

OPOWIEŚCI BROKOWSKIE

BROKOWIAK NAD BERLINEM – CZESŁAW DZIEKOŃSKI

Podpułkownik Wacław Makowski, dowódca 300 Dywizjonu Bombowego „Ziemi Mazowieckiej” przeczytał rozkaz Bomber Command¹ tyczący celu operacji bojowych w nocy z 23 na 24 marca 1941 r. Przypomniawszy sobie moment, gdy 18 miesięcy wcześniej stanął przed szlabanem na polsko-rumuńskiej granicy w Śniatyniu. Schylił się wtedy, zgarnął garść ojczystej ziemi do kieszeni, a do stojącego obok towarzysza niedoli powiedział:

– Nie wiem, co i jak z nami będzie, ale ja, żeby mieć z diabłem wejść w przymierze, za to wszystko, co widziałem w Polsce, muszę choć raz zbombardować Berlin, inaczej nie będę miał szacunku do siebie!²

Podpułkownik zastanawiał się, jak przekazać informację o celu nalotu swym załogom. Może w formie przemówienia lub historycznego wykładu? Wszystko odbyło się jednak zwyczajnie, bez odrobiny patosu. Po latach wspominał:

Celem naszego dzisiejszego lotu jest... Berlin – tak zacząłem odprawę załóg Dywizjonu 300, stacjonowanego w Wielkiej Brytanii, przeszło 30 lat temu. Jak dziś pamiętam tę ciszę, jaka zapanowała na sali po tych słowach. Nic dziwnego – ile oczekiwania na ten dzień, ile pracy i treningu, ile rozczerowań i ilu kolegów już nie dożyło owej chwili. Każdy chciał zebrać myśli do kupy, zanim przystąpiliśmy do omawiania szczegółów. Byłem ich dowódcą wojennym i jestem z tego dumny, mimo że z przekonania jest zatwardziały cywilem³.

¹ Dowództwo, któremu podlegały dywizjony bombowe RAF w latach 1936-1968.

² Wacław Makowski, *Cel – Berlin*, „Skrzydła”, 1973, nr zjazdowy, [za:] Krzysztof Mroczkowski, Andrzej Olejko, *Nocnych lotów świadectwa. Polskie dywizjony bombowe w latach drugiej Wojny Światowej we wspomnieniach*, s. 45.

³ Tamże.

Skupienie lotników na wykonaniu zadania, nie było niczym zaskakującym. Czekał ich najdłuższy z dotychczasowych, bo aż 9-godzinny lot i to prawie wyłącznie nad terytorium wroga. Samo odnalezienie w ciemnościach celu, nawet tak dużego, jak Berlin, było nie lada sztuką. Wśród personelu naziemnego zapanował natomiast nieukrywany entuzjazm. Na bombach wypisywano farbą życzenia dla berlińczyków.

Bombardowanie Berlina miało być wspólną operacją polskich dywizjonów 300 i 301 oraz kilku dywizjonów brytyjskich. Do wykonania zadania wyznaczono po siedem z załóg z obu polskich dywizjonów. Cel był odległy, samoloty miały startować z pełnym obciążeniem, a miejsce stacjonowania polskich formacji, czyli trawiaste lotnisko Swinderby stanowczo się do tego nie nadawało. Czternaście bombowców z białą-czerwoną szachownicą, miało więc wystartować z przystosowanego do startu ciężkich bombowców lotniska Bircham Newton. Było to lotnisko zapasowe i jak się okazało, także nie do końca przygotowane do startu ciężkich maszyn: „Lotnisko jest pagórkowate. Linia świateł startowych była częściowo niewidoczna dla pilotów startujących, na skutek tego samoloty zbaczały z linii startu”⁴.

