

Krzysztof Mroczkowski ■ Andrzej Olejko

NOCNYCH LOTÓW ŚWIADECTWA

POLSKIE DYWIZJONY BOMBOWE
W LATACH DRUGIEJ WOJNY ŚWIATOWEJ
WE WSPOMNIENIACH



ACTA AERONAUTICA
MUZEUM LOTNICTWA POLSKIEGO W KRAKOWIE

Tytuł ukazuje się w serii
Acta Aeronautica Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie

Redaktor serii
Krzysztof Radwan

Recenzja
dr hab. Janusz Zuziak, prof. AON

Ilustracje na okładce, stronie tytułowej i spisie treści
Jarosław Wróbel

Projekt, skład komputerowy
Dawid Karamon

© Copyright by Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie
© Copyright by Krzysztof Mroczkowski, Andrzej Olejko

Fotografie i dokumenty
Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie
Instytut Polski i Muzeum im. gen. Władysława Sikorskiego w Londynie
Mieczysław Stachiewicz (Londyn)
kmdr por. Mariusz Konarski
archiwum autorów

ISBN 978-83-931259-1-3

Wydanie I, Kraków 2011

Wydawca:
Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie

30-969 Kraków 28, skr. poczt. 79
Al. Jana Pawła II 39

www.muzeumlotnictwa.pl
info@muzeumlotnictwa.pl

**Powstanie tej książki zawdzięczamy finansowemu wsparciu Fundacji
Charytatywnej Stowarzyszenia Lotników Polskich (PAFACT)
w Londynie, która wyłożyła niezbędne środki na skład i druk.**

*Lotnikom z załóg bombowych
Polskich Sił Powietrznych,
których mieliśmy zaszczyt osobiście poznać*

PRZEDMOWA

Szanowni Państwo

Oddaję w Państwa ręce najnowszą publikację autorstwa dr. hab. Andrzeja Olejko oraz dr. Krzysztofa Mroczkowskiego zatytułowaną „Nocnych Lotów Świadectwa. Polskie dywizjony bombowe w latach drugiej wojny światowej we wspomnieniach”. Dzieło, wydane nakładem Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie, będzie niewątpliwie interesującą lekturą zarówno dla badaczy historii najnowszej, jak i pasjonatów tematyki związanej z II wojną światową.

Autorzy w swojej publikacji zawarli kompendium wspomnień polskich załóg bombowych walczących na Zachodzie podczas II wojny światowej. Prowadząc liczne kwerendy dotarli do unikalnych materiałów, które, do dzisiaj, nie były znane szerszemu gronu odbiorców. Po raz pierwszy opublikowane zostały dokumenty znajdujące się m.in.: w zbiorach Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie, Stowarzyszenia Lotników Polskich w Wielkiej Brytanii oraz w zbiorach prywatnych rodzin członków załóg bombowych będących bohaterami niniejszej publikacji. Jestem przekonany, że podczas lektury książki „Nocnych Lotów Świadectwa. Polskie dywizjony bombowe w latach drugiej wojny światowej w świetle wspomnień” zagłębicie się Państwo w świadectwa załóg polskich bombowców, poznacie zmagania z wojenną codziennością oraz poznacie ich aspiracje i obawy.

Serdecznie zapraszam do lektury.



Krzysztof Radwan

Dyrektor Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie

wialiśmy nie myśliwców; ~~ostat~~ w rejonie celu widzie-
liśmy nereg maszyn, na szczycie tylko angiels =
kich. Widać z tego jasno, że Niemcom brak jest
lotnictwa myśliwskiego.

Trasa w obie strony wynosi 930 mil, lot
trwał 6 godz. za każdym razem. Ilość bomb:
jedna 1000 funtów oraz 4 po 500 funtów ~~to~~ za
każdym razem.

W locie na Kiel w dn. 25/2-42 r. znowu
straciliśmy jedną ratę. Najprawdopodobniej zgi-
nęli w morzu na skutek oblodzenia. W ratce
był między innymi mój stary znajomy kpt.
Fugel.



Przed startem. Dla mnie jest to bodaj najbardziej przy-
kwa chwila w locie bojowym. Za chwilę stanię zoi zabić,
a u ^{samej} par minut później ostatni z mechaników odejście - zostanie =
my ^{sami} sobie - w obliczu Losu. Czy wrócimy? Oto myśli, które
w Tasie wtedy najwięcej zapinają mi głowę.

WSTĘP

„Wirują wciąż w pamięci zdarzenia, fakty, cyfry. Wspomnienia... wspomnienia... Samochód kołysze do snu. Szofer schylony nad białą nitką szosy, ma twarz z marmuru. Drzewa przydrożne, w poświęcie księżycowej jak duchy, wyciągają do nas srebrne gałęzie, jak ręce. Noc dalej woła wieloma głosami... Widzę twarz podpułkownika Poziomka, zastępcy Szefa Sztabu i prawie słyszę, jak mówi do Stańczuka w Chivenor, w naszym kasynie: «To dziś na wojnę lecimy razem, majorze, o której odprawa załóg»? Wystartowali nocą 10 kwietnia 1944 roku, na Biskaje. Nie ujrzeliśmy ich więcej, w kilka miesięcy później ciało podpułkownika Poziomka wyrzuciły fale Biskaji na skaliste wybrzeże Hiszpanii... Zacięta ta rodzina bombowa, uparta. Gęsto zrosiła krwią ziemie i obce morza – 434 oficerów, 810 szeregowych – zabitych... Zaginionych... W niewoli... 13206 ton bomb, 1502 tony min. Z zadumy budzi mnie nagle głos szofera: – Dojeżdżamy już, to Faldingworth, panie kapitanie. Podjechać do kasyna? – Do kasyna... Z oddali szczekają psy. Drzewa zamykają się w aleję. A ciepły, miedziany księżyc wspiął się po niebie i stracił ciepło i blask. Świeci już zimno, srebrnym chłodem, surowy i obcy. Strzępy niskiego stratusa, jak stado rozpierchłych koni tratują go w swym cwale, po wyblakłym, czarno sinym niebie. Cienie ludzka noc i ziemię”¹.

Historia Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie (PSP) pisana jest najczęściej językiem historycznych statystyk – danych osobowych, dat zestrzeleń, typów maszyn. Lecz można ją przedstawić inaczej – można i trzeba wymieszać ze sobą dane i statystyki z wspomnieniami, raportami bojowymi, relacjami pisanymi bezpośrednio po walce, tak by otrzymać ten nie zawsze znany obraz. Obraz emocji towarzyszących niebezpiecznej, lotniczej służbie na niebie ogarniętej wojenną pożogą Europy. Odeszły już w przeszłość lata *Polski powojennej*, gdy z drżeniem rąk w księgarni młodzi ludzie przeglądali nowo wydane wspomnienia pilotów polskich z okresu ostatniej wojny walczących na zachodzie. Gdy niekiedy za ostatni, wyproszony od rodziców grosz kupowali książki pisane przez pilotów, nawigatorów czy mechaników pokładowych wczuwając się po przeczytaniu każdej z ich stron w klimat tamtych dni, niejednokrotnie zmieniony ręką cenzora. Minęły dni, kiedy kupno wspomnień drukowanych poza granicami Polski w kraju było wręcz niemożliwe. Dziś szybko odchodzi do *niebiańskich dywizjonów* tamto pokolenie *nielicznych*, czas robi swoje i coraz rzadziej można natrafić na drukowane wspomnienia weteranów starć nad europejskim niebem, kiedyś młodych mężczyzn rzucających kobietom uwodzicielskie spojrzenia, czarujących mundurem, odznaczeniami wojennymi w komplecie *bez atu z Polandami* na ramieniu, a dziś nobliwych, starszych Panów o lasce czy na wózku inwalidzkim, stale jednak z tym charakterystycznym błyskiem w oku, błyskiem rycerza przestworzy.

