. [...] Płomienie dochodziły do skrzydeł, nie było chwili do stracenia! Wyrwałem się z kabiny i skok w przestrzeń⁶⁰⁴.*

Po powrocie do służby Koc na krótko objął dowodzenie nad Dywizjonem 303. W tym czasie odnosi kolejne sukcesy, między innymi 24 września 1943 r. brał udział w walce z Fw 190, zgłosił nawet uszkodzenie jednego z nich, ale nie zostało ono zaliczone. Na stanowisku dowódcy Dywizjonu 303 pozostawał do 25 września 1944 r. 2 stycznia 1945 r. rozpoczął naukę w Wyższej Szkole Lotniczej w Weston-super-Mare. Po jej ukończeniu we wrześniu 1945 r. został skierowany do 61 OTU, a następnie na stanowisko oficera łącznikowego w 12 i 13 Grupie Myśliwskiej, a także do sztabu 131 Skrzydła Myśliwskiego. Po wojnie pozostał na emigracji. Początkowo wraz z żoną, Angielką, wyjechał do Afryki, gdzie pozostał przez krótki okres czasu jako farmer. Następnie wyemigrował do Kanady, gdzie mieszkał do końca życia. W 2005 r. wydał w Kanadzie swoje wspomnienia, zatytułowane „Błękitne niebo i prawdziwe kule”, w których wycofywał się z zestrzelenia 17 września sowieckiego samolotu rozpoznawczego R-5, w 2018 r. wspomnienia wydano w Polsce, pod zmienionym tytułem „303. Mój Dywizjon”. Zmarł 3 czerwca 2008 r. w Collingwood. Pochowano go na cmentarzu rzymskokatolickim Św. Marii w Collingwood.

Kornicki Franciszek

Franciszek Kornicki urodził się 18 grudnia 1916 r. w Wereszynie, jako szósty syn Łukasza i Anieli Pluskwów. Rodzina była bardzo uboga, ale rodzice przywiązywali dużą wagę do zapewnienia dzieciom odpowiedniej edukacji. Po latach, Kornicki tak wspominał rodzinę:

Moi Rodzice byli dumni ze swoich pięciu synów, a nas pięciu równie dumnych z rodziców. Ich celem było wychowanie nas na przyzwoitych ludzi, wedle zasad kościoła katolickiego. Byliśmy rodziną zwartą wzajemnym szacunkiem i miłością.

⁶⁰⁴ T. Kocz, *303. Mój Dywizjon*, Warszawa 2018, s. 155–156.

*Ja miałem piękne dzieciństwo. W późniejszych latach zawsze wracałem od czasu do czasu do domu z radością*⁶⁰⁵.

Uczęszczał do szkoły powszechnej w Wereszynie, a następnie do gimnazjum w Hrubieszowie. Przed maturą udał się na kurs szybowcowy do Bezmiechowej, po jego ukończeniu zdał maturę. Planował rozpoczęcie studiów wyższych na wydziale filologicznym, ale ubóstwo rodziny zmusiło go do wyboru kariery wojskowej. W kolejnych latach uczęszczał do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. W trakcie nauki w szkole w Dęblinie zmienił nazwisko na Kornicki. Po jej ukończeniu otrzymał przydział do lwowskiego III/6 Dywizjonu Myśliwskiego, w którego szeregach wziął udział w wojnie obronnej.

Po jej ukończeniu przez Rumunię przedostał się do Francji, gdzie trafił do bazy lotniczej w Lyon-Bron. Do końca kampanii francuskiej Kornicki zdołał wykonać kilka lotów treningowych na samolocie

Fot. 95 Franciszek Kornicki. Źródło: polishairforce.pl.



Caudron-Renault Cr. 714 „Cyclone”, a także ukończył przeszkolenie na myśliwcu Morane-Saulnier Ms.406. Następnie przedostał się do Wielkiej Brytanii, gdzie podobnie jak kilku innych pilotów z dawnego lwowskiego dywizjonu myśliwskiego, otrzymał przydział do 307 Dywizjonu Myśliwskiego Nocnego „Lwowskich Puchaczy”. Kornicki należał do grona pilotów, którzy wyrazili swoje niezadowolenie z faktu, że samoloty przydzielone dywizjonowi nie posiadają żadnego uzbrojenia obsługiwane przez pilota i dołączył do grona „buntowników”, którzy odmówili lotów na Defiantach. Wypadek ten nie miał

⁶⁰⁵ List F. Kornickiego do P. Rapińskiego, z 14 IV 2016 r.

jednak większego wpływu na jego dalszą karierę w lotnictwie wojskowym. W styczniu 1941 r. Kornicki otrzymał przydział do nowo sformowanego 315 Dywizjonu Myśliwskiego „Dęblińskiego”. Pierwszy lot bojowy nad Francję, Kornicki odbył 23 lipca 1941 r. jako gość w polskim 308 Dywizjonie Myśliwskim. Lotnik tak wspominał tę chwilę:

V *Pierwszy lot nad Francję odbyłem 23 lipca 1941 r. jako gość w Dywizjonie 308, żebym zobaczył, jak ostre są walki w powietrzu na Zachodzie. Powiedzieli mi, że mam się trzymać dowódcy klucza bez względu na wszystko, co się dzieje, mieć oczy szeroko otwarte, uważać na ogon, sąsiadów, i na niebo, i nie robić nic głupiego, bo nie chcieliby żeby Niemcy spruli mnie w pierwszym locie.*

Wystartowaliśmy i spotkaliśmy się nad wyznaczonym miejscem z kilkoma innymi dywizjonami, po czym wraz z garstką lekkich bombowców poleciliśmy nad cel na francuskim wybrzeżu – było nas dobrze ponad stu. Dywizjony myśliwskie ustawiły się wokół bombowców i ponad nimi, jedne nad drugimi. Byliśmy powyżej sześciu tysięcy metrów, mając pod sobą Francję, kiedy usłyszałem przez radio, że zbliżają się samoloty wroga, a potem meldunki o atakach i ostrzegawcze krzyki – ktoś gdzieś walczył. Wydawało mi się, że lecimy trochę nerwowo, kiedy przypomniałem sobie złotą zasadę: nie leć po prostej przez dłuższy czas – więc i ja lawirowałem za swoim energicznym dowódcą, rozpaczliwie starając się go nie zgubić i z nikim nie zderzyć. Udało mi się, ale poza nim i najbliższymi sąsiadami niewiele widziałem. Nasz dywizjon nie był napastowany i wszyscy wróciliśmy cali. Wylądowałem złany potem, wyskoczyłem z samolotu, zapaliłem papierosa i zaciągnąłem się dymem głęboko...⁶⁰⁶

Wkrótce potem Kornicki uczestniczył w kolejnych lotach bojowych. Sprzyjało mu szczęście, gdyż nie został zestrzelony w żadnej z potyczek z Niemcami, ale nie zapisał na swoje konto żadnego zestrzelenia. W lutym 1943 r. objął dowodzenie nad Dywizjonem 308, jako pierwszy pilot ze swojej promocji w Dęblinie. Krótko potem został zmuszony do zdania dowództwa, w związku z zapaleniem wyrostka robaczkowego. Do obowiązków służbowych powrócił w maju 1943 r., kiedy to mianowano go dowódcą 317 Dywizjonu Myśliwskiego. Na stanowisku pozostawał do grudnia 1943 r., następnie został przeniesiony do pracy sztabowej. Wiosną 1944 r. został skierowany do Polskiej Wyższej Szkoły Lotniczej, był wówczas kolegą kursowym swojego znajomego z III/6 Dywizjonu, Czesława Głowczyńskiego. Przed zakończeniem wojny został przydzielony do sztabu 84 Grupy Myśliwskiej i przeszedł przeszkolenie na nowym typie Spitfire'a Mk. XVI.

⁶⁰⁶ F. Kornicki, *Zmagania. Autobiografia pilota myśliwskiego*, Sandomierz 2009, s. 120.

Po zakończeniu wojny pozostał na emigracji. Początkowo pracował jako zarządca hotelu, w tym czasie ożenił się z Angielką. Na początku lat 50., w związku z planowaną rozbudową Królewskich Sił Powietrznych, zgłosił się na ochotnika do służby w RAF. Początkowo służył jako pilot, później zajmował różne stanowiska administracyjne. W latach 70., w związku z ciężką chorobą swojej matki, poprosił o przyznanie mu urlopu i odwiedził Polskę. Według jego relacji, wizyta u rodziców została przerwana przez funkcjonariuszy Służby Bezpieczeństwa, którzy proponowali mu podjęcie pracy agenturalnej na rzecz Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, ale ślad tego spotkania nie zachował się w dokumentacji IPN, w której brak jest jakichkolwiek informacji na temat Kornickiego.

Pod koniec życia, w 2017 r. wygrał zorganizowany przez „The Telegraph” konkurs, w którym nagrodą było przemalowanie jednego ze Spitfire’ów znajdujących się w zbiorach Imperial War Museum w barwy maszyny, jaką zgłoszeni do konkursu piloci latali podczas wojny. Kornicki był już wówczas bardzo schorowany. Uskarżał się między innymi na problemy ze wzrokiem. W jednym z listów skierowanych do Autora niniejszego opracowania, w lutym 2016 r. pisał:

Piszę odręcznie bo mam trudności z komputerem ze względu na słabnący wzrok. Pamięć też słabnie, energii też bardzo mało, pozostał tylko duch, jeszcze jako tako⁶⁰⁷.

Zmarł w Anglii, 16 listopada 2017 r. Pośmiertnie został awansowany przez Prezydenta RP Andrzeja Dudę do stopnia generała brygady.

Kramarski Edward

Edward Kramarski urodził się 15 września 1915 r. w Pobitym (obecnie Rzeszów), w rodzinie Józefa i Wiktorii z domu Buczek. Po ukończeniu szkoły powszechnej trafił do II Gimnazjum w Rzeszowie. Prawdopodobnie wówczas związał się z klubem piłkarskim CWKS Resovia Rzeszów, jednakże władze klubu nie posiadają żadnych danych na temat jego kariery zawodniczej. Następnie po maturze zgłosił się do Szkoły Podchorążych Lotnictwa, którą ukończył jako prymus 12 promocji.

Otrzymał przydział do lwowskiego 6 Pułku Lotniczego, gdzie trafił do III/6 Dywizjonu i 161 Eskadry Myśliwskiej. Podczas kampanii wrześniowej walczył w szeregach lotnictwa Armii „Łódź”. 2 września uczestniczył w potyczce zakończonej zestrzeleniem samolotu rozpoznawczego Hs 126, a później tego samego dnia wystartował wspólnie z ppor. Dzwonkiem na przechwycenie formacji niemieckich bombowców He 111. Podczas podchodzenia do bombowców, polskie

⁶⁰⁷ List F. Kornickiego do P. Rapińskiego, z 23 II 2016.

myśliwce zostały zaatakowane przez Bf 110. Samolot Kramarskiego został zestrzelony w rejonie wsi Sędziejowice i Emilianów. Pilot zginął podczas walki. Początkowo spoczywał w zbiorowej mogile na cmentarzu Doły w Łodzi, ale później został ekshumowany do indywidualnego grobu na tej samej nekropolii⁶⁰⁸.