Aircraft Type and No.	Crew.	Duty.	Time Up.	Time Down.	Details of Sortie or Flight.	References.
T 2623	Sgt. Dziekoński	Destroy aiming	2233	0655	0155 hours, 20,000 feet, 4 x 500 lb bombs and 2 incendiaries	
Wellington	Sgt. Szymanowski	point at Berlin	(from	(at	Three bursts seen thought to be 1 mile SW of target. No fires seen.	
	F/O. Miarczyński	as briefed.	Langham)	Weddington)		
	Sgt. Bączak					
	Sgt. Kowalski					
	Sgt. Rygiel					

Ilustracja 1. Fragment No. 300 (Polish) Squadron Operations Record Book, dotyczący nalotu na Berlin z 22 na 23 marca 1941 r.

Źródło: The National Archives: <https://discovery.nationalarchives.gov.uk>.

Do startu, jako pierwsze przystąpiły samoloty z Dywizjonu 300. Jeden z Wellingtonów w ogóle nie oderwał się od ziemi, dwa zaś inne zostały podczas rozbiegu poważnie uszkodzone – szczęśliwie obyło się bez ofiar. W kierunku Berlina odleciały ostatecznie tylko cztery załogi Dywizjonu 300. Dowodzili nimi piloci: W/Cdr Wacław Makowski, F/Lt Romuald Suliński, Sgt Czesław Dziekoński i Sgt Edward Hajdukiewicz. Do załogi Dziekońskiego należeli: drugi pilot Sgt Kazimierz Szymanowski, nawigator P/O Roman Miarczyński, radiotelegrafista Sgt Tadeusz Bączak oraz strzelcy Sgt Alfons Kowalski i Sgt Edmund Rygiel. W załodze znajdował się więc porucznik, ale nawet gdyby był generałem, to zgodnie z brytyjskimi regulaminami dowódcą pozostawał pierwszy pilot.

Nazwy wybranych polskich stopni wojskowych i ich odpowiedniki w RAF ⁵			
płk.	pułkownik	Group Captain	G/Cpt
ppłk	podpułkownik	Wing Commander	W/Cdr
mjr	major	Squadron Leader	S/Ldr
kpt.	kapitan	Flight Lieutenant	F/Lt
por.	porucznik	Flying Officer	F/O
ppor.	podporucznik	Pilot Officer	P/O
chor.	chorąży	Warrant Officer	W/O
st. sierż.	starszy sierżant	Flight Sergeant	F/Sgt
sierż.	sierżant	Sergeant	Sgt

⁴ IPMS, *Księga pamiątkowa Dyonu*, sygn. AV 34/13, [za:] Łukasz Jaśkiewicz, *300 Dywizjon Bombowy „Ziemi Mazowieckiej”*, s. 53.

⁵ Rangi wg Wacław Iszkowski, *Życie będzie biegło dalej aż kark skręci* : t. 1 – *Mjr pilot Jerzy Iszkowski*, s. 207.

O przebiegu tej operacji opowie nam F/O Jerzy Gołko, drugi pilot z załogi F/Lt Sulińskiego:

W czasie gdy kpt. Suliński zwiększał szybkość, ja studiowałem pilnie mapę północno-wschodniej Holandii, aby móc rozpoznać i dokładnie ustalić punkt przekroczenia brzegu holenderskiego i wejścia nad kontynent. Znalazłszy czego szukałem, poszedłem do nawigatora i podzieliłem się z nim moimi spostrzeżeniami. W tym czasie kapitan Suliński ostrzegł strzelców, że zbliżamy się do terytorium nieprzyjacielskiego i należy podwoić czujność, żeby nas przypadkiem nie spruły nocne myśliwce. W oddali pojawił się zarys wybrzeża i jakiś czas potem wlecieliśmy nad kontynent. Pod nami ciemna otchłań. Miejscami widać w niej mniejsze lub większe światła, których ani pochodzenia, ani tożsamości nie jesteśmy w stanie odgadnąć. Gdzieś tam pojawia się nawet oświetlone lotnisko, ale jesteśmy za cwani na takie kawały. Szwaby chcą nas zwabić na pozorowane lotnisko, abyśmy wypróżnili nasz skromny ładunek gdzieś w głuchym polu. Ale nie z nami taki numer.