W wolnej chwili warto oderwać się od szarej codzienności, niekiedy dobijającej tempem życia i sięgnąć po... coś innego, po książkę. Drogi Czytelniku, przeglądając strony tej książki i wczytując się w jej treść staraj się wczuć w położenie tych, co w ciemni nocy pilotowali na kursie bojowym samoloty bombowe typu Vickers „Wellington” czy też Avro „Lancaster” bądź zrzutowe Handley Page „Halifax” czy

Na poprzedniej stronie:

Strona rękopisu dziennika/pamiętnika mjr. naw. Aleksandra Chelstowskiego.
(Kopia w zbiorach MLP)

¹ J. Głębocki, *Kurs na Polskę*, Katowice 1958, s. 156 – 157.

też B-24 „Liberator”. I postaraj się zrozumieć motto, które stało się myślą wiodącą tych, którzy o sobie mówili z dumą „my bombowcy” – *Wracajcie szczęśliwie do bazy*. Po całym świecie rozsiane są mogiły lotnicze tych, którzy walczyli za wolną i niepodległą, lecz nie dane im było do niej wrócić. Jednym z nich pełnym żalu, który jednak zdecydował się a powrót do kraju był pilot 301. Dywizjonu Bombowego F/Lt Jerzy Głębocki, którego wspomnienia cytujemy powyżej. Jako historycy stwierdzamy, że są one cenne. Truizm podszyty grzecznością i układnością wobec starszych. Może i tak, lecz racz zauważyć Drogi Czytelniku jak mało jest tych wspomnień. Nie wszyscy członkowie załóg bombowych, o których jest mowa w tej książce czuli iskrę bożą i łapali za pióro. Może Ci, co zginęli nosili się z takim zamiarem, a może Ci, co przeżyli nie czuli się na siłach? Tego nie dowiemy się już nigdy. Dziś żyje ich już niewiele, większość z Nich spogląda na nas już tylko z fotografii. Więc miły Czytelniku, który sięgnął po tę książkę pamiętaj jak wielu Ich zginęło – i jak mało z Nich pisało. Oddajemy Ci w ręce dzieje polskich dywizjonów bombowych, w których nie znajdziesz szczegółowych danych o każdym locie i każdej załodze; książkę będącą mieszanką historycznych faktów i osobistej narracji. Mamy nadzieję, że Ci, którzy spisywali swe wojenne losy łaskawym okiem spojrzą na dzieje swych Dywizjonów Bombowych PSP opisane w niniejszej publikacji: *„Byliśmy nad celem. Olbrzymie stada pomarańczowych kul wznosiły się ku nam, bardzo powoli, jakby wypływały z dna potężnej kadzi. Te pomarańczowe kule urzekły mnie. Patrzyłem na nie oczarowany i zdumiony, jak na niezemskie zjawisko. Wiedziałem, że w języku lotniczym nazywają się «choinką» i że są to pociski szybkostrzelnych dział. Nie przypuszczałem, że jest to takie wspaniałe. Naszych szesnaście bomb poleciało w otchłań. W dwie godziny później zasypiałem szczęśliwy i dumny, a pomarańczowe kule tańczyły koło mej głowy triumfalny taniec. Rano pomyślałem – no, no jeszcze nie teraz. Później? Później dowiedziałem się, że podobno każdy lotnik przechodzi swój nerwowy kryzys. Ukrywany. Nagle człowieka ogarnia ordynarne przerażenie i miłość do życia, do słońca, do świata. Gdzieś, w głębi duszy, poza myślami i poza wolą, powstają dziwne sfery, z nich sączą się w system nerwowy pewność swego szczęścia, lub złe przecucia. Człowiek spostrzega, że myśli inaczej i czuje inaczej, że wiele wspaniałości dziwnie wyblakło, skurczyło się, a wiele zwykłych kamieni przydrożnych nabrało jaskrawych barw. W kurzawie krwawego pyłu błysną czasem jakieś kontury. Nie wiedzieć skąd wystrzelą wieżycami jakby świątyń i zapadają w pomroce i szarości. Wtedy trzeba nie lada wysiłku woli, żeby wziąć się w kupę. I nie dać po sobie poznać. Kryzys, bywa, przechodzi, ale zwykle trwa do końca. W tej bombardierskiej Samosierze, która ciągnie się przez wiele miesięcy, można spotkać ludzi, dla których antyczne bohaterstwo nie jest tylko pojęciem. Jest rzeczą powszechnie znaną, że wielu, którzy zginęli, przeczuwało swoją śmierć. Przed ostatnim lotem, starannie szeregowali drobiazgi, pisali listy, byli niezwykle poważni, małomówni, jakby zapatrzeni w ten drugi, tajemny świat. Czyżbym kiedykolwiek doszedł do tego bez tych nocy, w których żywioł obnaża swoją twarz? Na wielkiej mapie w pokoju operacyjnym nic z naszej bazy biegnie prosto do serca Polski. A jednak droga prowadzi różnymi szlakami i bywa, że ponad wielu małymi miasteczkami. Trudno. Nie nasz wybór. W tej chwili przechodzą nad hangarami ładowne bombami samoloty. Od tętentu tysięcy mechanicznych koni dzwonią szyby jak od grzmotu dział. I teraz zapadają się gwiazdy nad dachami Warszawy”².*

U podstaw niniejszej pracy leży chęć odnalezienia, oznaczenia i przybliżenia bogatej i częstokroć dramatycznej historii Dywizjonów Bombowych PSP widzianej oczami lotników, którzy wykonywali tzw. Tury bojowe. Główna część tych lotniczych wspomnień, w dużej części nieznanymi, pochodząca ze zbiorów Fundacji Charytatywnej Stowarzyszenia Lotników Polskich w Londynie (Polish Air Force Association Charitable Trust – PAFACT), przekazana została w ostatnim czasie

2 S. Wujastyk, *Pogrzeb polskiej załogi Lancastera*, „Skrzydła. Wiadomości ze Świata” 2002, nr 161, s. 43 – 44.

do krakowskiego Muzeum Lotnictwa Polskiego (MLP) i tym samym warta jest przedstawienia ich szerokiemu odbiorcy. Drugim źródłem wspomnień były kolejne roczniki „Skrzydeł. Wiadomości ze Świata” i zawarte w nich wspomnienia lotników. Roczniki te trafiły do krakowskiego Muzeum Lotnictwa wraz z kolekcją pamiątek po św. p. Stefanii Wojtulanis-Karpińskiej dzięki wsparciu Pana Andy’ego Dąbrowy, syna jednego z dowódców 301. Dywizjonu Bombowego Ziemi Mazowieckiej – Adama Dąbrowy. Przyczynił się on tym samym pośrednio do powstania niniejszej publikacji. Dziękujemy także: prof. dr hab. Włodzimierzowi Bonusiakowi, prof. dr hab. Tadeuszowi Kmiecikowi, prof. dr hab. Lechowi Wyszczelskiemu, prof. dr hab. Wiesławowi Wróblewskiemu, J. B. Cynkowi i kmdr por. dr. Mariuszowi Konarskiemu, za okazaną pomoc przy upartym zbieraniu materiałów źródłowych do tej pracy; Marzenie Mazur-Halasi i jej mężowi Andy’emu, których londyńska gościna pozwoliła na prowadzenie badań archiwalnych. Szczególne wyrazy wdzięczności należą się Pani Danucie Sławińskiej z PAFACT i Annie Stefanickiej z Instytutu Józefa Piłsudskiego w Londynie za ich wielką pomoc i przychylną wyrozumiałość dla naszych – czasem szalonych – poczynań. Serdecznie dziękujemy Robertowi Pankowi, Wojtkowi Matusiakowi, Robertowi Gretzyngierowi, Piotrowi Hodyrze, Piotrowi Górcie i Wojciechowi Zmyślonemu za pomoc, Krzysztofowi Radwanowi – Dyrektorowi Muzeum Lotnictwa Polskiego za przychylność okazaną podczas kwerend archiwalnych i pracy nad niniejszą publikacją.