Kuszlis-Grygułowicz Stanisław Prymus

V Stanisław Prymus Kuszlis-Grygułowicz urodził się 17 października 1899 r. w Siebieżu, w guberni witebskiej, w rodzinie Adolfa i Jadwigi Głęboczek. Początkowo rodzina przebywała na terenie Rosji – przyszły lotnik pobierał nauki w Rydze, a następnie w Rosławiu, gdzie ukończył gimnazjum. Po ukończeniu gimnazjum Kuszlis-Grygułowicz otrzymał promocję na podchorążego i przydział do 9 Syberyjskiego Gwardyjskiego Pułku Piechoty. Po rewolucji wrócił do Rosławia, gdzie podjął pracę jako kolejarz. Następnie w 1919 r. wraz z rodzicami powrócił do Polski. Rodzina osiedliła się w Bydgoszczy. 5 stycznia 1920 r. przyszły lotnik wstąpił do polskiego 14 Pułku Ułanów. W jednostce tej służył do 1925 r., gdy przeniesiono go do 6 Pułku Lotniczego we Lwowie. Decyzja ta jest jednak bardzo zastanawiająca, gdyż Kuszlis-Grygułowicz nie miał żadnych wcześniejszych związków z lotnictwem, a do bydgoskiej Szkoły Pilotów trafił dopiero 1 października 1926 r. Po jej ukończeniu w 1927 r. lotnik powrócił do Lwowa, gdzie pozostał aż do wybuchu wojny – wówczas przydzielono go do III/6 Dywizjonu Myśliwskiego, w skład którego wchodziły 161 i 162 Eskadra Myśliwska. Najprawdopodobniej pilot wykonywał w jednostce loty na samolotach łącznikowych RWD-8, które przydzielono do dywizjonu. Po zakończeniu kampanii wrześniowej przedostał się na zachód, do Francji, a następnie do Anglii. Po zakończeniu wojny wrócił do Polski⁶⁰⁹. Swoją służbę w Wojsku Polskim (od 1920 r., aż do demobilizacji i powrotu do kraju w 1947 r.) opisywał w następujący sposób:

5.I.1920 roku wstąpiłem do armii polskiej 14 pułk ułanów jazłowieckich przebywając w tymże pułku do 1925 roku w którym to przeniosłem się do lotnictwa; - 6 pułk lotniczy Lwów. W roku 1927 ukończyłem szkołę pilotów w Bydgoszczy i w tym charakterze dostałem przydział do 6 pułku lotniczego we Lwowie przebywając w nim do wybuchu wojny 1939 r.

1.9.1939 wyleciałem z dyonem myśliwskim na front pod Łódź.

⁶⁰⁸ O. Cumft, H.K. Kujawa, *Księga lotników polskich poległych, zmarłych i zaginionych 1939–1946*, Warszawa 1989, s. 89.

⁶⁰⁹ WBH, CAW, sygn. II.56.5903, k. 2.

12.9.1939 podczas wykonywania lotu bojowego zostałem kontuzjowany w okolicach Rawy – Ruskiej i umieszczony w 6 Okręgowym Szpitalu we Lwowie.

Wobec wkraczania Niemców do Lwowa, ranni mogący poruszać się o własnych siłach opuścili szpital udając się w kierunku rumuńskiej granicy, do tych należałem ja. 17.9.1939 przekroczyłem granicę rumuńską pod Kutami.

W Rumunii internowano mnie osadzając w obozie Karacal.

Z obozu przeniesiono mnie do szpitala dla zakończenia leczenia kontuzji w którym przebywałem do dnia 10.10.1939 r.

11.10.1939 wypłynąłem z portu Balczyk do Francji. Po przybyciu do Francji i zgłoszeniu się do odnośnych władz zostałem wcielony dn. 17.11.1939 do lotnictwa jako pilot w st. sierż. we Francji pozostałem do dn. 2.7.1940 r.

Po kapitulacji Francji 3.7.1940 r. przedostałem się do Anglii 16.7.1940 r. Wcielono mnie do lotnictwa jako pilota st. sierż. biorącego udział w operacjach lotniczych w Anglii, Afryce i Indiach. Po zakończeniu wojny dn. 13.3.1944 r. zostałem odtransportowany do Anglii gdzie 10.10.1944 przydzielono mnie do 587 dyonu lotniczego jako pilota.

Dnia 6.11.1944 wyjechałem do szpitala w celu leczenia malarii nabytej w Afryce.

9.12.44 Po wyjściu ze szpitala przydzielono mnie do 286 dyonu lotniczego jako pilota. Dnia 19.11.1945 przeniesiony zostałem do stacji lotniczej Hucknal na stanowisko D-cy plutonu pozostając tam do chwili zgłoszenia wyjazdu do kraju.

Dnia 16.12.1947 przybyłem transportem do Gdyni⁶¹⁰.

Pomimo dość zaawansowanego wieku lotnik cieszył się dobrą opinią przełożonych, co znalazło wyraz w opinii służbowej płk. Mateusza Iżyckiego, który w lipcu 1941 r. napisał o Grygułowiczu następującą opinię:

*Bardzo inteligentny, ideowy i lojalny. Chętny do pracy i latania. Bardzo zdyscyplinowany. Bardzo dobry pilot i podoficer*⁶¹¹.

Podobnego zdania o Kuszlisie-Grygułowiczu byli także Anglicy, którzy docenili jego starania podczas służby licznymi odznaczeniami, wśród których można wymienić między innymi Brązowy Krzyż Zasługi z Mieczami, prawo do noszenia angielskiej odznaki lotniczej pilota, dwukrotnie brytyjski Medal Lotniczy, Gwiazdę za wojnę 1939/1945, Africa Star i War Medal⁶¹². Po wojnie Kuszlis-Grygułowicz osiadł na stałe w Bydgoszczy, gdzie zmarł 1 kwietnia 1978 r.

⁶¹⁰ WBH, CAW, sygn. II.56.5903, k. 5–6.

⁶¹¹ WBH, CAW, sygn. II.53.33026, k. 15.

⁶¹² WBH, CAW, sygn. II.53.33026, k. 10.

Malarowski Andrzej

Andrzej Malarowski urodził się 11 lutego 1911 r. w Łodzi. W tym samym mieście ukończył Salezjańską Szkołę Rzemiosł, utworzoną w 1922 r. przy ulicy Wodnej 34. Jednocześnie zainteresował się lotnictwem. W latach 1928–1930 pracował w firmie J. Jarish, zajmującej się produkcją śrub. W 1930 r. wstąpił do Łódzkiego Klubu Lotniczego, przemianowanego później na Aeroklub Łódzki. **V** Jednocześnie przeszedł przeszkolenie z zakresu pilotażu na terenie lotniska Lublinek. Jego instruktorem był Franciszek Żwirko⁶¹³. Rok później wstąpił do wojska i otrzymał przydział do 131 Eskadry Myśliwskiej wchodzącej w skład III/3 Dywizjonu Myśliwskiego. Krótko potem został skierowany do szkoły lotniczej w Bydgoszczy, po jej ukończeniu trafił do Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu.

Następnie pilota skierowano do 143 Eskadry Myśliwskiej, wchodzącej w skład III/4 Dywizjonu Myśliwskiego, wchodzącego w skład toruńskiego 4 Pułku Lotniczego. Później Malarowski otrzymał przydział do 142 Eskadry Myśliwskiej. 5 lipca 1934 r. brał udział w zderzeniu dwóch samolotów myśliwskich w rejonie miejscowości Plewiska koło Poznania. W wyniku wypadku doszło do zniszczenia dwóch samolotów, a śmierć poniósł por. Gustaw Karol Langer, Malarowski zdołał uratować się na spadochronie. W 1934 r. zwrócił się z prośbą o nadanie mu pamiątkowej odznaki do firmy The Irving Air Chute Company, która nadawała pamiątkową odznakę wszystkim pilotom, którzy uratowali się dzięki spadochronom produkowanym przez firmę.

⁶¹³ P. Sikora, *Kapitan Malarowski 1911–1985, cz. 1*, „Lotnictwo z Szachownicą” nr 41, s. 37.

Fot. 96 Andrzej Malarowski.
Źródło: polishairforce.pl



W latach 1935–1936 Malarowski otrzymał przydział do Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa. Krótko potem został przydzielony do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Po jej ukończeniu odbył kurs instruktorski w Dęblinie, a następnie został przydzielony do 161 Eskadry Myśliwskiej wchodzącej w skład III/6 Dywizjonu Myśliwskiego bazującego na lotnisku Lwów – Skniłów. Kampanię wrześniową odbył w szeregach lwowskiego dywizjonu; prawdopodobnie 2 września został ranny, ale pomimo tego pozostał w jednostce – kula wystrzelona z niemieckiego karabinu maszynowego utkwiała w pobliżu jego kręgow szyjnych i nie mogła być usunięta⁶¹⁴.

Po zakończeniu kampanii wrześniowej Malarowski przedostał się do Francji. Po przeszkoleniu na sprzęcie francuskim otrzymał przydział do Eskadry Koolhoven, dowodzonej przez kpt. Jasinowskiego. Nazwa jednostki wynikała z faktu wyposażenia jej w holenderskie samoloty myśliwskie Koolhoven FK58. We Francji Malarowski nie odniósł żadnych zwycięstw. Po upadku Francji, podobnie jak większość polskiego personelu latającego, znalazł się w Wielkiej Brytanii, gdzie przeszedł przeszkolenie na sprzęcie brytyjskim. Początkowo otrzymał

⁶¹⁴ Ibidem, s. 39.

przydział do 307 Dywizjonu Myśliwskiego Nocnego „Lwowskich Puchaczy”, który wyposażono w dwumiejscowe samoloty myśliwskie Defiant. Malarowski należał do grona niezadowolonych z tego faktu pilotów, którzy domagali się przeniesienia ich do jednostki wyposażonej w jednomiejscowe myśliwce. Wraz z resztą grupy niezadowolonych Malarowski trafił do 5 OTU w Aston Down, gdzie 15 października wykonał swój pierwszy lot na myśliwcu Hurricane noszącym oznaczenie RF-J i numer seryjny N2661. Następnie otrzymał przydział do 303 Dywizjonu Myśliwskiego, który w tym czasie skierowano do Leconfield. Pierwszy lot operacyjny w barwach „303” wykonał 26 października na Hurricane z oznaczeniem RF-Q i numerze seryjnym L2026. Zadanie nie zostało odnotowane w Operational Record Book dywizjonu⁶¹⁵.

Kolejnym postingiem Malarowskiego był 43 Dywizjon RAF, do którego trafił razem z Waławem Gimerem i Bronisławem Mickiewiczem. W tym samym czasie w dywizjonie służyli także Bernard Groszewski i Bronisław Malinowski. 15 grudnia podczas lotu patrolowego na Hurricane z oznaczeniem FT-H i numerem seryjnym R4227 doszło do przerwania pracy silnika, w związku z czym Malarowski musiał skakać ze spadochronem w odległości 1 mili od wyspy May. Po godzinie został podjęty na pokład niszczyciela HMS „Brilliant”. 10 lutego 1941 r. Malarowski podczas lotu próbował zaatakować zauważonego Dorniera Do 217, ale Niemiec zdołał uniknąć walki i uciekł.