W ustalonej porze radiotelegrafista manipulując anteną kierunkową robi pomiary, wcinając się na znane mu zakresy fal radiowych i w stopniach podaje nawigatorowi odczytane kąty, a ten wykreśla je następnie na swej karcie nawigacyjnej. Dzięki tym namiarom nawigator był w stanie precyzyjnie wyznaczyć nasze położenie i równie precyzyjnie skorygować aktualny kurs.

– Nowy kurs sto piętnaście stopni – meldował właśnie pilotowi.

– Kurs sto piętnaście! – kwituje pilot, porównując żyroskop z busołą i korygując posłusznie kierunek lotu.

Lecimy na wysokości 18.000 stóp⁶. Znaczy to, że znajdujemy się poza zasięgiem lekkiej artylerii przeciwlotniczej, ale wciąż w zasięgu ciężkiej i nocnych myśliwców. Uczucie niepewności wzmagają się z każdą chwilą ukazania się księżyca, który swym blaskiem oświetla, nie tylko ziemię, co nam nad celem będzie na rękę, ale również drobne, białe chmury poniżej nas. A ponieważ Wellington leci właśnie pomiędzy księżycem a warstwą chmur, stanowi ruchomą czarną tarczę na białym tle, stwarzając wymarzone warunki do polowania dla „nocników”. Strzelcy i ja, w tej chwili bez konkretnego zajęcia, obserwowaliśmy nieustannie niebo i ziemię. Pozwalało to nam zapomnieć o grożącym niebezpieczeństwie.

Minęliśmy strefę obronną nocnych myśliwców oraz kolejne trzy strefy bronione przez artylerię zenitalną. Jak na razie nie napotkaliśmy większych przeszkód. Może Niemcy wzięli nas za samoloty strategicznego rozpoznania i woleli nie zdradzać swych pozycji defensywnych.

– Zbliżamy się do celu! – zameldował nawigator. – Uwaga na rzekę, nie możemy jej przekroczyć, bo się zgubimy!

Chwilę potem podszedł do mnie ze swą mapą i wspólnie zaczęliśmy porównywać błyszczące wstążki wodne, kreślące kapryśny wzór na tle czarnego welwetu ziemi. Dopasowując kształt zakrętów wodnych, położenie dopływów i okolicznych jezior, ustaliśmy naszą pozycję. Okazuje się, że minęliśmy cel w odległości około 10 mil na południe. Skręcamy na północ i lecimy wzdłuż rzeki, przygotowując się do zrzucenia bomb.

– Uwaga, zbliżamy się do celu! – ostrzega nawigator.

– Wysokość dziesięć tysięcy, prędkość sto trzydzieści, odbezpieczyć bomby? – komenderuje pilot.

Jeden ze strzelców pełniący nad celem obowiązki bombardiera, sprawdzwszy już nastawienie celownika, teraz powtarzał za pilotem

– Wysokość dziesięć tysięcy, prędkość sto trzydzieści, bomba odbezpieczona, drzwi otwarte! – W tej chwili on, bombardier, grał pierwsze skrzypce w załodze, on też dyktował pilotowi kierunek lotu. – W lewo... Jeszcze w lewo... Teraz OK. Lekko w prawo... OK. – W tej samej chwili odczuliśmy lekki wstrząs i prawie jednocześnie usłyszeliśmy głos bombardiera: – Bomby poszły!

⁶ 10.000 stóp to 3048 metrów [przy. aut.].