Specjalne podziękowania należą się naszym bliskim, zwłaszcza Lilianie i Katarzynie, które nas wspierały. Dziękujemy Wam za cierpliwość i wyrozumiałość, jaką okazałyście w czasie, gdy byliśmy zajęci bardziej pracą nad tą książką niż Wami.

dr Krzysztof Mroczkowski
dr hab. Andrzej Olejko prof. UR

Powstanie tej książki zawdzięczamy finansowemu wsparciu
Fundacji Charytatywnej Stowarzyszenia Lotników Polskich (PAFACT)
w Londynie, która wyłożyła niezbędne środki na skład i druk.



301. DYWIZJON BOMBOWY ZIEMI POMORSKIEJ IM. OBRONCÓW WARSZAWY, 1586. ESKADRA SPECJALNEGO PRZEZNACZENIA



17 lipca 1940 r. Air Ministra wydało rozkaz sformowania Polskiego Dywizjonu Bombowego nr 301. (II Polski Dywizjon Bombowy). Oficjalnie dywizjon został sformowany 22 lipca 1940 r.¹⁸⁷, miał on taką samą strukturę organizacyjną i liczbę etatów oraz przeszedł taką samą drogę formowania jak bliźniaczy 300. Dywizjon Bombowy Ziemi Mazowieckiej¹⁸⁸. Znaki rozpoznawcze dywizjonu to litery kodowe GR malowane po obu stronach kadłuba. Odznaka dywizjonu miała kształt owalny, z prawej strony przechodzący w półksiężyc, w środku umieszczony był orzeł natomiast u dołu po lewej stronie wizerunek Pomorskiego Gryfa na niebieskim tle, z prawej zaś na czerwonym tle umieszczony był wizerunek Syrenki. U samego dołu widniał numer 301¹⁸⁹. 19 lipca 1940 r. do Bramcote przybył mianowany na dowódcę ppłk pil. (W/Cdr) R. Rudkowski¹⁹⁰ oraz wyznaczony na jego zastępcę S/Ldr¹⁹¹ Stefan Floryanowicz¹⁹². W ciągu następnych dni przybyła reszta personelu między innymi F/Lt Stanisława Brejnak (dowódca Eskadry A) i F/Lt Witold Jacek Piotrowski (dowódca Eskadry B)¹⁹³. Z ramienia RAF doradcą został S/Ldr C. G. Skinner (w każdym dywizjonie myśliwskim i bombowym PSP znajdowali się brytyjscy adiutanci, specjaliści techniczni, i personel administracyjny. Było to niezbędne z powodów językowych oraz słabej znajomości instrukcji i przepisów RAF)¹⁹⁴. W skład personelu latającego wchodził:

- piloci: S/Ldr Stefan Floryanowicz, F/Lt Stanisław Brejnak, F/Lt Witold Jacek Piotrowski, F/O Wacław Butkiewicz, P/O Leopold Mielecki,

187 W literaturze przedmiotu pojawia się data 24 lipca 1940 r.

188 J. B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne...*, op. cit., s. 314, (Tom I).

189 W. Król, *Polskie dywizjony lotnicze...*, s. 163.

190 Dowódcy Dywizjonu: od 24.07.1940 – ppłk pil. Roman Rudkowski, od 27.07.1941 – mjr pil. Jacek Piotrowski, od 2.04.1942 – Stanisław Krzystyniak, od 26.06.1942 – mjr pil. Maksymilian Brzozowski, od 3.07.1942 – mjr pil. Henryk Kołodziejek, od 27.09.1942 – mjr naw. Antoni Dąbrowa, od 1.04.1943 – mjr naw. Stanisław Król, od 15.06.1944 – mjr naw. Eugeniusz Arcuszkiewicz, od 15.03.1945 – mjr pil. Teofil Pozyczka.

191 Major – Squadron Leader S/Ldr.

192 J. B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne...*, s. 314, (Tom I).

193 *Ibidem*, s. 314.

194 B. Arct *Trzysta pierwszy nad celem*, Warszawa 1974, s. 16 (dalej – B. Arct, *Trzysta pierwszy...*).

Odznaka 301. Dywizjonu Bombowego Ziemi Pomorskiej w kształcie owalnym z orłem, u dołu umieszczone zostały wizerunki Pegaza i warszawskiej Syrenki. Poniżej widniał numer 301. Odznaka została przesłana do zatwierdzenia 7 czerwca 1945 roku przez płk. T. Karpińskiego. Odznaka została zatwierdzona jako jedna z ostatnich - Dz. Rozk. NWiMON, 1945, nr 4, poz. 40 z dnia 29 czerwca 1945 roku.

Bombowy B-24 *Liberator* GR-S (BZ965) załogi kpt. pil. Zbigniewa Szostaka. Godło „Śmierć na zasobniku” oraz namalowane flagi krajów, do których dokonywano zrzuty na tym samolocie.

(Fot. ze zbiorów MLP)

P/O Bolesław Murawski, P/O Marian Olszyna, P/O Teofil Pożyczka, P/O Józef Waroński, P/O Józef Wójcik, Sgt Tadeusz Bojakowski, Sgt Roman Bońkowski, Sgt Stanisław Jansen, Sgt Stanisław Kłosowski, Sgt Kazimierz Lenczewski, Sgt Antoni Palul, Sgt Zygmunt Popławski, Sgt Ignacy Radzymiński, Sgt Adam Weiss, Sgt Stanisław Zaremba;

- obserwatorzy: F/O Eugeniusz Domański, F/O Stefan Hałas, F/O Józef Koryciński, F/O Jan Kozak, F/O Stanisław Król, F/O Hieronim Kulbacki, F/O Julian Pałka, F/O Stanisław Rewkowski, F/O Henryk Sawlewicz, F/O Stanisław Starowicz, F/O Leon Szymkiewicz, F/O Antoni Voellnagel, F/O Stanisław Waszkiewicz, F/O Antoni Wronka, P/O Bolesław Biliński, P/O Józef Kuliński, P/O Mieczysław Łapa, P/O Marek Wodzicki, P/O Kazimierz Wójcicki;
- strzelcy w stopniu Sgt: Ignacy Bator, Jan Bujak, Antoni Dydo, Franciszek Florczak, Konstanty Gołębiowski, Jan Hejnowski, Edward Janik, Gustaw Kasianowski, Bernard Kowalski, Czesław Kozłowski, Antoni Lipecki, Tadeusz Madejski, Karol Paliwoda, Zbigniew Pieczyński, Kazimierz Sawicz, Ryszard Tydman, Walenty Wasilewski¹⁹⁵.

26 lipca 1940 r. Dywizjon otrzymał pierwsze 4 samoloty typu Fairey „Battle” Mk I i jednocześnie zaczął loty szkoleniowe. Do końca miesiąca otrzymał on więcej samolotów bombowych (miało być ich 16) oraz samolot szkolny Fairey „Battle” Trainer, a także wypożyczono Dywizjonowi samolot typu Avro „Anson”. 8 sierpnia 1940 r., w dzień po inspekcji Dywizjonu przez gen. dyw. W. Sikorskiego, Dywizjon poniósł pierwszą stratę. Por. pil. F/O Dominik Fengler rozbił samolot L5597 wkrótce po nocnym starcie z bazy Bramcote (samolot spadł z wysokości 1000 stóp, przyczyny wypadku nie zostały ustalone)¹⁹⁶. Pomimo wypadku szkolenie postępowało w dobrym tempie naprzód – kpt. naw. A. Dąbrowa wspominał: *„W myśl porozumienia brytyjsko-polsko-francuskiego z października 1939 roku miały powstać w W. [ielkiej] Brytanii, w ramach Royal Air Force, cztery polskie dywizjony bombowe. Drugim z kolei dywizjonem bombowym (po 300 Dywizjonie [Bombowym Ziemi Mazowieckiej]) sformowanym na ziemi brytyjskiej był 301 Dywizjon Bombowy «Ziemi Pomorskiej».* Został on zorganizowany w dniu 22.7.1940 r. w RAF Station Bramcote. Składał się głównie z personelu, który przybył do W. Brytanii z Francji w grudniu 1939 r. i w styczniu 1940 r. Pod względem operacyjnym i administracyjno-gospodarczym podporządkowany był 6-ej Grupie Bombowej RAF Dywizjon wyposażony był wówczas w 16 samolotów jednosilnikowych [Fairey] «Battle» i miał w swym stanie 10 załóg (trzy osobowych) i 172 żołnierzy personelu ziemnego. Pierwszy dowódca dywizjonu ppłk pil. Roman Rutkowski w rozkazie dziennym dywizjonu nr 1 wyznaczył swym zastępcą mjr. pil. Stefana Florjanowicza dowódcą eskadry «A» kpt. pil. Stanisława

Maszyny typu Fairey Battle Mk I z pomorskiego dywizjonu na lotnisku Bramcote w 1940 r. (Fot. ze zbiorów MLP z kolekcji Jerzego B. Cynka)



¹⁹⁵ J. B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne...*, op. cit., s. 316, (Tom I).