Krótko potem Malarowski otrzymał skierowanie do 317 Dywizjonu Myśliwskiego „Wileńskiego”, w którym przebywał do września 1941 r. W księdze pamiątkowej dywizjonu znajduje się krótki biogram autorstwa samego lotnika:

Urodziłem się 11 lutego 1911 r. w Łodzi. Wkrótce po opuszczeniu szkół, ukończyłem kurs pilotażu przy Łódzkim Klubie Lotniczym mając instruktora śp. kpt. pil. Żwirkę. Wstąpiwszy w 1930 r. do lotnictwa mając 19 lat byłem kolejno:

1931 r. – 131 eskadra myśliwska – Poznań

1931 r. – kurs pilotażu – Bydgoszcz – Grudziądz

1931 – 1933 r. – 34 eskadra liniowa – Poznań

1933 r. – kurs myśliwski Grudziądz

1933–1935 r. – 131 eskadra myśliwska – Poznań

1935–1936 r. – Instytut Techniczny Lotnictwa – Warszawa

1936–1938 r. – Szkoła Podchorążych Piechoty – Bydgoszcz

1938–1939 r. – Szkoła Podchorążych Lotnictwa – Dęblin

1939 r. – instruktorski kurs myśliwski – Ułęż

⁶¹⁵ Idem, *Kapitan Malarowski 1911–1985*, cz. 2, „Lotnictwo z Szachownica” nr 42, s. 33.

1939 r. – 161 eskadra myśliwska – Lwów

Przez okres kampanii wrześniowej brałem czynny udział jako pilot 161 eskadry myśliwskiej pod Łodzią, – ranny w szyję.

Po przekroczeniu granicy rumuńskiej we wrześniu 1939 r. przedostałem się przez Rumunię – Jugosławię – Włochy do Francji gdzie przez okres trzech miesięcy w 1940 r. byłem instruktorem w Ecole de Pilotage nr. 1 w Etampes pod Paryżem a następnie w bojowej eskadrze myśliwskiej.

Po kapitulacji Francji i po przybyciu do Anglii zacząłem latać 1940 r., kolejno w dziennych myśliwskich 307 (polski), 303 (polski), 43 (angielski) i od chwili utworzenia 317 sqdn., przez 7 miesięcy do września 1941 r., z którą to chwilą zacząłem latać w nocy, w 87 sqdn „United Provinces” i 533 night fighter stale na „Hurricane”⁶¹⁶.

Następnie skierowano go do 87 Dywizjonu RAF „United Provinces”, przeznaczonych do działań nocnych wspólnie z nieuzbrojonymi samolotami Havoc I Turbinlite. Zadaniem załogi Havoca było oświetlenie reflektorem samolotów przeciwnika, które następnie atakował pilot lecącego w pobliżu Hurricane’a. 5 grudnia 1941 r. Malarowski miał okazję do zaatakowania w ten sposób Ju 88, ale niemiecka maszyna zdołała uciec przez Polakiem. 19 sierpnia 1942 r. samolot Malarowskiego został trafiony pociskiem artylerii przeciwlotniczej, który przebił zbiornik paliwa. Polak zdołał dotrzeć do Tangmere, gdzie bezpiecznie wylądował.

Krótko potem trafił do 533 Dywizjonu, a po jego rozwiązaniu w lutym 1943 r. do 264 Dywizjonu RAF „Madras Presidency”, wyposażonego w dwusilnikowe samoloty De Havilland Mosquito. 1 marca 1943 r. po zapoznaniu się z samolotami tego typu Malarowski otrzymał awans do stopnia Flight Lieutenant i krótko potem został odesłany na kurs instruktorski w Montrose, skąd w maju 1943 r. przeniesiono go do 16 Polskiej Szkoły Pilotażu Podstawowego w Newton. 1 marca 1944 r. został awansowany do stopnia kapitana. Następnie we wrześniu 1944 r. został przydzielony do 303 Dywizjonu Myśliwskiego, w którego szeregach służył do końca wojny. W „dywizjonie kościuszkowskim” Malarowski przeszkolił się w lotach na P-51 Mustang, które pod koniec wojny znalazły się na wyposażeniu dywizjonu.

Po wojnie Malarowski pozostał na emigracji. Ożenił się z Angielką. Do 1956 r. służył w RAF, a następnie podjął pracę w firmie Sigma Instruments w Letchworth. W latach 1964–1976 pracował w Cam Gears. Następnie przeszedł na emeryturę. Zmarł 4 października 1985 r. w Hitchin, gdzie spoczywa na cmentarzu St. John’s.

⁶¹⁶ IPMS, sygn. LOT.55/47/1, k. 13.

Malinowski Jan

Jan Malinowski urodził się 7 stycznia 1915 r. w Salzburgu w Austrii, w rodzinie Jana i Anny z domu Popiołek. Rodzina zamieszkiwała w Mszanie koło Lwowa. Malinowski w 1928 r. ukończył szkołę powszechną we Lwowie, a następnie rozpoczął 3-letnią naukę w Szkole Przemysłowej we Lwowie, w której uzyskał zawód ślusarz maszynowy⁶¹⁷. Następnie podjął starania o przyjęcie do służby wojskowej w lotnictwie, za sprawą starszego brata Bronisława. W 1933 r. zdał egzaminy na Wydział Mechaniczny Politechniki Lwowskiej. Rok później zdał kurs motorowy w Łucku⁶¹⁸, po czym zrezygnował z dalszych studiów i zgłosił się na ochotnika do 6 Pułku Lotniczego we Lwowie. Podobno kandydaturę Jana do służby w lotnictwie poparł jego starszy brat Bronisław.

W 1937 r. Jan ukończył kurs podstawowy pilotażu, a następnie otrzymał przydział na kurs Wyższego Pilotażu w Grudziądzu. Po jego ukończeniu otrzymał przydział do 162 Eskadry Myśliwskiej, w której szeregach wziął udział w kampanii wrześniowej. Podczas bitwy powietrznej nad Pabianicami ostrzelał myśliwiec niemiecki atakujący samolot ppor. Jana Dzwonka. Następnie, prawdopodobnie 17 września był pilotem, który zestrzelił jeden z bombowców Sb-2 atakujących stację kolejową w Tarnawicy Leśnej koło Stanisławowa. Następnie przeleciał do Rumunii. Podczas przejmowania samolotów należących

⁶¹⁷ WBH, CAW, sygn. II.53.35965, k. 2.

⁶¹⁸ Jan Malinowski, [dostęp 2 IV 2020] <https://niebieskaeskadra.pl/?control=8&id=4434>.

Fot. 97 Jan Malinowski.
Źródło: niebieskaeskadra.pl.



do lwowskiego dywizjonu przez Rumunów, Malinowski miał jakoby zażądać, aby oficerowie rumuńscy wystawili mu na piśmie zaświadczenie o przejęciu maszyn. Następnie przedostał się do Francji, gdzie przeszedł przeszkolenie na samolotach Morane-Saulnier Ms. 406. Po jego zakończeniu uzyskał przydział do jednostki francuskiej i wykonał kilka lotów bojowych, ale nie udało mu się zestrzelić żadnego samolotu nieprzyjaciela.

Po przedostaniu się do Wielkiej Brytanii został przeszkolony na sprzęcie brytyjskim w 58 OTU w Gargemouth i po dość długim pobycie w Blackpool otrzymał przydział do 317 Dywizjonu Myśliwskiego, w którym przebywał od 27 marca 1941 r. do 11 lipca 1943 r. W tym czasie Malinowski uczestniczył w kilku interesujących lotach bojowych, np. 10 lipca 1941 r. w potyczce z Niemcami, która zakończyła się uszkodzeniem niemieckiego myśliwca Bf 109. Pilot relacjonował to starcie w następujący sposób:

10 lipca 1941 r. [...] jakieś 1-2 mile na północ od Hawru, podczas lotu z dywizjonem w szyku, zobaczyłem 5 Me 109 lecących 3000 stóp ponad nami, które rozdzieliły się na dwie grupy, złożone z 2 i 3 samolotów. Nad nimi były jeszcze 3 Me 109 lecące oddzielnie. [...] Gdy dowódca dywizjonu zmienił formację z lewej na prawą, został zaatakowany od tyłu z góry. Wezwałem dowódcę przez radio „Prowadzący, bandyta po twojej lewej” i wystrzeliłem dwusekundową serię z

odległości 150 jardów. Samolot nieprzyjaciela wykonał skręt w lewo i przeszedł w nurkowanie. Dowódca dywizjonu, wystrzelił serię i ruszył za nim, ale ja również pozostałem w kole. Drugi raz zostałem zaatakowany z przodu, od strony słońca. Wystrzeliłem 3 sekundową serię do nieprzyjacielskiego samolotu, który przeszedł na prawo i w dół, od środka okręgu⁶¹⁹, pozostawiając za sobą mały ślad dymu, znikający w mgle. Powróciłem do formacji⁶²⁰.

V

15 lutego 1942 r. podczas lotu ze Stanisławem Brzeskim piloci dostrzegli nieznaną samolot, który rozpoznali jako B-24 Liberator, należący do British Overseas Airways Corporation. Samolot wykonywał lot do Kairu. Mimo że Polacy prawidłowo rozpoznali samolot, brytyjski operator radaru nakazał jego zestrzelenie, twierdząc iż jest to niemiecki Fw 200 Condor. Polacy zestrzelili samolot, a dopiero na lotnisku dowiedzieli się, że to Brytyjczycy popełnili błąd. Obu lotników zamierzano skazać na karę więzienia, ale ostatecznie udało się im dowieść swojej niewinności. Podczas jednego z kolejnych lotów Malinowski rozbił swój samolot i trafił na krótko do szpitala, gdzie przebywał między 30 sierpnia 1941 r. a 5 września 1941 r.⁶²¹ Po powrocie do jednostki dokończył turę lotów bojowych. 1 września 1941 r. został awansowany do polskiego stopnia, starszego sierżanta, a po zakończeniu tury operacyjnej otrzymał promocję do stopnia Warrant Officer. 11 lipca 1943 r. przeniesiono go na stanowisko instruktora do 58 OTU. Co ciekawe, rozkaz przeniesienia podpisał jego kolega z III/6 Dywizjonu, Franciszek Kornicki⁶²².

Po półrocznym odpoczynku powrócił do wykonywania lotów bojowych, tym razem w szeregach 308 Dywizjonu Myśliwskiego „Krakowskiego”, do którego przeniesiono go 11 listopada 1943 r. 7 grudnia 1944 r. zakończył drugą turę lotów bojowych. W tym czasie dowódcą dywizjonu był kpt. pil. Karol Pniak. Po zakończeniu drugiej tury, Malinowski rozpoczął starania o ukończenie podchorążówki. Ostatecznie przyjęto go do Szkoły Podchorążych Piechoty i Kawalerii Zmotoryzowanej w North Berwick, gdzie trafił na VIII kurs dla kandydatów na oficerów lotnictwa. Z tego okresu zachowała się opinia komendanta szkoły, płk. Tarnasiewicza, który tak oceniał Malinowskiego:

Niezbyt inteligentny. Charakter bez zniekształceń. Towarzysko dosyć wyrobiony. Wiedza ogólna niezbyt wielka, wojskowa dość duża. Orientacja w terenie dobra. Decyzję pobiera słusznie. W dowodzeniu wykazuje dużo inicjatywy i stanowczości.

⁶¹⁹ Prawdopodobnie pilotowi chodzi o środek celownika.

⁶²⁰ TNA, sygn. AIR 50/127/17, k. 1.

⁶²¹ WBH, CAW, sygn. II.53.35965, k. 5.

⁶²² Ibidem.