– Kurs dwa osiem pięć! – podał nawigator.
– Zrozumiałem. Dwa osiem pięć! – pokwitował kapitan Suliński.
Samolot pochylił się na lewe skrzydło i w tym samym momencie zobaczyłem kilka iskier, które błysnęły na czarnej powierzchni ziemi.
– Bomby w celu! – zawołał wesołym i niemal triumfalnym głosem uszczęśliwiony bombardier.
Nas również ucieszyła ta wiadomość, ale nie było czasu na składanie sobie gratulacji. Wracamy do domu. Miałem właśnie zamiar przejąć stery od kapitana Sulińskiego, gdy strzelec tylny podał ostrzeżenie:
– Artyleria z dołu na piątej godzinie! – A więc dostrzegł wybuchy pocisków z tyłu za samolotem poniżej prawej strony kadłuba.
Pierwsza salwa chybiona, ale jeśli nie zmienimy swego położenia, szwaby namierzą poprawkę i będzie niedobrze. Pilot zmienił wysokość, prędkość i kierunek lotu i przez parę minut rzeczywiście było spokojnie. Nagle ja zobaczyłem kilka rozrzuconych iskier. Po chwili w miejscu każdej iskry wytworzył się kłęb dymu. Naliczyłem sześć kłębów, więc zameldowałem:
– Artyleria na trzeciej, na naszym poziomie! – Kapitan Suliński natychmiast zmienił kierunek lotu i zaczął nabierać wysokości, ale niewiele to pomogło. – Artyleria na siódmej, na trzeciej, na dziewiątej... Z dołu, z góry, na naszej wysokości! – melduję kolejno.
Widzę przed sobą, jakby tuż przed oknem, rozsiane iskry, które przypominają mi ognie bengalskie. Za chwilę pewnie dostaniemy.
– Artyleria na pierw...! – nie kończę meldunku, bo przerywa mi zdenerwowany strzelec.
– Artyleria na jedenastej! Woła podniesionym głosem. – Na naszej wysokości!
Meldunki nasze nakładały się i mieszały, a tym samym utrudnialiśmy pilotowi manewrowanie. Wybuchy następowały zresztą częściej, niż mogliśmy o nich sygnalizować, więc kapitan Suliński nakazał ciszę. Przelatywaliśmy nad strefą ciężkiej artylerii zenitalnej wroga i byliśmy obramowani jej ogniem, skierowanym nie do nas jako do małego celu, ale do pola o takiej powierzchni, w której nasz samolot musiał się znajdować bez względu na czynione uniki. To pole rażenia uzyskiwano przez odpowiednie rozstawienie luf dział z uwzględnieniem rozrzutu ich pocisków. Ewentualne szczeliny w tej niezwyklej tarczy wypełniały specjalne granaty rozpryskowe. Teoretycznie więc rzecz ujmując szanse wydostania się z takiego pola rysowały się nikło, ale istniały.
Mijały minuty, a my wciąż lecieliśmy. Kanonada trwała bez przerwy, a wybuchy posuwały się po niebie razem z naszym samolotem. Czasami były tak bliskie, że fale wybuchu uderzały w kadłub, wytwarzając odgłos podobny do uderzenia kijem w metalową puszkę. Innym razem podmuch przechylał naszą maszynę na bok, podrzucał w górę lub spychał w dół. Przypatrywałem się kapitanowi Sulińskiemu w czasie tych zmagania. Sprawiał wrażenie zupełnie spokojnego i wydawało się, że więcej uwagi poświęcał kursowi, prędkości i wysokości samolotu niż temu, co się działo wokół nas. Kto wie, czy gdyby było inaczej, jeszcze byśmy wisieli na niebie?
Wreszcie strzelanina ustała. Dowódca zapytał, czy wszyscy cali? Kolejno zgłaszali się członkowie załogi, meldując dobre samopoczucie. Po ostatnim zgłoszeniu kapitan Suliński polecił strzelcom wyłączenie uwagi, bo cisza może świadczyć o wprowadzeniu do akcji nocnych myśliwców. Niemcy praktykowali to już od dawna. Najpierw artylerią poprzestawiali meble załogom alianckim, później przerywali ogień i kiedy wydawało się, że nalot uszedł płazem i można trochę odetchnąć, zjawiały się od ogona myśliwce, zagarniając na swoje konto łatwy łup.
Radiotelegrafista nawiązał łączność z 1 Grupą Bombową, złożył meldunek o wykonaniu zadania i poprosił o namiary. Otrzymałszy je, przekazał nawigatorowi, a ten wyliczył pilotowi skorygowany kurs. Sprawdziłem tablicę przyrządów pokładowych, starannie instrument po instrumencie, patrząc, czy któryś nie został uszkodzony odłamkami granatów. Wszystko wydawało się być w najlepszym porządku.