¹⁹⁶ A. R. Janczak, *Berlin na kursie...*, op. cit., s. 10.

Brejnika, a dowódcą eskadry «B» kpt. pil. Witolda Jacka Piotrowskiego. Brytyjskim doradcą był Sqdn. Ldr. Skinner. Dowodem żywego zainteresowania się powstającymi polskimi jednostkami lotnictwa bombowego oraz ich późniejszą działalnością bojową, były częste wizyty składane przez wybitne osobistości, zarówno polskie, jak i brytyjskie. 20.8.1940 JKM Jerzy VI w towarzystwie Naczelnego Wodza gen. [dyw.] W. Sikorskiego i Inspektora Lotnictwa gen. [bryg. naw.] s. Ujejskiego dokonał przeglądu dywizjonów 300 [Bombowego Ziemi Mazowieckiej] i 301 [Bombowego Ziemi Pomorskiej] na lotnisku w Bramcote¹⁹⁷.



28 sierpnia 1940 r. Dywizjon został przebazowany na RAF Station Swinderby gdzie znajdował się już bliźniaczy 300. Dywizjon Bombowy Ziemi Mazowieckiej. Z powodu przepełnienia lotniska część personelu została przeniesiona na pobliskie lotnisko satelickie Swinderby RAF Winthorpe. Nocą 30 sierpnia samoloty Luftwaffe przeprowadziły nalot na lotnisko lecz nie przeszkodziło to w ukończeniu organizacji Dywizjonu, który uzyskał gotowość operacyjną, podobnie jak bliźniaczy 300. Dywizjon Bombowy Ziemi Mazowieckiej, 12 września 1940 r.¹⁹⁸. Tego samego dnia Dywizjon otrzymał swój pierwszy rozkaz operacyjny – miano wyznaczyć trzy załogi, które miały wziąć udział w operacji bombardowania niemieckich barek desantowych i żeglugi w porcie Boulogne. Ze względu na pogodę rozkaz został odwołany. 14 września 1940 r. rozkaz ten został wydany ponownie, tym razem nic nie stało na przeszkodzie, aby go wykonać. Do wykonania zadania zostały wyznaczone trzy załogi: S/Ldr Floryanowicz, F/O Voellnagel, Sgt Bernard Kowalski na Fairey „Battle” GR-B, Sgt Jansen, F/O Rewkowski, Sgt Wasilewski na GR-G oraz Sgt Lenczewski, F/O Hałas, Sgt Kasianowski na GR-K¹⁹⁹. Start maszyn nastąpił o godz. 18.30, zadanie zostało wykonane z bardzo dobrym skutkiem. Następnego dnia Dywizjon otrzymał telegramy gratulacyjne m.in. od AM Sir Charlesa Portala. Pierwsze zadanie okazało się początkiem szeregu pracowitych nocy, podczas których Dywizjon latał na bombardowanie barek inwazyjnych m.in. w Boulogne, Calais, Dunkierce i Ostendzie²⁰⁰. 18 września 1940 r. podczas rozładowywania komory bombowej samolotu, który powrócił właśnie z lotu bojowego, doszło do wypadku. Z bomby

Maszyna typu Fairey Battle Mk I GR-G z 301. Dywizjonu – drugi od lewej F/O Stanisław Król.

(Fot. ze zbiorów MLP z kolekcji Jerzego B. Cynka)

197 A. Dąbrowa, 301 Dywizjon Bombowy Ziemi Pomorskiej «Obrońców Warszawy», „Skrzydła. Wiadomości ze Świata” 1968, nr 95, s. 13.

198 J. B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne...*, op. cit., s. 317, (Tom I).

199 *Ibidem*, s. 320.

200 B. Arct, *Trzysta pierwszy nad celem*, Warszawa 1975, s. 23.

oświetlającej wyskoczyła zawleczone i zadziałał detonator. Kpr. Stefan Nowak, który został ranny wskutek wyskoczenia iglicy, zdając sobie sprawę, że bomba stanowi śmiertelne zagrożenie dla pracujących mechaników i samolotu, chwycił ją oburącz, po czym wybiegł na otwartą przestrzeń lotniska i tam pozostawił bombę. Zdołał odbiec 15 m zanim doszło do detonacji wskutek której został ciężko ranny. Jako pierwszy polski lotnik w Wielkiej Brytanii uzyskał wysokie odznaczenie²⁰¹.

Nocą z 24 na 25 września 1940 r. rozbił się i eksplodował samolot L5351, który został najprawdopodobniej zaatakowany przez niemieckiego myśliwca. Zginęła załoga w składzie: P/O Józef Waroński, P/O Józef Kuliński, Sgt Karol Paliwoda²⁰². Pierwszy miesiąc działalności operacyjnej pokazał niedociągnięcia i braki w wyszkoleniu załóg (jeden z samolotów Dywizjonu wskutek błędnej nawigacji wylądował w Szkocji). W pierwszej połowie października 1940 r., Dywizjon znowu brał udział w atakach na porty inwazyjne. 18 października loty na samolotach typu Fairey „Battle” Mk I zostały oficjalnie zawieszono – do tego czasu na tych samolotach Dywizjon wziął udział w siedmiu wyprawach obejmujących 39 samolotów²⁰³. Zawieszenie lotów na Fairey „Battle”, wiązało się z przebrojeniem obu polskich Dywizjonów Bombowych (300. i 301.) na samoloty typu Vickers „Wellington” Mk I, według etatu BC/150 (8 samolotów). Niedługo później zdecydowano jednak o przebrojeniu Dywizjonów według etatu BC/154 (16 samolotów). 20 października 1940 r. Dywizjon przyjął na swój stan, pierwszy samolot typu Vickers „Wellington” P9214²⁰⁴. Szkolenie załóg, rozpoczęto od razu po otrzymaniu wiadomości o przebrojeniu co wiązało się m.in. z przejściem z 3-osobowych załóg, na 5 – 6-osobowe. Zmieniły się także zadania, które wykonywane przez te załogi²⁰⁵. 22 grudnia 1940 r. trzy załogi Dywizjonu, wzięły udział w pierwszej wyprawie na nowych samolotach (były to Vickers „Wellington” GR-M W/CDR pil. R. Rudkowskiego, GR-R F/Lt W. Piotrowskiego, GR-B Sgt Jansena). Celem załóg były zbiorniki paliwa w Antwerpii²⁰⁶. W grudniu 1940 r. Dywizjon wykonał loty w łącznym czasie 164 godzin 15 minut, z tego 13 godzin 25 minut na zadaniach operacyjnych²⁰⁷.