*Prezencja dobra. Pilny i zdyscyplinowany. Ambitny lecz niezbyt wydajny w pracy. Wyrzymały na trudy i sprawny fizycznie. Ogólnie dobry*⁶²³.

W kwietniu 1945 r., po ukończeniu kursu podoficerskiego, Malinowski trafił do 317 Dywizjonu Myśliwskiego, w którym pozostawał aż do zakończenia swojej służby na zachodzie. W tym czasie ożenił się, a w październiku 1947 r. powrócił do Polski. W napisanym wówczas życiorysie tak przedstawił swoje wojenne losy:

Dnia 1 września 1939 r. brałem udział w kampanii wrześniowej, jako pilot myśliwski na odcinku Łódź – Częstochowa. Na rozkaz władz wojskowych przekroczyłem granicę Polski drogą powietrzną dnia 19.9.1939 r. udając się do Rumunii.

*Z Rumunii przez Syrię pojechałem do Francji i tam byłem w lotnictwie do chwili kapitulacji. Do Anglii przybyłem drogą morską w lipcu 1940 r. i tam ponownie zacząłem latać w jednostce angielskiej. W lutym 1941 r. zostałem przydzielony do 317 eskadry myśliwskiej w której latałem jako pilot bojowy do 14 lipca 1943 r. Przez następne trzy miesiące byłem instruktorem pilotażu. W listopadzie 1943 r. zostałem przeniesiony do 308 eskadry myśliwskiej i w niej brałem udział we wszystkich operacjach bojowych i podczas inwazji na Francję. Dnia 6 stycznia 1945 zostałem wysłany do szkoły podchorążych i po jej ukończeniu 5 kwietnia 1945 r. zostałem ponownie przeniesiony do 317 eskadry myśliwskiej i w tej eskadrze pozostałem na okupację Niemiec do dnia 24 listopada 1946 r.*⁶²⁴

Po powrocie do kraju wraz z żoną Ireną (z domu Zaleską), osiedlił się we Wrocławiu, gdzie podjął pracę w Zakładach Gazownictwa Okręgu Wrocławskiego. Jednocześnie społecznie pracował w Aeroklubie. W 1950 r. na fali czystek stalinowskich odmówiono mu prawa do wykonywania lotów, jednocześnie zaczął być obserwowany przez „bezpiekę”, która jednak nie zdecydowała się na podejmowanie kroków przeciwko Malinowskiemu. W 1956 r. w ramach odwilży „po październikowej” został przyjęty przez Tadeusza Więckowskiego do Lotnictwa Sanitarnego. W 1977 r. przeszedł na emeryturę. Zmarł 21 grudnia 1986 r. Został pochowany we Wrocławiu na cmentarzu św. Wawrzyńca przy ul. Odonu Bujwida 51.

Morawski Stanisław

Stanisław Morawski urodził się 2 stycznia 1899 r. w Zakopanem w powiecie nowotarskim, w województwie krakowskim. Po zakończeniu nauki w 7-klasowej szkole realnej, 17 VIII 1918 r. wstąpił do wojska. Początkowo odbywał służbę wojskową w jednostkach saperów. W trakcie wojny polsko-bolszewickiej służył w

⁶²³ WBH, CAW, sygn. II.53.35965, k. 15.

⁶²⁴ WBH, CAW, sygn. II.56.10703, k. 4–5.

3 pułku saperów. Po jej zakończeniu na krótko przeszedł do rezerwy (1922–1925), by powrócić do służby w 3 pułku jako dowódca kompanii. W kwietniu 1926 r. Morawski zgłosił się na kurs pilotażu prowadzony w 3 Pułku Lotniczym w Poznaniu, a po jego ukończeniu trafił do 2 Pułku Lotniczego w Krakowie.

W Krakowie Morawskiego przydzielono do 22 Eskadry Liniowej, w której służył w latach 1926–1928. Lata 1929–1931 spędził w 5 Pułku Lotniczym w Lidzie (Wilnie). W lutym 1931 r. otrzymał przydział do poznańskiego III/3 Dywizjonu Myśliwskiego, do 131 Eskadry Myśliwskiej. Na stanowisku tym został zastąpiony przez por. pil. Piotra Łagunę. W kwietniu 1934 r. przejął dowodzenie nad III/3 Dywizjonem Myśliwskim, wcześniej stanowisko dowódcy dywizjonu zajmował mjr pil. Stefan Pawlikowski. Dowodzenie nad poznańskim dywizjonem sprawował do października 1937, kiedy to przekazał swoje obowiązki mjr. pil. Mieczysławowi Mümlerowi. Od października 1937 r. dowodził lwowskim III/6 Dywizjonem Myśliwskim. W jego szeregach wziął udział w kampanii wrześniowej⁶²⁵, podczas której nie wykonywał lotów bojowych, oficjalnie chcąc umożliwić młodszym pilotom udział w walce. Następnie przedostał się do Rumunii, a potem do Francji, gdzie jego postawa we wrześniu nie budziła entuzjazmu władz wojskowych.

⁶²⁵ IPMS, sygn. LOT.A.IV.1/36c, k. 3–4.

Fot. 98 Stanisław Morawski. Źródło: polishairforce.pl.



Po kampanii francuskiej Morawski przedostał się do Wielkiej Brytanii, gdzie przeszedł przeszkolenie na sprzęcie brytyjskim i został skierowany do 300 Dywizjonu Bombowego. Zginął 8 października 1943 r. podczas lotu bojowego nad Zatoką Biskajską.

Pokrzywnicki Stanisław

Stanisław Pokrzywnicki urodził się 7 maja 1909 r. w Sójkach, powiat kutnowski, w województwie warszawskim. Ojciec, Waclaw Pokrzywnicki, był z zawodu felcerem⁶²⁶, matka Czesława zajmowała się prowadzeniem domu. W 1929 r. Pokrzywnicki zdał maturę w Gimnazjum i Liceum im. gen. Jana Henryka Dąbrowskiego w Kutnie. Po maturze wstąpił do Szkoły Podchorążych Piechoty w Różanie. Rok później rozpoczął studia medyczne na Uniwersytecie Warszawskim, na wydziale lekarskim. W 1936 r. ukończył studia i po ukończeniu Szkoły Podchorążych Sanitarnych zgłosił się do służby w wojskowej służbie zdrowia.

Otrzymał przydział do 6 Pułku Lotniczego we Lwowie. Początkowo nie cieszył się najlepszą opinią przełożonych, którzy oceniali, że nie zna regulaminów i wymaga stałej kontroli z ich strony⁶²⁷. Wiosną 1939 r. został awansowany do

⁶²⁶ WBH, CAW, sygn. AP 4074, k. 15.

⁶²⁷ WBH, CAW, sygn. AP 4074, k. 11.

stopnia porucznika i otrzymał przydział do III/6 Dywizjonu Myśliwskiego, wraz z którym udał się pod Łódź. 2 września opiekował się rannym podczas walki powietrznej ppor. Dzwonkiem, który trafił do szpitala w Pabianicach, następnie 4 września udzielał pierwszej pomocy rannym w wyniku niemieckiego nalotu lotnikom i żołnierzom lwowskiego dywizjonu, między innymi Antoniemu Falukiewiczowi.

V

Po zakończeniu wojny obronnej przedostał się do Rumunii, następnie do Francji i ostatecznie do Anglii. W Wielkiej Brytanii został mianowany lekarzem dywizjonowym w 302 Dywizjonie Myśliwskim „Poznańskim”, do którego w pierwszym okresie jego istnienia trafił między innymi Czesław Głowczyński, znany Pokrzywnickiemu z III/6 Dywizjonu. Na stanowisku lekarza dywizjonowego pozostawał do 1944 r. W tym czasie, w 1943 r., otrzymał awans do stopnia kapitana. Po zakończeniu służby w 302 Dywizjonie Myśliwskim mianowano go lekarzem Polskiego Skrzydła Myśliwskiego, stanowisko to zajmował aż do demobilizacji w 1946 r. Następnie przez prawie rok odbywał specjalizację z zakresu anestezji w szpitalu uniwersyteckim w Oxfordzie. Do Polski powrócił w październiku 1947 r. On sam tak opisywał swoje wojenne losy:

W czasie wojny 1939 roku pełniłem funkcję lekarza w dywizjonie myśliwskim 6 pułku lotniczego i wraz z dywizjonem na rozkaz przekroczyłem granicę rumuńską w drugiej połowie września 1939 roku. W Rumunii pełniłem obowiązki lekarza w obozie niedaleko od Babadaj. Opuściłem Rumunię w końcu grudnia 1939 roku i w styczniu byłem we Francji gdzie prowadziłem oddział dla Polaków w szpitalu francuskim jako porucznik lekarz polskiego lotnictwa we Francji. W maju 1940 roku dostałem rozkaz wyjazdu do Anglii na stanowisko lekarza w nowo tworzących się jednostkach lotnictwa polskiego w Anglii. Kolejno byłem lekarzem stacji lotniczej, następnie lekarzem 302 polskiego dywizjonu myśliwskiego, następnie starszym lekarzem polskiego skrzydła i lotniska. W 1944 roku brałem udział w czasie in-



Fot. 99 Stanisław Pokrzywnicki. Źródło: CAW.

wazji Francji i Belgii. W 1946 roku zostałem przydzielony do szpitala uniwersyteckiego w Oxfordzie na specjalizację w dziedzinie anestezji gdzie pozostawałem pracując prawie aż do opuszczenia Anglii. W marcu 1947 roku zgłosiłem się na wyjazd do Kraju, a przyjechałem dopiero 25.10.1947 r.

1.9.1943 roku zostałem mianowany kapitanem.

Z odznaczeń polskich posiadam Srebrny Krzyż Zasługi i Medal Lotniczy czterokrotnie⁶²⁸.

Do Polski Pokrzywnicki powrócił z żoną, z pochodzenia Irlandką, Marią, oraz córką. W latach 1948–1961 był związany z II Kliniką Chirurgiczną Uniwersytetu Łódzkiego, gdzie pracował pod kierownictwem profesorów Jerzego Rutkowskiego i Jana Molla. W 1949 r. uzyskał tytuł doktora medycyny. Od grudnia 1961 r. pracował w pierwszej w Polsce Katedrze Anestezjologii działającej na Wojskowej Akademii Medycznej w Łodzi. W 1965 r. Katedrę przeniesiono do Warszawy. Był jednym z najwybitniejszych polskich anestezjologów, autorem 58 prac naukowych,

⁶²⁸ WBH, CAW, sygn. II.56.10584, k. 5–6.

w tym wielu podręczników i tłumaczeń. W stan spoczynku przeszedł w stopniu pułkownika w 1984 r. Zmarł 20 listopada 1993 r. Pochowany w Warszawie na Cmentarzu Wojskowym na Powązkach.

V

Ruszel Piotr

Piotr Ruszel urodził się 12 sierpnia 1918 r. w Stanisławowie, według innych źródeł urodził się 12 maja. Uczęszczał do gimnazjum w Stanisławowie, w 1936 r. wstąpił do wojska, następnie wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Po zakończeniu SPL został skierowany do 6 Pułku Lotniczego we Lwowie, gdzie włączono go do 161 Eskadry Myśliwskiej, wchodzącej w skład III/6 Dywizjonu Myśliwskiego. Wraz z jednostką wziął udział w kampanii wrześniowej.