Zapas tlenu na wysokości 18 000 stóp intensywnie się wyczerpywał i jeśli miał nam starczyć do bazy, powinniśmy obniżyć pułap. Ale kapitan Suliński postanowił pozostać na tej wysokości, aż minie następną strefę obrony i miał rację. Po chwili artyleria wzięła nas znów w obroty, chociaż nasilenie ognia było już znacznie mniejsze niż nad Berlinem. Tylko kilka wybuchów nastąpiło stosunkowo blisko samolotu. Suliński umiejętnie manewrował maszyną, uchodząc bezkarnie „flakowi”⁷. Spojrzałem na wysokościomierz – wskazywał 21 000 stóp. To dlatego Suliński nie schodził dotąd niżej osiemnastki.

Niedaleko brzegu holenderskiego, kiedy było już spokojnie i biała warstwa niskich chmur przesłaniała teren pod nami, zaproponowałem dowódcy przejście sterów”⁸.

W pierwszej polskiej wyprawie nad Berlin, żaden z członków czterech załóg nie odniósł choćby najmniejszej szkody. Nie ma co ukrywać, że większych szkód nie odnotowano także w Berlinie. Celem opisanego nalotu była położona w centrum Berlina siedziba Gestapo, ale nikt nie zakładał, że cel ten zostanie trafiony. Wciąż jedynymi narzędziami nawigatora i bombardiera były kompas, mapa, sekstans, radionamiernik oraz własne oczy, gdy tylko aura umożliwiała dojrzenie czegoś w świetle księżyca. Gdy nawet cel zidentyfikowano, to przyrządy celownicze były na tyle niedoskonałe, że za sukces przyjmowano, jeśli bomba lądowała w promieniu kilku kilometrów od celu. Prawdopodobieństwo trafienia w cel zwiększała liczba wysłanych samolotów, ale w nalocie w nocy z 23 na 24 marca 1941 r. wzięła udział ich stosunkowo niewielka liczba. Sam jednak widok alianckich samolotów zrzucających bomby na stolicę narodu panów wywoływał piorunujące wrażenie na Niemcach, a co najmniej konsternację.

Dowódca Dywizjonu 300 wspominał po latach: „Rezultaty naszego bombardowania były z pewnością nikłe, raczej symboliczne. Natomiast jego ogromnego moralnego znaczenia dla nas trudno sobie dziś uzmysłowić. Wszystko to pozwoliło mi utrzymać równowagę ducha w czasie, gdy w zwycięskie zakończenie wojny można było tylko wierzyć albo tylko o nim marzyć, bo nie było do tego żadnych faktycznych podstaw”⁹.



Ilustracja 2. Załoga Sgt Czesława Dziekońskiego tuż po powrocie z Berlina. Od lewej: strzelec Alfons Kowalski, drugi pilot Sgt Kazimierz Szymanowski, nawigator P/O Roman Miarczyński, pilot Sgt Czesław Dziekoński (bokiem), strzelec Sgt Edmund Rygiel i radiotelegrafista Sgt Tadeusz Bączak. Fotografia ze zbiorów p. Joanne Taylor.

Źródło: www.polishsquadronsremembered.com/300/300_pic_gal.html.

⁷ Skrót od niemieckiego słowa Flugabwehrkanone, czyli dosłownie „działo obrony przeciwlotniczej” [przyp. aut.].

⁸ Andrzej Robert Janczak, *Berlin na kursie bojowym*, s. 33-39.

⁹ Wacław Makowski, *Cywil w wojsku – wspomnienia z życia i wojen 1930-1945*, s. 289.

17 kwietnia, załogi ośmiu samolotów z Dywizjonu 300 i 301 zostały wezwane na odprawę, akurat w trakcie występu zespołu słynnej „Lwowskiej Fali”. Szybko o rozrywce zapomniano, bo celem nocnego nalotu miał być po raz drugi Berlin. Lotnicy ponownie przyjęli tę informację ze stoickim spokojem, a obsługa naziemna jeszcze raz szalała z radości, bo to przecież kolejna okazja do odpłacenia się Niemcom za Warszawę. Drugim pilotem jednego z Wellingtonów był Sgt Dziekoński. Samolotem zaś dowodził S/L Stanisław Cwynar, który trzy miesiące później przejmie dowództwo Dywizjonu 300. Także i tym razem maszyny obu dywizjonów powróciły na lotnisko w komplecie. Artyści „Lwowskiej Fali” przywitali powracających lotników, tak samo, jak ich żegnali, czyli ze łzami w oczach.