1 stycznia 1941 r. celem dla załóg Dywizjonu była Brema. Dolot na cel i bombardowanie odbyły się bez przeszkód, kłopoty zaczęły się podczas powrotu gdyż nad Anglią panowały bardzo trudne warunki pogodowe – burze śnieżne, wichury. W związku z tym była bardzo słaba widoczność, która była przyczyną tragedii. Z spośród sześciu wysłanych załóg, tylko jedna lądowała na lotnisku Swinderby, reszta lądowała na lotnisku Paddington²⁰⁸. Niestety dwa samoloty: GR-A (T2517) i GR-K (T2518) rozbiły się podczas lądowania. W pierwszym zginęła cała załoga: S/Ldr Stefan Floryanowicz, P/Marian Olszyna, F/O Hieronim Kublacki, Sgt Jan Hejnowski, Sgt Ludwik Gackowski, Sgt Adam Guzowski zaś z drugiej załogi przeżył tylny strzelec Jan Wancisiewicz, polegli natomiast: P/O Bolesław Murawski, P/O Tadeusz Dziubiński, P/O Bolesław Sadowski, Sgt Kazimierz Sawicz, Sgt Gustaw Kasianowski²⁰⁹. W lutym 1941 r. działania bojowe były utrudnione przez warunki atmosferyczne, kilka samolotów wzięło jednak udział w wyprawach m.in. na: Boulgone, Düsseldorf i Kolonię zaś w marcu bombardowano Berest, Hamburg i Rotterdam. Startowano także na wyprawy z lotnisk Newton i Midenhall. 21 marca 1941 r. podczas lądowania rozbił się samolot, który powracał z lotu szkolnego. Zginęli:

201 A. Zamojski, *Zapomniane Dywizjony...*, op. cit., s. 137.

202 J. B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne...*, op. cit., s. 320, (Tom I).

203 *Ibidem*, s. 321.

204 *Ibidem*.

205 B. Arct, *Trzysta pierwszy...*, op. cit., s. 28.

206 J. B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne...*, op. cit., s. 322, (Tom I).

207 *Ibidem*, s. 323.

208 B. Arct, *Trzysta pierwszy...*, op. cit., s. 34.

209 J. B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne...*, op. cit., s. 323, (Tom I).

Sgt Kazimierz Lenczewski, P/O Józef Koryciński, Bernard Chrzanowski²¹⁰ Pilotem jednej z załóg Dywizjonu był por. pil. Jerzy Głębocki, który pozostawił po sobie poniższe wspomnienie: „Włączamy elektryczne ogrzewanie. Wszyscy pracują w napięciu. Za kilka chwil przekraczamy linię brzegów, wkrótce będziemy nad celem. W oczekiwaniu w każdej chwili ataku nocnych myśliwców niemieckich wpijam oczy w poświatę – nieprzerwanego na północy dnia. Ostatnie chwile spokojne. Wkrótce stęknie boleśnie ziemia, rozdarta wybuchami bomb. Wstrząśnięta ogniem dział przeciwlotniczych. Rozpiekli się niebo, rozżłoci. Zaczzerwieni. Spłoszona noc ucieknie w bieli światła reflektorów. Tymczasem jednak jest jeszcze spokojnie i nadlatując nad brzeg niemiecki słyszę rozmowę w telefonie pokładowym:

– Uwaga piloci, artyleria przed nami...

– Gdzie artyleria? To biją pioruny, – przed nami z prawej burza.

Wisi bezwładna, ciężka, krótka noc Wisi rozdarta jękiem silników cisza. Zaczyna jednak bić i artyleria. Z początku pojedyncze, oderwane strzały z okrętów zakotwiczonych na pobrzeżu i z wysp. Później coraz gęstsza i bardziej skoordynowana z brzegów. Biją jednakże niecelnie. Za nisko i za daleko. Widzę czerwone żarzące się punkciki, jak zapalają się i nikną – to wybuchy. Pokazują się także reflektory. Błądzą przez chwilę po niebie i gasną. Powoli ogień artyleryjski rośnie i zaczyna się przybliżać, rośnie też liczba reflektorów. Rozświetla się na południu niebo, smagane raz po raz smugami światła, prążone pociskami – goreje teraz całe ponurą, widmową zorzą. Idziemy nad terytorium Rzeszy”²¹¹.

23 marca 1941 r. w Swinderby zapanowało podniecenie gdyż celem wyznaczonym na na tą noc był Berlin! Po raz pierwszy polskie załogi, miały pojawić się nad Berlinem, każdy chciał lecieć aby zrzuci bombę z jakąś własną „intencją”²¹². Do zadania wyznaczono siedem załóg Dywizjonu. Start miał się odbyć z lotniska RAF Bircham Newton, które niestety było bardzo nierówne i małe i ostatecznie nad Berlinem pojawiły się tylko cztery załogi 300. Dywizjonu Bombowego Ziemi Mazowieckiej²¹³. 25 dni po tej wyprawie, czyli w nocy z 17 na 18 kwietnia 1941 r. po raz kolejny nad Berlinem pojawiły się polskie załogi bombowe. Tym razem szczęście sprzyjało załogom 301. Dywizjonu Ziemi Pomorskiej²¹⁴. W tym dniu na lotnisku miał miejsce występ rewiowy „Lwowskiej Fali” i załogi operacyjne Dywizjonu zostały



Godło „Gryf Pomorski” było malowane na maszynach typu Vickers Wellington 301. Dywizjonu Bombowego Ziemi Pomorskiej od połowy 1941 r. do końca 1942 r.

(Fot. ze zbiorów MLP z kolekcji Jerzego B. Cynka)

210 *Ibidem*.

211 J. Głębocki, *Kurs*, op. cit., s. 37 – 38

212 B. Arct, *Trzysta pierwszy...*, op. cit., s. 35.

213 J. B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne...*, op. cit., s. 323, (Tom I).

214 Cz. Krzemiński, *Bomby nad...*, op. cit., s. 59.

Za sterem swojego Wellingtona F/O Mieczysław Stachiewicz, od maja do listopada 1942 r. wykonał pełną turę operacyjną. Za czyny wojenne F/O Mieczysław Stachiewicz odznaczony został Krzyżem Srebrnym Orderu Wojennego Virtuti Militari oraz trzykrotnie Krzyżem Walecznych, zaś za powojenną pracę otrzymał Krzyż Oficerski i Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski. Obecnie na stałe mieszka w Londynie i jest Prezesem Instytutu Józefa Piłsudskiego. Jest jednym z Tych, którym niniejszą książkę poświęcamy.

(Fot. ze zbiorów M. Stachewicza)

wyciągnięte na odprawę w środku przedstawienia zaś aktorzy zegnali ich w chwili, gdy koła maszyn odrywały się od trawy lotniska. Cztery załogi Dywizjonu wzięły udział w kolejnym nalocie na stolicę Rzeszy: „Wychodzimy z sali teatralnej obozu, oszołomieni melodiami oberków i kujawiaków, udając się wprost do sali odpraw załóg. Na mapie operacyjnej, od naszego lotniska poprzez morza i kraje ciągnęła się czerwona wstęga wskazująca trasę lotu. Nie było najmniejszych wątpliwości: dziś w nocy panowie Berlin... Oficer operacyjny dla formalności jednak zagaił: Tym razem znów Berlin, proszę panów. Cel – dworzec kolejowy...”²¹⁵. Starty maszyn odbyły się bez większych trudności. Jedna z załóg, z powodu problemów z jednym z silników, zdecydowała się na zrzucenie ładunku na cel zapasowy – Hanower, trzy pozostałe załogi z powodzeniem wykonały swoje zadania. Operacja obyła się bez strat własnych. Podczas kolejnych nocy bombardowano Rotterdam, Le Havre, Brest i Kilonię zaś największą akcją przeprowadzono w nocy z 29 na 30 kwietnia 1941 r. bombardując Mannheim. Nalot odbył się przy wspaniałej pogodzie. Łącznie w kwietniu 1941 r. wykonano 50 samolotozadań – załogi za cel miały także: Brest (6 i 14 kwietnia), Bremę (16 kwietnia) oraz Le Havre, Kilonię i Mannheim²¹⁶. Z jednym z nalotów na Bremę wiąże się interesująca historia. W/Cdr. (ppłk pil.) R. Rudkowski podczas odprawy poinformował, że leci pierwszą maszyną w szyku co spotkało się z gwałtowną reakcją reszty załóg obawiających się o życie bardzo lubianego dowódcy. Oczywiście postanowiono „dopomóc szczęściu” i mechanicy uszkodzili jeden z silników. Po dwóch godzinach lotu silnik przestał pracować i tym samym samolot



215 S. Brejnak, *Epopoea Swinderby*, „Skrzydła. Wiadomości ze Świata” Nr. 15/488.

216 J. B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne...*, op. cit., s. 324, (Tom I).

musiał zawrócić do bazy a lotnisko zostało poinformowane, że maszyna „siadać” będzie razem z bombami – jak stwierdził pilotujący samolot dowódca Dywizjonu „Szkoda wyrzucać dobre bomby do morza, bo mogą się jeszcze przydać”²¹⁷.