Zginął podczas walki z samolotami nieprzyjaciela 2 września. Wśród badaczy brak zgody odnośnie do miejsca, w którym doszło do starcia i upadku samolotu Ruszela. Według niektórych opracowań pilot zginął podczas awaryjnego lądowania w rejonie Rzgowa. Według starszej i prawdopodobnie bliższej prawdy wersji, samolot Ruszela lądował w pobliżu Orchowa. Podczas upadku od samolotu odpadł silnik, który miał znajdować się w odległości 800 m od samolotu. Zdaniem badaczy skupionych wokół poznańskiego detektorysty Juliusza Molskiego, upadek miał miejsce w Rzgowie. Nie jest to jednak zgodne z kierunkiem prawdopodobnego lotu Ruszela oraz rejonem, w którym miała miejsce potyczka z samolotami nieprzyjaciela⁶²⁹.

Początkowo spoczywał na cmentarzu wojskowym Doły w Łodzi. Później za sprawą działań władz Aeroklubu Łódzkiego zwłoki Ruszela zostały ekshumowane i złożone w odrębnej mogile na tym samym cmentarzu⁶³⁰.

Ciekawym i praktycznie nieznanym wątkiem jest relacja Stanisława Lotha, którą przez kilka lat próbował badać pracownik Muzeum Miasta Pabianic, Robert Adamek. Prawdopodobnie Piotr Ruszel jest lotnikiem, który kryje się pod pseudonimem „Pietia” w opowiadaniu

⁶²⁹ Por. rozdział II niniejszego opracowania.

⁶³⁰ O. Cumft, H.K. Kujawa, op. cit., s. 147; K.J. Zakrzewski, *Piotr Ruszel*, „Lotnicza gazeta łódzkiego regionu Na Prostej”, nr 4 (IX/X)/2009, s. 4.

Fot. 100 Piotr Ruszel.

Źródło: polishairforce.pl.



Lotha. Jeżeli tak, to najprawdopodobniej 31 sierpnia, po przybyciu do Widzewa – Ksawerowa, wykonał jeszcze krótki przelot z młodym Stanisławem Lothem – możliwe, że chodziło po prostu o przeparkowanie samolotu na lotnisku polowym lub przelot na inne pole wzlotów. Loth w ciekawy sposób opisuje śmierć „Pietii”. Relacja Lotha, jest kolejnym zaprzeczeniem koncepcji mówiącej o tym, że Ruszel mógłby zginąć w rejonie Rzgowa. Loth zapamiętał bowiem, że lotnik ratował się na spadochronie⁶³¹. 7-letni Loth był wówczas na wakacjach u swoich krewnych (rodziny Herse), do których należał majątek Widzew – Ksawerów, w którym znajdowało się lądowisko dywizjonu w dniach 1–5 września. Nawet przy najlepszych warunkach pogodowych nie mógłby widzieć skaczącego na spadochronie lotnika, gdyby ten znajdował się w rejonie Rzgowa. Co innego, gdyby faktycznie do walki doszło w rejonie dworca kolejowego Łódź Kaliska.

Rębalski Kazimierz

Kazimierz Rębalski urodził się 1 kwietnia 1913 r. w Warszawie. Początkowo uczęszczał do warszawskiego Gimnazjum im. Władysława Giżyckiego, w którym

⁶³¹ S. Loth, *Relacja*, [dostęp 3 IV 2020] <https://um.pabianice.pl/artukul/110/402/loth>.

ukończył 5 klas z wynikiem chlubnym, następnie kontynuował naukę w Korpusie Kadetów nr 2 w Chełmnie, gdzie zdał maturę i uzyskał stopień podchorążego. Po zakończeniu edukacji w 1933 r. trafił do Szkoły Podchorążych Piechoty w Różaniu, gdzie przebywał przez rok. Latem 1934 r. odbył kurs szybowcowy w Ustianowej, a następnie przeniósł się do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie.

V Kramarski zakończył naukę w szkole w 1936 r. Następnie został skierowany do Grudziądza, gdzie ukończył kurs wyższego pilotażu. Latem tego roku ponownie przebywał na kursie szybowcowym w Ustianowej. W listopadzie 1936 r. został przydzielony jako pilot do 64 Eskadry Liniowej wyposażonej w samoloty Potez XXV. W jednostce tej pełnił obowiązki młodszego oficera eskadry. W 1937 r. odbył jeszcze kurs instruktorski w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa w Warszawie, a po jego zakończeniu organizował we Lwowie przeszkolenie personelu eskadr liniowych przezbrajanych stopniowo na samoloty PZL.23 „Karaś”. Z dniem 1 listopada 1937 r. otrzymał przydział do III/6 Dywizjonu Myśliwskiego, w który mianowano go dowódcą klucza. Latem następnego roku został mianowany komendantem Ośrodka Wojskowego Przystosobienia Lotniczego we Lwowie.

W marcu 1938 r. Rębalski trafił do Stanisławowa, gdzie przejściowo stacjonował lwowski dywizjon przechwytyjący samoloty sowieckie naruszające granicę państwową w celu przedostania się do Czechosłowacji. Następnie trafił do Eskadry KOP w Sarnach na Polesiu. W styczniu i lutym 1939 r. ukończył kurs instruktora narciarskiego dla wojskowych, organizowany przez Polski Związek Narciarski. Latem 1939 r. uczestniczył w zorganizowanym w Warszawie kursie radiowym i łącznościowym dla oficerów polskiego lotnictwa.

Podczas kampanii wrześniowej walczył w szeregach III/6 Dywizjonu Myśliwskiego wchodzącego w skład lotnictwa Armii „Łódź”. 18 września razem z rzutem kołowym przekroczył granicę i przedostał się do Rumunii, a dalej do Francji. Początkowo przebywał w bazie lotniczej w Lyon – Bron, następnie na podparyskim lotnisku Le Bourget. Początkowo zamierzał dołączyć do grupy oficerów lotnictwa, którzy

Fot. 101 Kazimierz Rębalski. Źródło:
polishairforce.pl.



zgłosili zainteresowanie wyjazdem do Wielkiej Brytanii i przeszkoleniem na sprzęcie brytyjskim, ale ostatecznie zdecydował się pozostać we Francji, gdzie został włączony w skład polskiej eskadry myśliwskiej, której zadaniem była obrona bazy w Lyon. Następnie otrzymał przydział do francuskiej III/9 Grupy Myśliwskiej, przydzielonej początkowo na front alpejski, a później walczącej na froncie niemieckim. Ostatnie loty bojowej wykonał nad frontem włoskim.

Podczas ewakuacji do Afryki Północnej został ciężko ranny w katastrofie lotniczej. Po zaleczeniu ran zgłosił się do służby na statku M/s Lida, na którego pokładzie przedostał się do Montrealu, gdzie zameldował się w Konsulacie Polskim i przesłał meldunek o swoim położeniu⁶³². Prawdopodobnie dopiero pod koniec wojny pozwolono mu na wznowienie służby liniowej, w szeregach 663 Dywizjonu Samolotów Artylerii współpracującego z artylerią II Korpusu Polskiego we Włoszech. Po zakończeniu wojny pozostał na emigracji. Zmarł 30 lipca 1970 r. w Kanadzie. Spoczywa na cmentarzu Holy Sepulchre, przy Spring Gardens Road w Burlington.

⁶³² IPMS, sygn. LOT.A.IV/1/40a/24, k. 3–4.

Szczęśniewski Władysław

Władysław Szczęśniewski urodził się 19 czerwca 1904 r. w Otwocku, w powiecie warszawskim, województwie warszawskim. Po ukończeniu 8-klasowej szkoły elementarnej w Otwocku, w 1926 r. wstąpił do wojska, gdzie w tym samym roku uzyskał świadectwo dojrzałości w Szkole Podchorążych Piechoty w Warszawie. Po jej ukończeniu w październiku 1927 r. zgłosił się do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Po dwóch latach ukończył ją jako podporucznik i uzyskał specjalność obserwatora. Następnie został przydzielony do warszawskiego 1 Pułku Lotniczego, gdzie skierowano go do 12 Eskadry Liniowej, w której jako obserwator służył aż do 1931 r. W maju 1931 r. został przyjęty do Dębłina na podstawowy kurs pilotażu. Po jego ukończeniu, z dniem 1 stycznia 1932 r. uzyskał awans do stopnia porucznika, a następnie w maju tego samego roku został skierowany na kurs wyższego pilotażu do Grudziądza. Po jego ukończeniu powrócił do 1 Pułku Lotniczego, gdzie najpierw służył w 112 Eskadrze Myśliwskiej, a później w 113 Eskadrze Myśliwskiej. 1 października 1937 r. objął dowodzenie nad 113 Eskadrą. Na stanowisku dowódcy pozostawał aż do 31 grudnia 1938 r., kiedy to otrzymał przydział do 161 Eskadry Myśliwskiej, wchodzącej w skład lwowskiego III/6 Dywizjonu Myśliwskiego.

W jego szeregach odbył kampanię wrześniową. Prawdopodobnie, podobnie jak mjr Morawski, nie wykonał żadnego lotu bojowego, choć w „Zeszycie ewidencyjnym” odnotował, że eskadra przybyła do Widzewa – Ksawerowa 30 sierpnia 1939 r., a także że w czasie pobytu dywizjonu na wspomnianym lotnisku wykonywał loty bojowe. Po 17 września wraz z rzutem kołowym dywizjonu przedostał się do Rumunii. Następnie dotarł do Francji, gdzie przydzielono go do jednostki szkolnej, a później, po przeszkoleniu na sprzęcie francuskim, razem z ppor. Stanisławem Królem i Sergiuszem Szpakowiczem trafił do klucza myśliwskiego dowodzonego przez kpt. Kazimierza Kuziana. Podczas kampanii francuskiej Szczęśniewskiemu nie sprzyjało szczęście – udało mu się jednak przedostać do Afryki Północnej, skąd udał się do Wielkiej Brytanii, gdzie przeszedł przeszkolenie na sprzęcie angielskim, między innymi w 60 OTU. 10 września 1940 r. został przydzielony do 307 Dywizjonu Myśliwskiego Nocnego „Lwow-

Fot. 102 Władysław Szczęśniewski. Źródło: polishairforce.pl.



skich Puchaczy”, w którym stanął na czele pilotów niezadowolonych z koncepcji wyposażenia dywizjonu w samoloty Defiant, pozbawione uzbrojenia obsługiwanego przez pilota. Został przeniesiony do Old Sarum, skąd po krótkim pobycie został przeniesiony do 303 Dywizjonu Myśliwskiego, gdzie latał na samolotach Hawker Hurricane. Następnie trafił do 245 „North Rodesia” Dywizjonu Myśliwskiego RAF, w którym przebywał do stycznia 1941 r. W tym czasie uczestniczył w groźnym wypadku, w wyniku którego zniszczony został samolot Hurricane o numerze seryjnym P2906.