Podczas kwietniowych nalotów bomba trafiła między innymi w budynek Opery Narodowej przy alei Unter den Linden. Częściowo wypalony gmach w centrum stolicy był niemyym zaprzeczeniem hasła o niezwyciężoności III Rzeszy, więc zirytowany Hitler nakazał natychmiastową odbudowę siedziby swej ukochanej opery. Być może to właśnie nasz bohater przyczynił się do rozstroju nerwowego Führera, gdyż w raportach odnotowano, że to właśnie bomby zrzucone z maszyny Cwynara i Dziekońskiego spowodowały pożary w rejonie dworca Berlin Ostbahnhof i Alexanderplatz. Nawigator i jednocześnie bombardier tego Wellingtona F/O Roman Miarczyński wspominał:

Poprawiam pilota: w lewo. Kontroluję nastawy celownika. Cel posuwa się po nitkach, jeszcze jedna poprawka... dobrze... dobrze, trzymaj maszynę, uwaga... uwaga... bomby. Naciskam guzik wyrzutni, strzałka dystrybutora powoli obraca się w prawo, zwalniając kolejno tysiące funtów ładunku.

– Poszły! – światła sygnalizują, że wypadły wszystkie.

Teraz czekam na wybuchy i robi mi się jakby żal, że już poszły, że może jeszcze trzeba by je poprawić, może w jakiś cholerny park padną zmarnowane. Czekam... czekam, czekam... bach, bach, bach, bach, bach, – pomarańczowe błyski wybuchów. W ułamkach sekund robi się tam widno. Widzę domy, ulice, stacja kolejowa – trafione¹⁰.

Jeden z asów niemieckiego lotnictwa myśliwskiego tak pisał o załogach alianckich bombowców: „Widziałem, jak chcąc uwolnić się od reflektorów, kręcili kółka nad Berlinem. Załogi RAF-u składały się z bardzo dzielnych ludzi, doskonałych nawigatorów i świetnych pilotów”¹¹.



Ilustracja 3. Kwiecień 1941. Uszkodzony w wyniku nalotu gmach Berlińskiej Opery Narodowej.
Źródło: *So zerstörten britische Bomber Hitlers Lieblingsoper*, na stronie: www.welt.de.

¹⁰ IPMS, *Księga pamiątkowa Dyonu*, sygn. AV 34/13, [za:] Łukasz Jaśkiewicz, dz. cyt., s. 79.

¹¹ David P. Williams, *Nocni łowcy*, s. 209.

DZIECIŃSTWO, MŁODOŚĆ

Protoplastą brokowskiej linii Dziekońskich był urodzony w podlaskim Nowogrodzie – Rajmund. Ten 48-letni wdowiec, pewnego listopadowego dnia roku 1826, pojął w Broku za małżonkę zaledwie 22-letnią pannę Juliannę Kunegundę Chodkowską. Pan Rajmund był kupcem drzewnym, a posłusznej przykazaniom boskim parze, szybko przybywało tegoż związku owoców. Jednym z nich był urodzony w 1832 r. Seweryn Daniel. Dziadkowi naszego tytułowego bohatera przyszło spędzić 20 lat w carskim szynelu, a po powrocie do Broku, ożenił się w roku 1871 z 21-letnią Florentyną Murawską z Kaczkowa. Także i oni nie próżnowali i już niecały rok po ślubie przyszedł na świat Jan Paulin Dziekoński, czyli ojciec przyszłego lotnika. Matką zaś była Bronisława Mazur, urodzona w 1875 r. w Broku, jako córka Franciszka i Rozalii Wójcickiej. Para ta pobrała się w Broku w roku 1898¹².