Działania w maju rozpoczęły się w nocy z 2 na 3 – Dywizjon tej nocy oddelegował 9 załóg do nalotu na Hamburg (Dywizjon wraz z Dywizjonem bliźniaczym poleciały jako formacja pathfinder) – nalot zakończył się sukcesem²¹⁸. W nocy z 4 na 5 maja 1941 r. samoloty Dywizjonu pojawiły się nad portem Brest, gdzie bombardowano niemieckie pancerniki. W nocy z 6 na 7 maja 1941 r. samolot GR-K, P/O Ryszarda Zygmuntowicza, który powracał z wyprawy na Hamburg, był zaciekle atakowany przez nocnego myśliwca typu Messerschmitt Bf. 110. Ostatecznie załodze udało się cało wyjść z tej opresji. W nocy z 8 na 9 maja 1941 r. dwa polskie Dywizjony Bombowe wzięły udział w wielkiej operacji bombardowania powierzchniowego Bremy i Hamburga. Z wyprawy tej nie wrócił samolot GR-M/R1227 – wszyscy członkowie załogi utonęli: Sgt Tadeusz Bojatoski, P/O Władysław Brzozowski, F/O Stanisław Rewkowski, Sgt Antoni Lipecki, P/O Ignacy Dudek, Sgt Konstanty Gołębiowski. Następnymi celami Dywizjonu w maju były Mannheim, Hamburg i Kolonia. W drugiej połowie miesiąca pogoda popsła się na tyle (obfite opady i silny wiatr), że praktycznie wstrzymano loty bojowe²¹⁹. Nalot na Essen tak wspominał mjr pil. Mieczysław Stachiewicz: „W nocy z 5 na 6 czerwca lecimy na Essen. Znowu cała moja załoga pod dowództwem Krasieńskiego. Dywizjon wystawia dziesięć załóg, na odprawie zapowiadają czas pobytu nad celem: od... do... Nie wolno wchodzić wcześniej, nie wolno wchodzić na cel po tej godzinie. Nasza maszyna ciągnie dość słabo; kiedy dochodzimy do wybrzeża nieprzyjacielskiego, jesteśmy już spóźnieni. Gdy zbliżamy się do celu, widać olbrzymie stożki utworzone z ponad trzydziestu reflektorów każdy. Bardzo silna obrona artyleryjska. Gdy jesteśmy bliżej, wszystko gaśnie, wszystko cichnie. Jesteśmy spóźnieni od pięciu do dziesięciu minut. Wygląda na to, że nikogo już nad celem nie ma. Dochodzimy na cel. Widoczność pionowa bardzo słaba. Jak zawsze Essen i cała Ruhra przysłonięte mgiełką przemysłową. Roman Chmiel leży na celowniku. Po jakimś czasie mówi: «O, minęliśmy już cel». [J.] Krasieński decyduje się na drugi nalot, zawraca, robimy pełną rundę i znowu nalatujemy na cel. Tym razem Roman komenderuje: «Otworzyć drzwi bombowe. Bomby poszły. Przytrzymać do fotografii». W tym momencie na lewo od nas zapala się reflektor o kolorze jasnoniebieskim. Jednym krótkim ruchem, w ciągu paru sekund już jest na nas. Natychmiast dołącza się więcej reflektorów, i więcej i więcej. Jesteśmy w morzu świateł. Tych reflektorów może być trzydzieści może więcej. Oślepiający blask. Stoję obok [J.] Krasieńskiego, który jest przy sterach, wołam do niego: «Nie daj się pan oślepić! Ja będę prowadzić!». Łapię pozycję księżycą. To będzie nasz główny przewodnik nawigacyjny i komenda: «W lewo, 30 stopni w dół!». «W prawo 20, w lewo 15, w górę...». I tak się zaczyna ten taniec. Uważam tylko na to, żeby nie być w tym samym punkcie przestrzeni, w którym z kilkudziesięciosekundowym wyprzedzeniem artylerzyści na ziemi namierzili nasz samolot. Cały czas w reflektorach, cały czas ten straszny taniec. Przyrządy pokładowe zupełnie rozhuśtane, busola kręci się w kółko, tak że ja tylko pilnuje księżycą, żeby mniej więcej utrzymać nasz kurs, nasz kierunek lotu. Oczywiście, jak tylko reflektory się zapaliły odezwała się artyleria. Naokoło nas zaczęły pękać pociski, słycać wybuchy. Przelatujemy przez pozostałe po wybuchach chmurki. Smród prochu. Reflektory – niektóre gasną gdy wychodzimy z ich zasięgu, nowe zapalają się z przodu. Ciągle ten potworny taniec. Słycać wybuchy. Czasami coś szurnie po płatowcu, odłamki pocisków i znowu naprzód w tych reflektorach, znowu z tyłu zapalają się nowe. A walka trwa i ciągle jeszcze istniejemy, jakoś nie udaje im się w nas trafić. To się ciągnie, ciągnie, ja tylko pilnuje pozycji księżycą, żeby

217 Zbiory PAFACT, dokument bez tytułu i sygnatury archiwalnej.

218 J. B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne...*, op. cit., s. 325, (Tom I).

219 *Ibidem*, s. 326.

*zachować ogólny kierunek. Tak się to ciągnie chyba kilkanaście minut. W samolocie cisza, tylko słycać wybuchy na zewnątrz*²²⁰.

11 czerwca 1941 r. lotnisko Swinderby, było wizytowane przez Dowódcę Bomber Command AM Sir Richarda Persie oraz Dowódcę 1. Grupy Bombowej AVM R. D. Oxlanda a następnego dnia lotnisko wizytowane było z kolei przez JKM Księcia Kentu²²¹. W nocy z 11 na 12 czerwca 1941 r., po raz pierwszy od prawie miesiąca, Dywizjon wysłał samoloty nad Düsseldorf, a następnej nocy celem był Osnabrück. Dwa samoloty GR-K i GR-O, wskutek oblodzenia musiały zawrócić nad Morzem Północnym. Niestety podczas kołowania po lądowaniu, samoloty się zderzyły i zostały uszkodzone. W nocy z 15 na 16 czerwca 1941 r. Dywizjon wziął udział w wyprawie na Düsseldorf, kolejnej nocy samoloty Dywizjonu pojawiły się nad Duisburgiem. Niezwykły hart ducha wykazała załoga F/O Waclawa Butkiewicza, która trzykrotnie odpierała atak nocnego myśliwca typu Messerschmitt Bf 110 – myśliwiec został uszkodzony, a może nawet i zestrzelony lecz jego pociski trafiły atakowany samolot, w którym wybuchł pożar. Ogień udało się ugasić, a pilot pomimo uszkodzenia samolotu zdołał go doprowadzić do bazy²²². Z wyprawy na Bremę, w nocy z 18 na 19 czerwca 1941 r., nie powrócił samolot GR-D/R1365. Bombowiec został zestrzelony i runął do morza – zginęła cała załoga w składzie: Jerzy Krassowski, Sgt Roman Bońkowski, P/O Kazimierz Bernas, Sgt Stanisław Franaszczuk, Sgt Marian Mamanasiak, Sgt Andrzej Wagner. Kolejny nalot na Bremę miał miejsce w nocy z 22 na 23 czerwca 1941 r. Podczas startu samolot GR-R/R1026 stracił jedno ze śmigieł, silnik stanął w płomieniach po czym samolot rozbił się o drzewa – ranni zostali członkowie załogi. W związku z tą kraksą w wyprawie tej wzięło udział 12 z 13 zakładanych samolotów z obu bliźniaczych Dywizjonów. Samoloty 301. Bombowego Ziemi Pomorskiej nad Bremą w tym miesiącu, pojawiały się dwukrotnie: w nocy z 25 na 26 czerwca oraz z 29 na 30 czerwca 1941 r. Z tej drugiej wyprawy nie wrócił samolot GR-L/ nr R1373 zestrzelony przez nocnego myśliwca Luftwaffe – zginął Sgt Hubert Korab-Brzozowski, natomiast reszta załogi dostała się do niewoli²²³.