Kolejnym przydziałem Szczęśniewskiego był 315 Dywizjon Myśliwski „Dębliński”, w którym Szczęśniewski zajmował stanowisko dowódcy eskadry. Latem 1941 r. Szczęśniewski kilkakrotnie uczestniczył w walkach powietrznych. Po raz pierwszy szczęście uśmiechnęło się do niego 9 sierpnia 1941 r., gdy udało mu się uszkodzić niemiecki myśliwiec Bf 109. Drugi raz na „listę strzelców” zapisał się kilka dni później, 14 sierpnia 1941 r., gdy pilot był tak zaaferowany potyczką z niemiecką maszyną, że zapomniał naciskać przycisk odpowiadający za strzelanie z działka i „dobrał się” do Messerschmitta tylko przy pomocy karabinów maszynowych:

V Zanurkowałem na Me 109, otwierając ogień z 200 jardów, jedną serią, nieco ponad i na prawo. Natychmiast pojawiła się cienka struga ciemnego dymu, wydobywająca się z kokpitu, i na ile dobrze zauważyłem owiewka odleciała, gdyż bez tego pilot nie mógł wyskoczyć. Nie widziałem co działo się potem ponieważ zauważyłem kolejnego Me, podchodzącego od tyłu i z dołu dokładnie pode mnie. Obróciłem się w jego stronę i jestem pewien, że mnie nie zauważył, ponieważ wystawił na mój ostrzał swoje górne powierzchnie. Otworzyłem ogień ze 100 jardów i błyskawicznie zredukowałem dystans dzielący nas, do 10 jardów, cały czas strzelając. Samolot nieprzyjaciela po prostu rozpadł się w powietrzu i spadał w częściach w chmury. Musiałem ostro poderwać, żeby uniknąć kolizji. Wtedy dojrzałem jednego z prowadzących formacji Me, ale nie byłem na tyle szybki by go ostrzelać, ze względu na moją złą pozycję do przeprowadzenia ataku. Te dwa samoloty nieprzyjaciela zniknęły. Dołączyłem do formacji, wylądowałem w Northolt o 18 i zgłaszam jeden samolot nieprzyjaciela jako zestrzelony i jeden jako zestrzelony prawdopodobnie⁶³³.

Niestety, w listopadzie Szczęśniewski dostał się do niewoli, po tym jak jego samolot został celnie ostrzelany przez niemiecką artylerię przeciwlotniczą nad Francją. Pilot próbował jeszcze wracać na uszkodzonej maszynie do Anglii, ale po drodze został zaatakowany przez Messerschmitta i lądował awaryjnie w rejonie Lille. Trafił do niewoli niemieckiej, w której przebywał do końca wojny, między innymi w obozie Luft 3 pod Żaganiem. W 1947 r. wrócił do Polski. Przez wiele lat pracował poza lotnictwem, dopiero w 1960 r. znalazł zatrudnienie w Polskich Liniach Lotniczych „LOT”. W okresie stalinowskim był ofiarą prześladowań. Zmarł 22 lipca 1973 r. W 1986 r. jego imię, za sprawą starań Klubu Seniorów Aeroklubu Łódzkiego, nosi Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego w Widzewie – Ksawerowie, gdzie w 1939 r. stacjonował III/6 Dywizjon. Członkowie Klubu Seniorów podejmowali starania, aby szkoła w Ksawerowie nosiła imię III/6 Dywizjonu, a później, gdy prośba ta nie została spełniona, mjr Stanisława Morawskiego, jednakże władze odrzuciły obie prośby, „godząc się” dopiero na Szczęśniewskiego.

Zubrzycki Józef

Józef Zubrzycki urodził się 16 marca 1914 r. w Borysławiu, w powiecie drohobyckim. W 1930 na ochotnika wstąpił do bydgoskiej Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich. Po jej ukończeniu został przydzielony do 3 Pułku Lotniczego do grupy technicznej. Podczas służby w poznańskim 3 Pułku

⁶³³ TNA, sygn. AIR 50/125/39, k. 3.

Lotniczym Zubrzyckiego skierowano do służby w charakterze mechanika w dywizjonie myśliwskim. Jesienią 1937 r., w związku z reorganizacją lotnictwa wojskowego i organizowaniem lwowskiego III/6 Dywizjonu Myśliwskiego, Zubrzycki został przydzielony do nowej jednostki, w której odpowiadał za przeprowadzenie remontów samolotów przydzielonych dywizjonowi.

Na krótko przed wybuchem wojny Zubrzycki uczestniczył w załadunku sprzętu i taborów dywizjonu na wagony kolejowe. Podczas załadunku został niegroźnie **V** kontuzjowany (ze względu na ciężko poobijaną stopę Zubrzycki nie mógł nosić normalnego obuwia). Pomimo tego wziął udział w kampanii wrześniowej, w szeregach III/6 Dywizjonu Myśliwskiego. Po jej zakończeniu przedostał się do Francji, a następnie do Wielkiej Brytanii. Przez cały ten czas pozostawał członkiem obsługi technicznej, początkowo w 317 Dywizjonie Myśliwskim „Wileńskim”, gdzie za wytoczenie z hangaru dwóch płonących Hurricane’ów należących do czeskiego dywizjonu myśliwskiego otrzymał Krzyż Walecznych.

Pod koniec 1942 r. Zubrzycki zgłosił się na ochotnika do udziału w lotach ze zrzutami do Polski. Po jego zakończeniu Zubrzyckiego ponownie na krótko skierowano do 317 Dywizjonu Myśliwskiego. W sierpniu 1943 r. Zubrzyckiego skierowano do polskiej eskadry „C”, działającej w ramach 138 Dywizjonu Specjalnego Przeznaczenia. W jednostce tej wykonał turę operacyjną, którą zakończył w maju 1944 r. We wrześniu tego samego roku Zubrzycki otrzymał przydział do 300 Dywizjonu Bombowego „Ziemi Mazowieckiej” wyposażonego w bombowce Avro Lancaster. W kwietniu 1946 r. Zubrzycki został skierowany do 301 Dywizjonu Transportowego „Ziemi Pomorskiej”,



Fot. 103 Józef Zubrzycki. Źródło: polishairforce.pl

w którym pozostawał aż do jego rozwiązania w grudniu 1946 r. Następnie powrócił do Polski, gdzie oczekiwał, że będzie mógł latać na samolotach cywilnych. Zgody na podjęcie pracy w lotnictwie nie uzyskał.

Podjął pracę w firmie Beton-Stal w Nowej Hucie, a następnie w firmie Budostal. Pracował społecznie w Stowarzyszeniu Lotników Polskich i Aeroklubie Krakowskim. Po zakończeniu pracy zawodowej, kontynuował działalność społeczną, między innymi przy Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie. Zmarł 23 stycznia 2009 r. w Krakowie, w wieku 94 lat. Spoczywa na cmentarzu grębałowskim⁶³⁴.

⁶³⁴ Józef Zubrzycki – mechanik pokładowy z polskich dywizjonów [dostęp 5 IV 2020] <http://lotniczapolska.pl/Jozef-Zubrzycki-mechanik-pokladowy-z-polskich-dywizjonow,32932>; P. Matwiej, *W/O Józef Zubrzycki* [dostęp 5 IV 2020] <http://301.dyon.pl/txt/hbl.jozef.zubrzycki.1.html>; W. Zmyślony, *Józef Zubrzycki* [dostęp 5 IV 2020] <http://www.polishairforce.pl/zubrzycki.html>.

ZAKOŃCZENIE

Niestety, o lwowskim dywizjonie myśliwskim nie wiadomo zbyt wiele, a niniejsza monografia jest jedynie próbą dokładniejszego omówienia losów jednostki w oparciu o inne, nieznane do tej pory źródła. Dobrym przykładem takiej wiedzy jest chociażby materiał dotyczący 6 Bazy Lotniczej we Lwowie czy dokumentacja dotycząca Antoniego Chabroszewskiego zgromadzona w zbiorach Instytutu Pamięci Narodowej.

Okazało się możliwe także dokładniejsze niż do tej pory omówienie przedwojennych dziejów lwowskiego dywizjonu. Niestety, w opracowaniu tym nadal widoczne są znaczne luki. Wynika to z braków w dokumentacji archiwalnej, która w obecnych czasach nie jest już pilnie strzeżona przez archiwistów pracujących po drugiej stronie żelaznej kurtyny. Choćby z tego względu sporo informacji zawartych w niniejszej pracy jest dyskusyjnych.

Wynika to z faktu braku wielu dokumentów archiwalnych, z którymi musiał poradzić sobie autor niniejszego opracowania. Po pierwsze – dokumentacja zgromadzona w Instytucie Polskim i Muzeum Sikorskiego obejmuje tylko krótki okres istnienia dywizjonu – podobnie przedstawia się sytuacja z dokumentacją znajdującą się w teczkach 161 i 162 Eskadry. Czasowe włączenie lwowskiego dywizjonu w skład IV/1 Dywizjonu Myśliwskiego doprowadziło do sytuacji, w której dalsze losy lwowskich myśliwców nie zostały dokładnie naświetlone i praktycznie „nie istnieją” w dokumentacji. Oczywiście nie można wykluczyć, że gdzieś, w archiwach rosyjskich lub w odmetach Centralnego Archiwum Wojskowego, znajdują się jeszcze jakieś materiały, które zawierają pewne informacje na temat lwowskiego dywizjonu. Dokumenty te jednak wciąż czekają na kogoś, kto się do nich dostanie. Jak długo to potrwa? Niestety, nie wiadomo.

Przywołane w pracy dokumenty pochodzące z Nowego Jorku zostały pozyskane wiosną 2019 r.

Autor nadal prowadzi badania dotyczące lwowskiego 6 Pułku Lotniczego i wchodzących w jego skład jednostek lotniczych. Nie są to badania łatwe, tym bardziej że dokumentacja archiwalna zgromadzona między innymi w Centralnym Archiwum Wojskowym jest niekompletna. Problematyczny okazuje się także dostęp do publikacji książkowych, w których są często tylko szczątkowe informacje, które nie pozwalają na stworzenie pełnego obrazu dziejów jednostek. W przypadku lwowskiego dywizjonu myśliwskiego sytuacja jest tym trudniejsza, że jednostka ta została utworzona dopiero na krótko przed wybuchem wojny, przez co nie została choćby pobieżnie przedstawiona w wydanej w 1935 r. książce pamiątkowej 6 Pułku.

Oczywiście ilość zestrzeleń dywizjonu przedstawiona w niniejszej pracy różni się w znaczący sposób od tych przedstawianych dotychczas. Czy jest to liczba pewna i niepodlegająca dyskusji? Zdecydowanie, przy czym należałoby ją raczej podnieść, niż obniżyć. Wynika to z kilku kwestii – w pierwszym rzędzie z dość charakterystycznego stosunku do ustaleń niektórych Autorów i źródeł pochodzących ze zbiorów niektórych badaczy. Niestety, ustalenia niektórych badaczy trudno traktować poważnie. Dobrym przykładem są ustalenia Juliusza Molskiego i badania Mariusa Emmerlinga. Oczywiście prace te mają sporą wartość, ale nie można przyjmować ich za pewnik, tym bardziej że istnieje wiele źródeł, które przeczą badaniom prowadzonym przez wspomnianych Autorów. W niektórych przypadkach Autor zgodził się ze słowami Molskiego i Emmerlinga. W innych ustalenia Molskiego i Emmerlinga przeczą temu, co Autorowi udało się ustalić ze świadkami, przy czym Autor starał się dotrzeć do tych mniej znanych świadków historii, którzy faktycznie mogli pamiętać wydarzenia z owego tragicznego września 1939 r.