Pan Jan Paulin pobierał w roku 1903 nauki w Szkole dla Strażników Ziemskich. Jak dowodzi opatrzone imperialnymi pieczęciami świadectwo, egzamin kończący naukę zdał pomyślnie i został zaliczony w poczet kandydatów na strażnika rejonowego, czyli z grubsza rzecz biorąc – policjanta¹³. Być może znalazł posadę w Szczuczynie na Podlasiu (bo raczej nie w Szczuczynie koło Grodna), gdyż właśnie w miejscowości o zbliżonej nazwie przyjąć miał 28 stycznia 1912 r. na świat nasz bohater¹⁴.

O dzieciństwie pana Czesława wiemy niewiele. Pozostała jedynie fotografia świadcząca, że w roku szkolnym 1924/1925 uczęszczał do klasy IV lub V Szkoły Powszechnej w Broku. Życiem ówczesnych najsłynniejszych polskich lotników pasjonowali się wszyscy uczniowie, a o pilotowaniu samolotów marzył każdy chłopak – jeżeli nawet inne miał marzenia, to się do tego nie przyznawał. O zainteresowaniu brokowiaków lotnictwem świadczy fakt, że już w roku 1927 istniało tu aktywne koło Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej¹⁵. Podczas Tygodnia Lotniczego zorganizowanego we wrześniu tamtego roku na terenie całego kraju, do Ligi zapisało się 45 mieszkańców Broku, a w środę 7 września w miejscowej szkole ogłoszono odczyt „Zwycięski lot”. Podobne odczyty wygłosiła w Małkini nauczycielka Wasilewska, a w Porębie nauczyciel Okrzejski¹⁶. W czasie Tygodnia Lotnictwa zorganizowanego rok później, wycieczki z całego powiatu ostrowskiego tłumnie zjeżdżały do Lubiejewa, aby podziwiać na tamtejszym poligonie umiejętności lotników z 3 Pułku Poznańskiego¹⁷. Liga organizowała konkursy modelarskie, a co bystrzejszych członków wysyłała na kursy szybowcowe. Później organizacja prowadziła nawet własne szkoły pilotów maszyn silnikowych. Trudno powiedzieć jak na decyzję młodzianka o związaniu się z lotnictwem zareagowali rodzice. Z jednej strony lotnictwo było wciąż profesją niebezpieczną, więc przeciętni małomiasteczkowi rodzice woleli widzieć syna w roli urzędnika państwowego

¹² *Księgi metrykalne parafii w Broku*, akta odpowiednio: małż. nr 33/1826; ur. 4/1832; małż. 22/1871; ur. 184/1875; małż. 38/1898.

¹³ Każdy powiat został podzielony na policyjne rejony (*uczastki*), a na 1 strażnika rejonowego przypadają przeciętnie 2500 mieszkańców gmin wiejskich i 1500 mieszkańców miast

¹⁴ Na portalu *listakrzystka.pl* znajduje się informacja, że Czesław Dziekoński urodził się w Szczucinie w województwie warszawskim, ale jedyny Szczucin znajduje się w Małopolsce.

¹⁵ Organizacja ta powstała z połączenia założonej 1923 r. Ligi Powietrznej Obrony Kraju i założonego w 1922 r. Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej.

¹⁶ „Wiadomości lotnicze” 1927/1928, nr 7-8.

¹⁷ „Wiadomości lotnicze” 1928, nr 10.

lub mistrza jakiegoś rzemiosła, a szczytem marzeń byłoby mieć syna prawnika, lekarza, inżyniera czy księdza. Może ktoś ich jednak przekonał, mówiąc:

– A niech robi chłopak to do czego ma pociąg i smykałkę. Może kiedyś nawet oficerem zostanie? W wojsku też niełatwo, ale płaca niezła i praca pewna, a tutaj w Broku, harował tylko będzie, ręce do krwi zdzierał i nigdy pewności dnia jutrzejszego nie zazna.