18 lipca 1941 r. Dywizjon przeniósł się z lotniska Swinderby do Hemswell. Nowe lotnisko było duże i dobrze wyposażone, jednak nie była to jedyna zmiana jaka czekała Dywizjon w najbliższym czasie. Kolejną była zmiana wersji samolotów bombowych typu Vickers „Wellington” lecz wcześniej doszło do zmiany na stanowisku dowódcy Dywizjonu. W/Cdr R. Rudkowskiego na tym stanowisku zastąpił Witold Jacek Piotrowski²²⁴. Ogólnie w lipcu 301. wziął udział w 10 operacjach wykonując 62 samolotozadania²²⁵. Kolejny nalot na Bremę przyniósł wielką stratę dla Dywizjonu – nocą 3 na 4 lipca 1941 r. w samolocie GR-M został zestrzelony przez niemiecki nocny myśliwiec W/Cdr Bolesław Stachoń. Samolot rozbił się 18 km na północny-wschód od Emmen w Holandii gdzie pochowano ww pilota, byłego dowódcę 4. Pułku Lotniczego w Toruniu – reszta załogi dostała się do niewoli. Okoliczności tego lotu tak opisywał jeden z jego uczestników, pierwszy pilot – ppor. pil. Waclaw Butkiewicz: *„Leciałem z obcą załogą. Pogoda była bardzo zła. Padał drobny deszcz. Miskie chmury. Widoczność słaba. Przebijaliśmy chmury nad morzem. Nad Holandią zostaliśmy zaatakowani przez niemieckiego myśliwca. Od jego pierwszej serii samolot stanął w płomieniach. Zobaczywszy pociski smugowe nieprzyjaciela, krzyknąłem do naszych strzelców: «Strzelac!»». W tym samym czasie usłyszałem głosy załogi, że palimy się. Z tablicy rozdzielczej przyrządów pokładowych posypało się szkło. Samolot przewalił się na prawy płat. Nie mogłem opanować samolotu. Przypuszczam, że linki sterowe*

220 M. Stachiewicz, *Wspomnienia wojenne*, Warszawa 2003.s. 48.

221 J. B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne...*, op. cit.

222 *Ibidem*.

223 J. B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne...*, op. cit., s. 328, (Tom I).

224 W. Król, *Polskie dywizjony lotnicze...*, op. cit., s. 107.

225 J. B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne...*, op. cit., s. 331, (Tom I).

zostały uszkodzone. Wypuściłem bomby chcąc ratować sytuację. Samolot nie odzyskał jednak równowagi. Dałem załodze rozkaz do skoku na spadochronie. W tym miejscu pragnę dodać, że umówiłem się z drugim pilotem, śp. płk. [pil. B.] Stachoniem, że ja będę prowadził samolot do celu, a on zmieni mnie przed celem. W momencie, gdy samolot już się palił, śp. płk [pil. B.] Stachon wpuścił strzelca samolotowego z tylnej wieżyczki. Gdy w pewnej chwili zapytałem, czy został jeszcze ktoś w samolocie, nie usłyszałem żadnej odpowiedzi. Drzwi, którymi wyskoczyła – jak mi się zdawało – cała załoga były otwarte. Po pewnej chwili sam z wielką trudnością wyskoczyłem. Ponieważ zaatakowano nas w momencie, gdy miałem się zmienić z drugim pilotem, spadochron mój nie był zapięty jak należy. Stąd też nie mogłem znaleźć uchwytu, który należy pociągnąć, aby spowodować otwarcie się spadochronu. Nie wiedziałem, że byłem ranny w prawie ramię. Koziółkowałem przez pewien czas. Pamiętam, że widziałem księżyc z różnych stron, raz pod sobą, raz nad sobą. Wreszcie odnalazłem uchwyt i pociągnąłem. Nie pamiętam, co było dalej. Przytomność odzyskałem po jakichś dwóch tygodniach w szpitalu niemieckim²²⁶.



Jedna z najbardziej znanych fotografii samolotu typu Vickers Wellington Mk IC GR-H (R1006) wykonana w Swinderby w lipcu 1941 r.

(Fot. ze zbiorów MLP z kolekcji Jerzego B. Cynka)

Następne noce były również bardzo pracowite – bombardowano Bielefeld, Rotterdam, Kolonię, Eden i Osnabrück²²⁷. Kolejne pięć miesięcy 1941 r. upłynęło bez większych zmian lecz początek września 1941 r. stał pod znakiem całkowitego przejścia na nowszą wersję samolotów typu Vickers „Wellington” Mk III, co w połączeniu z fatalnymi warunkami atmosferycznymi ograniczyło działania operacyjne Dywizjonu. W dniu 3 września 1941 r. miał miejsce wypadek – podczas startu jedna z maszyn miała awarię silnika. Tak to wydarzenie wspominał ppor. pil. Witold Jaroszyk: „Dzisiaj miałem pierwszy w życiu wypadek lotniczy. Podczas startu nawalił mi przewód olejowy prawego silnika, czego naturalnie z siedzenia pilota nie mogłem stwierdzić, chociaż podobno zostawała za mną chmura dymu. Zrobiłem rundę; silniki pracowały normalnie, ale olej w szybkim tempie uchodził. Przy ladowaniu musiałem dodać gazu z powodu tłoku na lotnisku. I tak przy pełnych kłapach, opuszczonym podwoziu, mniej więcej nad środkiem lotniska na wysokości dwustu stóp, prawy silnik zmienił mi zupełnie obroty, ciśnienie spadło do zera (oleju), kabinę wypełniły chmury gryzącego dymu. «Pali się» pomyślałem i wyłączyłem szybko prawy silnik dałem pełne obroty lewemu. Zrobiłem krótką rundę i ciągle tracąc

226 „Skrzydła. Wiadomości ze Świata”, nr 79/565, Wrzesień – Grudzień 1958, s. 17

227 Instytut Pamięci i Muzeum im. Gen. Sikorskiego (IPiMS), Lot. A V, 35/6

wysokość przy szybkości pięćdziesięciu – sześćdziesięciu mil udało mi się wylądować. Miałem rzeczywiście szczęście, że silnik się nie zapalił”²²⁸.

Pierwsze zadanie na nowych samolotach typu Dywizjon wykonał w nocy z 26 na 27 października 1941 r. i było to bombardowanie portu Cherbourg²²⁹. W tych ostatnich miesiącach roku Dywizjon stracił dwie załogi: w nocy z 21 na 22 października 1941 r. znad Bremy nie powróciła załoga samolotu GR-W: F/Sgt Cieślak, Sgt Borodej, F/O Riedl, Sgt Stalewski, Sgt Młodzik, Sgt Kleberg dostali się do niewoli – polskie²³⁰. Podobny los spotkał załogę samolotu GR-Z/Z1277, która również dostała się do niewoli: Sgt Henryk Balcewicz, Sgt Zygmunt Lenczewski, F/O Włodzimierz Kolanowski, W/O Alfred Szczepanowski, Sgt Bolesław Wróblewski, Sgt Tadeusz Moryn – załoga zgubiła się podczas drogi powrotnej do bazy i przez pomyłkę wylądowała na lotnisku w Belgii używanym przez Luftwaffe. Kiedy lotnicy zorientowali się w sytuacji było już za późno na ucieczkę gdyż otoczyli ich niemieccy żołnierze. Samolot był później wykorzystywany przez Luftwaffe do prób technicznych²³¹.