Na koniec warto zastanowić się nad oceną działań lwowskiego dywizjonu – najmłodszego dywizjonu myśliwskiego w polskim lotnictwie wojskowym. Dywizjon pomimo początkowych trudności, nie tylko odniósł całkiem sporo zwycięstw powietrznych, jak na trudne, wrześniowe warunki, ale także zdołał aż do samego końca wojny obronnej utrzymać gotowość do kontynuowania walki, choćby w ograniczonym zakresie.

Dowodzi tego zwłaszcza przebieg wypadków z 17 września, gdy lotnicy z lwowskiego dywizjonu zestrzelili co najmniej kilka samolotów z czerwonymi gwiazdami. Nie można zatem, wzorem niektórych historyków, mówić o tym, że dywizjon po 4 września został zredukowany do stanu wzmocnionego klucza. Podobne twierdzenia zaś są nie tylko krzywdzące, ale i nieprawdziwe. Warto

również zastanowić się, czy mieszkańcy Łodzi znają dzieje lwowskiego dywizjonu? Niestety, w tym przypadku należy udzielić odpowiedzi przeczącej.

Dzieje lwowskiego dywizjonu myśliwskiego zakończyły się 18 września. Tego dnia w Rumunii znalazły się ostatnie samoloty należące do jednostki. Piloci, którzy we wrześniu walczyli w szeregach III/6 Dywizjonu Myśliwskiego, przedostali się z Rumunii do Francji, a następnie do Wielkiej Brytanii. Walczyli w szeregach prawie wszystkich dywizjonów Polskich Sił Powietrznych. Odnieśli wiele zwycięstw. Nikt nie może wątpić w ich poświęcenie, umiejętności i odwagę. Zadanie, które postawiono przed nimi jeszcze przed wybuchem wojny, zostało przez nich wypełnione.

BIBLIOGRAFIA

Archiwalia

Archiwum Akt Nowych w Warszawie (zespoły):

- Ambasada RP w Berlinie,
- Ambasada RP w Waszyngtonie,
- Attaché Wojskowy przy Ambasadzie RP w Moskwie,
- Ministerstwo Komunikacji w Warszawie,
- Ministerstwo Spraw Zagranicznych w Warszawie

Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej (sygnatury teczek):

- IPN BU 2386/16060,
- IPN Gd 257/680,
- IPN LU 07/52,
- IPN Lu 0307/8483

Centralne Archiwum Wojskowe w Warszawie (zespoły):

- 1 Pułk Lotniczy,
- Dowództwo Lotnictwa,

- Generalny Inspektorat Sił Zbrojnych Biuro,
- Oddział I Sztabu Głównego,
- Kolekcja Akt Personalnych i Odznaczeniowych,
- Kolekcja Akt Wojskowego Biura Badań Historycznych (Wrzesień 1939),
- Kolekcja Akt Żołnierzy zarejestrowanych w Rejonowych Komendach Uzuppełnień

Centralna Biblioteka Wojskowa w Warszawie:

- Dział Zbiorów Specjalnych (rękopisy)

Instytut Polski im. Józefa Piłsudskiego w Nowym Jorku (sygnatury teczek): -
025/81

Instytut Polski i Muzeum Sikorskiego w Londynie (sygnatury teczek):

- LOT.A.I.9/1d,
- LOT.A.II.6/1d,
- LOT.A.II.6/1f,
- LOT.A.II.8/1e,
- LOT.A.II.11/1a,
- LOT.A.II.12/1a,
- LOT.A.II.13/1a,
- LOT.A.II.17/1a,
- LOT.A.II.17/1b,
- LOT.A.II.17/1c,
- LOT.A.II.23/1a,
- LOT.A.II.34/1d,- LOT.A.II.34/1k,
- LOT.A.IV.1/29a,
- LOT.A.IV.1/32a,
- LOT.A.IV.1/41d,
- LOT.A.IV.2/4/16,
- LOT.A.IV.2/4/17,
- LOT.A.IV.1/32a,
- LOT.A.IV.1/36c,
- LOT.A.IV.1/40a,
- LOT.A.V.51/59,
- LOT.A.XII.85/171,
- LOT.55/47/I

The National Archives (Archiwum Narodowe, Wielka Brytania, sygnatury
teczek): - AIR 27/1661/1,

- AIR 50/116/86,
- AIR 50/117/2,
- AIR 50/117/96,
- AIR 50/125/39,
- AIR 50/127/9,
- AIR 50/127/17

Zbiory Autora:

Korespondencja Autora z Franciszkiem Kornickim. Korespondencja
Autora z Łukaszem Łydźbą.

Korespondencja Autora z Bohdanem Miszczakiem.

Korespondencja Autora z prof. Andrzejem Olejką.

Rozmowy Autora z mieszkańcami Orchowa i Woli Wężykowej.

Zbiory p. Bohdana Miszczaka:

List Feliksa Mazaka do Zarządu Koła ZBOWiD w Zelowie, z dn. 1 VIII 1979.

Zbiory p. Piotra Matwieja:

Falukiewicz A., **Autobiografia**.

Zbiory p. Jerzego Wypiórkiewicza:

Surma K., **Moje wspomnienia z kampanii wrześniowej 1939 r.**

Źródła drukowane

1. Arct B., **Pamiętnik pilota Bohdana Acta. Wspomnienia 1939–1945**, Dęblin 2014.
2. Barylski K., **Niezapomniane dni. Kartki z pamiętnika**, Toronto 1983.
3. de Cisneros I.H., **Lotnik republiki**, Warszawa 1970.
4. Cwynar M., **Wspomnienia wojenne**, Warszawa 2004.
5. Dąbrowski B., **114-ta na start**, Warszawa 1948.
6. Duryasz M., **Moje podniebne boje. Wspomnienia dowódcy dywizjonu 302**, Warszawa 2020.
7. Głównyński C., **Wrześniowe pojedynki** (rozm. przepr. T. Malinowski), „Skrzydłata Polska”, nr 35 (2023), 02.09.1990.
8. Kornicki F., **Czesław Głównyński**, „Skrzydła”, nr 158/644.
9. Kornicki F., **The Struggle. Biography of a Fighter Pilot**, Sandomierz 2008.
10. Kornicki F., **Zmagania. Autobiografia pilota myśliwskiego**, Sandomierz 2009.
11. Kotz T., **303. Mój dywizjon**, Warszawa 2018.
12. Kosiński L., Majsak D., **My i oni, relacje i wspomnienia lotników polskich i niemieckich**, Lublin 1994.
13. Malinowski T., **Trzeci atak**, „Skrzydłata Polska”, nr 38 (793)/1966.
14. Marcinkowski „Jaxa” W., **Wspomnienia 1934–1939**, Warszawa 1998.

15. Matwiej P., **Pamięci podpułkownika pilota Czesława Głowczyńskiego**, „Historyczny Biuletyn Lotniczy Klubu Miłośników Lotnictwa Polskiego w Łodzi”.
16. Prugar-Kettling B., **Aby dochować wierności. Wspomnienia z działań 11 Karpackiej Dywizji Piechoty. Wrzesień 1939**, Warszawa 1990.
17. Rolski T., **Uwaga! Wszystkie samoloty**, Warszawa 1959.
18. Romeyko M., **Przed i po maju**, Warszawa 1967.
19. Rómmel J., **Za honor i Ojczyznę. Wspomnienia dowódcy armii „Łódź” i „Warszawa”**, Warszawa 1958.
20. Skalski S., **Czarne krzyże nad Polską**, Warszawa 1957.
21. Sławiński K., **Lotnicy wrzesnia**, Warszawa 1972.
22. Sopoćko E., **Patrole „Orla”**, Gdańsk 2010.
23. Szumowski T., **Trough many skies – th flying days of one polish pilot**, Beverly 1993.
24. Trzciniński W., **Ostatnie lądowisko Łosi**, „Lotnictwo Wojskowe”, nr 5/1999.
25. Urbanowicz W., **Myśliwcy. Młodzieńcze przygody dowódcy Dywizjonu 303**, Kraków 2010.
26. Zubrzycki J., **Uzupełnienia i uwagi do 161 Eskadry Myśliwskiej**, „Skrzydłata Polska”, nr 22 (1508), I VI 1980.
27. Zubrzycki J., **Synowie nie-marnotrawni z Liberatorów i Halifaxów**, „Okruchy Wspomnień z Lat Walki i Martyrologii AK”, nr 25/1998.
28. **Wojskowe Teki Archiwalne**, Tom 3, cz. 1–4, Warszawa 2012.
29. Wywiad z Czesławem Głowczyńskim, „Historyczny Biuletyn Lotniczy Stowarzyszenia – Klubu Seniorów Lotnictwa w Łodzi”, nr 7/1998.
30. Żurakowski J., **Korkociąg**, „Lotnictwo. Aviation International”, nr 23/1993.

Opracowania i artykuły

1. Baughen G., **The RAF. In the battle of France and the battle of Britain. A reappraisal of army and air policy 1938–1940**, Stroud 2016.
2. Belcarz B., Pęczkowski R., **Gloster Gladiator. Monografie Lotnicze**, Gdańsk 1995.
3. Bergstörn C., **The Battle of Britain: an epic conflict revisited**, Oxford 2015.
4. Chołoniewski K., Koszewski J., **Polska radiotechnika lotnicza 1918–1939**, Sandomierz 2009.
5. Crawford A., **Gloster Gladiator**, Sandomierz 2002.

6. Cumft O., Kujawa H.K., **Księga lotników polskich poległych, zmarłych i zaginionych 1939–1946**, Warszawa 1989.
7. Cybulski T., **Udział lotnictwa w kampanii polsko-ukraińskiej**, „Przegląd Lotniczy”, nr 7/1929.
8. Cynk J.B., **Polskie lotnictwo myśliwskie w boju wrześniowym**, Gdańsk 2000.
9. Cynk J.B., **Polskie siły powietrzne w II Wojnie Światowej. Tom I 1939–1943**, Gdańsk 2001.
10. Czernielewski K., Jarno W., **Garnizon łódzki Wojska Polskiego 1918–1939**, Toruń 2008.
11. Emmerling M., **Luftwaffe nad Polską, T.1, Jagdflieger**, Gdynia 2002.
12. Emmerling M., **Luftwaffe nad Polską, T. 2 Kampfflieger**, Gdynia 2005.
13. Emmerling M., **Luftwaffe nad Polską, T. 3 Stukaflieger**, Gdynia 2005.
14. Glass A., Kopański T.J., **Polskie konstrukcje lotnicze. Wrzesień 1939 cz. 1**, Tom IV, Sandomierz 2009.
15. Kaliński D., **Czerwony najazd. Prawda o tym, jak Sowieci wbili nam nóż w plecy we wrześniu 1939 roku. Horror zbrodni, ludobójstwo na polskim narodzie i komunistyczne zdziczenie**, Kraków 2019.
16. Kluska B., **Tadeusz Jeziorowski: Jestem ochotnikiem i skautem**, Łódź 2018.
17. Konieczny J.R., Malinowski T., **Mała encyklopedia lotników polskich**, Tom II, Warszawa 1988.
18. Kozłowski E., **Wojsko Polskie 1936–1939. Próby modernizacji i rozbudowy**, Warszawa 1964.
19. Krzystek T.J., **Polskie Siły Powietrzne w Wielkiej Brytanii w latach 1940–1947 łącznie z Pomocniczą Lotniczą Służbą Kobiet (PLSK-WAAF)**, Sandomierz 2012.
20. **Ku czci poległych lotników. Księga pamiątkowa**, pod. red. M. Romeyki, Warszawa 1933.
21. Kujawa H.K., **Księga lotników polskich poległych, zmarłych i zaginionych w latach 1939–1946**, na prawach rękopisu.
22. Kurowski A., **Lotnictwo polskie w 1939 roku**, Warszawa 1962.
23. Kurowski A., **Bijcie się z nami Messerschmitty**, Warszawa 1969.
24. Ledwoch J., **Manewry wołyńskie – lotnictwo**, Warszawa 2017.
25. Liszewski K., **Wojna polsko-sowiecka 1939 r.**, Wrocław 1989.
26. Łydźba Ł., **Jedenastki nad Łodzią. III/6 Dywizjon Myśliwski we wrześniu 1939 roku**, „Militaria XX wieku”, nr 3/2008.
27. Łydźba Ł., **Lwowski III/6 Dywizjon Myśliwski**, Poznań 2011.