Samolot typu Vickers Wellington Mk I GR-W (W5690) na lotnisku Swinderby w czerwcu 1941 r.

(Fot. ze zbiorów MLP z kolekcji Jerzego B. Cynka)



Listopad 1941 r. rozpoczął się nalotem w pierwszym dniu tego miesiąca przeprowadzonym na Kilonię. Nalot ten był bardzo trudny, gdyż warunki atmosferyczne nad celem były bardzo trudne i bombardowanie przeprowadzono wyłącznie w oparciu o namiary radiowe. W tydzień później, w nocy 7 na 8 listopada miała miejsce jedna z największych operacji bombowych zaplanowanych przez dowództwo Bomber Command na 1941 r. Operacja ta zakładała równoczesne bombardowanie Boulogne, Ostendy, Zagłębia Rury, Manheim, Kolonii i głównego celu propagandowego – Berlina oraz minowania portu Oslo. O skali tej operacji może świadczyć fakt, iż jednorazowo brało w niej czterysta maszyn, lecz przy planowaniu nie wzięto pod uwagę zdania służb meteorologicznych, które ostrzegały o bardzo niekorzystnych warunkach atmosferycznych nad Morzem Północnym. W trakcie operacji wiele maszyn miało awarie z powodu, oblodzeń i zaledwie 30% maszyn dotarło nad cele. Najgorzej sytuacja wyglądała nad Berlinem – utracono 21 maszyn ze 169 biorących udział w nalocie nad stolicę III Rzeszy. W ramach tej wielkiej operacji Dywizjon Bombowy stracił samolot GR-Z dowodzony przez F/O Włodzimierza Kolanowskiego. Załoga na skutek pomyłki nawigacyjnej zgubiła się w drodze powrotnej i wylądowała

228 W. Jaroszyk, *Dziennik lotnika Dywizjonu 301*, Olsztyn 1972, op. cit., s. 42 – 43.

229 J. B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne...*, op. cit., s. 335,(Tom I), op. cit., s. 334.

230 *Ibidem*, s. 333.

231 J. B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne...*, op. cit., s. 335,(Tom I).

na pierwszym lotnisku, które dostrzegli piloci, lecz niestety wylądowali w Belgii i zostali wzięci do niewoli. Nietknięty samolot przejęła Luftwaffe (nawigator załogi zginął zamordowany przez Gestapo po „Wielkiej Ucieczce” z obozu Stalag Luft III w Żaganiu w marcu 1944 r.)²³². Inne załogi powróciły do bazy szczęśliwie – załode samolotu GR-D szczęście dopisało, gdyż gdy nastąpił pożar silnika załoga już miała skakać, a jednak pilotowi udało się ugasić płomień i wylądować cało. Następnego dnia odbyły się loty na poszukiwanie straconych załóg. Tak lot nad Berlin w ramach w/w operacji wspominał por. pil. W. Jaroszyk: „Historyczny to dzień, bo zrobiłem lot bojowy nad Berlin! Lot był makabryczny, warto go uwiecznić na papierze. W dwie godziny po normalnej odprawie byliśmy już w powietrzu. Napelniono nam zbiorniki zapasowe i paliwa miało starczyć na osiem godzin. Meteorologia zapowiadała pogodę na ogół dobrą, z tym, że nad zachodnimi Niemcami miało być 10/10 pokrycia nieba, a cel wolny od chmur. Wzieliśmy set-course. Widoczność dobra, niebo bezchmurne. Postanowiliśmy szybciej wejść na wysokość, aby potem nie przedzierać się przez przepowiedziane chmury. W półtorej godziny później mieliśmy już osiemnaście tysięcy stóp i ujrzeliśmy ujrzeliliśmy daleka charakterystyczną zatokę Z... [Zuidersee]. Chmur pod nami jeszcze nie było, ale można już było zaobserwować w oddali pierwsze cumulusy. Wszyscy milczeliśmy; nie mając na razie nic do roboty poszedłem do wieżyczki astro i spoglądałem w ciemność. Zaczęło się zresztą rozjaśniać, gdyż na horyzoncie pojawił się księżyc. Z zamyślenia wyrwał mnie grobowy głos tylnego strzelca: «Z lewej strony, na naszej wysokości – myśliwiec!»! Mimo woli pomacałem spadochron i serce zaczęło mi szybciej bić. Całe szczęście intruz nie zauważył nas i poszedł gdzieś w bok. Przed nami roztoczył się wspaniały widok. Noc była zupełnie jasna, ziemię zakrywały chmury o fantastycznych kształtach, które oświetlone przez księżyc robiły wrażenie ośnieżonych górzystych okolic polarnych. Poczuliśmy się wszyscy jakoś strasznie samotni, zależni w zupełności od maszyny pozwalającej sobie czasem na kaprysy. Temperatura wynosiła już – 40°, było, więc cholernie zimno. Ciepła herbata w termosach zamarzła. Pierwszy pilot zaczął narzekać na śmigła, które zamarzając, nie dawały należytych obrotów... Niemcy na ogół mało strzelali, żeby nie zdradzać położenia miast... Po pewnym czasie zrobiło się nieco jaśniej i widzieliśmy już błyski artylerii berlińskiej. Obserwator zszedł do celownika bombardierskiego, ja stanąłem przy pilocie, aby ostrzegać go o miejscach wybuchów pocisków. Wówczas stała się rzecz tragiczna. Zaczęliśmy włączyć na cel, artyleria biła ze wszystkich stron, czarne dymki były pod i nad nami, czuć było zapach prochu, a obserwator «wziął» i zemdłał... Skoczyłem do niego – wąż tlenowy odłączył mu się od gniazdka... Sytuacja była trudna. Cały czas znajdowaliśmy się w dość gęstej mgiele, która nie pozwalała na orientację, w którym kierunku Niemcy biją. Błyski wybuchów rozlewały się po całym niebie i tylko złowrogie chmurki czarnego dymu, w które nawet czasem włączyliśmy, mówiły nam, że celują również do nas. Wyglądało to wszystko coś na kształt piekła, bo nieprzerwane nerwowe błyski oświetlały nas w przeróżnych kolorach. W każdym razie wszyscy odetchnęliśmy po minięciu niebezpiecznej strefy... Zmieniłem pilota. Kilka razy strzelano do nas, ale niecelnie, raz nawet reflektory szukały nas przez dziury w chmurach”²³³.

W nocy 27 na 28 grudnia 1941 r. Dywizjon brał udział w nalocie na Düsseldorf – w wyniku ciężkiego ostrzału artylerii przeciwlotniczej jeden z samolotów został poważnie uszkodzony. Por. pil. Jerzy Głębocki tak opisywał jedną z operacji nad Niemcami: „Wtem rozrywa się granat tuż przy wieżyczce. Wielki, bladezielony płomień i garść czerwono żarzących odłamków. Wstrząsa ogonem i słyszę odpryski bębniące po oszkleniu wieżyczki i kadłubie. Spojrzałem na zegarek, była godzina 02.10. Jesteśmy już nad celem. Błyski wybuchów i białe obłoczki eksplozji otaczają nas dokoła. Łączą się i rozdzielają. Wirują w piekielnym tańcu cięte ramionami

232 Zbiory PAFAC, dokument bez tytułu i sygnatury archiwalnej.

233 W. Jaroszyk, *Dziennik lotnika Dywizjonu 301*, Olsztyn 1972, s. 49 – 51.

SPIS TREŚCI

Przedmowa	5
Wstęp	7
Nowe skrzydła, nowe nadzieje...	11
300. Dywizjon Bombowy Ziemi Mazowieckiej	21
301. Dywizjon Bombowy Ziemi Pomorskiej im. obrońców Warszawy, 1586. Eskadra Specjalnego Przeznaczenia	107
304. Dywizjon Bombowy Ziemi Śląskiej im. Ks. Józefa Poniatowskiego	213
305. Dywizjon Bombowy Ziemi Wielkopolskiej i Lidzkiej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego	263
Bombowe memento czyli słowa na zakończenie	331
Bibliografia	341