28. Łydźba Ł., **IV/1 Dywizjon myśliwski. Dywizjony Myśliwskie września 1939**, Poznań 2013.
29. Łydźba Ł., **Lwowiacy kontra R.5**, „Lotnictwo z Szachownicą”, nr 50.
30. Łydźba Ł., Rogusz M., **III/1 Dywizjon Myśliwski. Dywizjony Myśliwskie września 1939**, Poznań 2015.
31. Łydźba Ł., **III/6 Dywizjon Myśliwski w latach 1937–1939**, „Technika wojskowa historia. Numer specjalny”, nr 6/2020.
32. Łydźba Ł., **III/6 Dywizjon Myśliwski w latach 1937–1939**, „Technika wojskowa historia. Numer specjalny”, nr. 1/2021.
33. Łydźba Ł., **III/6 Dywizjon Myśliwski w latach 1937–1939**, „Technika wojskowa historia. Numer specjalny, nr. 2/2021.
34. Madejski W., **Lotnictwo w pierwszych dniach obrony Lwowa**, „Przegląd Lotniczy”, nr 11/1938.
35. Majchrowski J., **Kto był kim w Drugiej Rzeczypospolitej**, Warszawa 1994.
36. Mazur W., **Niebo rozwianych nadziei. Zachodni sojusznicy wobec wojny powietrznej w Polsce we wrześniu 1939 roku**, Kraków 2018.
37. Molski J., **Wędrówki z notatnikiem i łopatą. Przez pobojowiska lotniczego Września 1939**, Czerwonak 2015.
38. Mondey D., **The Concise Guide to Axis Aircraft of World War II**, Londyn 1997.
39. Morgała A., **Samoloty wojskowe w Polsce 1924–1939**, Warszawa 2011.
40. **Nie dyskutować – tylko słuchać! Taki padł rozkaz na zjeździe Volksverbandu w Łodzi**, „Republika”, nr 73/14 III 1939.
41. Niestrawski M., **Lotnictwo w wojnie polsko-ukraińskiej 1918–1919**, Przemyśl 2019.
42. Ochmański J., **Historia Litwy**, Wrocław – Warszawa – Kraków 1967.
43. Olejko A., **Działania lotnicze w pasie karpackim w latach 1914– 1947**, Rzeszów 2005.
44. Olejko A., **Wrześniowe eskadry – 56 Eskadra Towarzysząca, Piekary Śląskie** 2008.
45. Pawlak J., **Polskie eskadry w latach 1918–1939**, Warszawa 1989.
46. Pawlak J., **Polskie eskadry w wojnie obronnej. Wrzesień 1939**, Warszawa 1992.
47. Pawlak J., **Samotne załogi**, Warszawa 1992.
48. Pawlak J., **Ostatnie lądowanie. Lotnicy polscy zamordowani, zaginieni i zmarli w ZSRR IX 1939 – IX 1942**, Warszawa 1994.
49. Pawlak J., **Ostatni klucz Eskadry Korpusu Ochrony Pogranicza**, „Skrzydłata Polska”, nr 9/1999.

50. Pawlak J., **Bezkarne ludobójstwo na polskich oficerach – jeńcach wojennych w ZSRR – 1940 r.**, Warszawa 2007.
51. Pawlak J., **Absolwenci Szkoły Orłąt: 1925–1939**, Warszawa 2009.
52. Pietrzak J., **Z działań lotnictwa polskiego w Sieradzkim we wrześniu 1939 r.**, „Na Sieradzkich Szlakach”, nr 3/1989.
53. Pietrzak J., **Zapomniane lotnisko polowe w Męckiej Woli**, „Na Sieradzkich Szlakach”, nr 4/2011.
54. Popiel A., **Pamięci poległych lotników 1933–1939**, Warszawa 1987.
55. Przymusiła P., **Post scriptum do relacji Waleriana Trzczińskiego**, „Lotnictwo Wojskowe”, nr 5/1999.
56. Rapiński P., **Lotnictwo Armii „Łódź”**, Łódź 2018.
57. Rapiński P., **Komar i kameleon. Lwowskie eskadry towarzyszące w czasie pokoju i wojny**, Oświęcim 2019.
58. Sikora P., **Bitwy polskiego lotnictwa 1918–1945**, Warszawa 2016.
59. Sikora P., **Kapitan Malarowski 1911–1985, cz. 1**, „Lotnictwo z Szachownicą” nr 41.
60. Sikora P., **Kapitan Malarowski 1911–1985, cz. 2**, „Lotnictwo z Szachownicą” nr 42.
61. Sławiński K., **Lotnictwo Armii „Pomorze”**, Pruszków 1992.
62. Sharpe M., **Biplanes, Triplanes and Seaplanes**, Londyn 2000.
63. Smykowski B., **Lotnictwo Armii „Pomorze” w kampanii polskiej 1939 roku**, Bydgoszcz 2017.
64. **SS-Obersturmbannführer Wolff. Der erste kommissarische Kreisleiter der Stadt Lodsch wird heute eingesetzt**, „Lodscher Zeitung”, nr 30/30 I 1940.
65. Szewczyk W., **Samoloty z którymi walczyli Polacy**, Warszawa 1997.
66. Wachowska B., **Pabianice w okresie drugiej Rzeczypospolitej 1918–1939**, [w:] G. Missalowa (red.), **Dzieje Pabianic**, Łódź 1968.
67. Wawrzyński M., **Czerwone gwiazdy – sojusznik czarnych krzyży nad Polską. Lotnictwo sowieckie nad Kresami wrzesień 1939**, Warszawa 2008.
68. **Wir klagen das gesamte polnische Volk an!**, „Litzmannstädter Zeitung”, nr 235/25 VIII 1940.
69. Wojtyga A., **Wojna powietrzna w Hiszpanii**, Warszawa 1938.
70. Wróbelwski J., **Armia „Łódź”**, Warszawa 1975.
71. Vraný J., **Avia B.534**, Praga 1994.
72. Zaczekiewicz W., **Lotnictwo polskie w kampanii wrześniowej 1939 r.**, Warszawa 1947.

73. Zakrzewski K.J., **Piotr Ruszel**, „Lotnicza gazeta łódzkiego regionu Na Prostej”, nr 4 (IX/X)/2009.
74. de Zeng IV H.L., Stankery D.G., **Luftwaffe Officer Career Summaries, Section L-R, version April 2019.**

Netografia

1. **14.08.1941 No.306 Squadron Spitfire IIB P8473 UZ-P P/O Wiesław Choms**, [dostęp 3 IV 2020] <http://aircrewremembered.com/choms-wieslaw.html>.
2. **Antoni Chabroszewski**, [dostęp 31 III 2020] <https://www.findagrave.com/memorial/164547347>.
3. **Antoni Falukiewicz**, [dostęp 31 III 2020] <https://lekarzepowstania.pl/osoba/antoni-falukiewicz/>.
4. Axer E., **Rajd na południe**, [dostęp 23 III 2020] <https://archiwum.rp.pl/artykul/371529-Rajd-na-poludnie.html>.
5. Banach M., **ZSSR-W6 Osoaviakhim – największy radziecki sterowiec**, [dostęp 26 III 2020] <https://www.smartage.pl/zsrr-w6-najwiekszy-radziecki-sterowiec/>.
6. Bułat M., **Wywiad z ppor. Józefem Zubrzyckim**, [dostęp 15 XI 2019] https://www.youtube.com/watch?v=QOPI5cWG_M.
7. Darius S., Giréno S., **History**, [dostęp 3 VII 2019] <https://aleksotasair.lt/en/history/>.
8. Gustavsson H., **Lithuanian Air Force use of the Gloster Gladiator during the Second World War**, [dostęp 3 VII 2019] http://surfcity.kund.dalnet.se/gladiator_lithuania.htm.
9. **Jan Malinowski**, [dostęp 2 IV 2020] <https://niebieskaeskadra.pl/?control=8&id=4434>.
10. **Józef Zubrzycki – mechanik pokładowy z polskich dywizjonów**, [dostęp 5 IV 2020] <http://lotniczapolska.pl/Jozef-Zubrzycki—mechanik-pokladowy-z-polskich-dywizjonow,32932>.
11. Loth S., **Relacja**, [dostęp 3 IV 2020] <https://um.pabianice.pl/artykul/110/402/loth>.
12. Matwiej P., **W/O Józef Zubrzycki**, [dostęp 5 IV 2020] <http://301.dyon.pl/txt/hbl.jozef.zubrzycki.1.html>.

13. Rapiński P., **Kresowa „jedenastka” z indykiem**, [dostęp 10 X 2019] <http://armahobbynews.pl/blog/2019/05/16/kresowa-jedenastka-z-indykiem/>.
14. Rydlowski K., **Tadeusz Andruszków**, [dostęp 3 IV 2020] <https://niebieskaeskadra.pl/PDFAirmen.php?id=9>.
15. Sławiński E., **Piąta kolumna**, [dostęp 16 XI 2019] https://um.pabianice.pl/artukul/110/203/piata-kolumna?fbclid=IwAR3hfzp0JbZtscwzGyT5Oac5aMs0bIcGCnq_VA4IP-tZcPeBA8EQaxm-O7o.
16. Wawer Z., **Bolszewik nad Polską**, [dostęp 25 III 2020] <https://historia.uwazamrze.pl/artukul/924762/bolszewik-nad-polska>.
17. Zmyślony W., **Jan Dzwonek**, [dostęp 19 I 2020] <http://www.polishairforce.pl/dzwonek.html>.
18. Zmyślony W., **Robert Janota**, [dostęp 17 XII 2019] <http://www.polishairforce.pl/janota.html>.
19. Zmyślony W., **Tadeusz Koc**, [dostęp 2 IV 2020] <http://www.polishairforce.pl/koc.html>.
20. Zmyślony W., **Józef Zubrzycki**, [dostęp 5 IV 2020] <http://www.polishairforce.pl/zubrzycki.html>.
21. **Życiorys patrona szkoły majora pilota Władysława Szczęśniewskiego**, [dostęp 10 VI 2019] <http://zsr-widzew.pl/wp-content/uploads/2019/01/%C5%BByciorys-Patrona.docx.pdf>.

Druk i oprawa: TOTEM.COM.PL sp. z o.o. sp.k. ul. Jacewska 89, 88-100 Inowrocław
tel. 52/354 00 40, sekretariat@totem.com.pl www.totem.com.pl

Wydanie 1, Ark. druk. ?

Papier wewnątrz: Creamy 70g/m²

Materiał okładki: Stromcard 215g/m²

Druk ukończono w x 2021