Ilustracja 4. Szkoła Powszechna w Broku. Rocznic 1923/1924, klasy IV i V. Czesława Dziekońskiego oznaczyliśmy kredką.

Źródło: *Archiwum rodzinne p. Wojciecha Najmoły.*

O przyjęciu do prestiżowej podchorążówki lotniczej w Dęblinie, niestosunkowani chłopcy z małych prowincjonalnych miejscowości mogli zazwyczaj tylko pomarzyć. Jeden z asów polskiego lotnictwa pisał:

W okresie międzywojennym nie było łatwo zostać lotnikiem. Duża ilość kandydatów zredukowana była do kilkudziesięciu wolnych miejsc w szkołach lotniczych. Zainteresowanie lotnictwem wśród młodzieży było ogromne, równie na wielką skalę działała propaganda i jednocześnie istniała paradoksalna sytuacja braku miejsc w ośrodkach szkolnych lotnictwa. Stale słyszało się o pogromach kandydatów w Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich w Warszawie. Sito tej ponurej instytucji przepuszczało niewielu przypadkowych i protegowanych, a pozostawiało między innymi nie nadającymi się, prawdziwie uzdolnionych do służby w powietrzu. CBLL było wygodną instytucją dla przeprowadzenia selekcji kandydatów, gdy nie chciało się przyjąć kogoś do lotnictwa. Takiego niewygodnego oddawano Cebuli do zbadania z wynikiem a priori negatywnym¹⁸.

Kolejną barierą dla chłopaka z prowincji do stania się kandydatem na oficera lotnictwa był wymóg posiadania przynajmniej małej matury. Niewiele osób stać było w ówczesnym miasteczkach na podobną edukację. A jeśli nawet rodziciele mogli sobie na kształcenie syna

¹⁸ Jerzy Iszkowski, *Życie będzie biegnęło dalej aż kark skręci* : t. 2 – *Odwrót*, s. 21.

pozwolić, to może nie wyobrażali sobie, aby rwący się do wojaczki chłopak, spędził następnych kilka lat w szkolnej ławie, wkuwając łacińską gramatykę i fakty ze starożytnej historii. Wyjściem dla zdolnych marzycieli była Szkoła Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich w Bydgoszczy. Do szkoły przyjmowano chłopców w wieku 16-18 lat, którzy ukończyli przynajmniej 7 klas szkoły powszechnej. Trwające dwa dni egzaminy były trudne, ale że panie generałowe czy senatorowe nie widziały powodu do szczególnej dumy z posiadania syna pilota w stopniu kaprała lub plutonowego, to utalentowany chłopak mógł się tam dostać bez nadzwyczajnej protekcji. Początkowo przyjęliśmy, że właśnie tą drogą podążał do lotnictwa także nasz bohater, ale po dotarciu do list uczniów i absolwentów tej szkoły, koncepcja ta upadła.

Lotnikiem można było również zostać drogą okrężną w trakcie odbywania służby wojskowej. Utalentowany żołnierz mógł uzyskać skierowanie do szkoły podoficerskiej dowolnego rodzaju sił zbrojnych, a później trafić do podoficerskiej szkoły dla zawodowych pilotów. Wielu późniejszych asów polskiego lotnictwa, właśnie w ten sposób otworzyło sobie drogę do pułków lotniczych. Szczególnie mile widziani w szkołach lotniczych byli ci, którzy swe lotnicze pasje realizowali wcześniej, działając w L. O. P. P., pracując w modelarniach czy uczestnicząc w kursach szybowcowych.



Ilustracja 5. St. szer. Czesław Dziekoński w mundurze. Na epoletach tylko jedna belka, ale na wysokości pierwszego guzika bluzy, widoczna jest już Odznaka Lotnicza, popularnie zwana „Gapą”.

Źródło: Archiwum p. Anny Pawlak.

Faktem jest, że zawodową szkołę podoficerską nasz bohater ukończył, bo pilota plutonowego Czesława Dziekońskiego odnajdujemy w składzie 212 Eskadry Bombowej stacjonującej na warszawskim Okęciu. W pułkach lotniczych przychylnie patrzono na żołnierzy pragnących podwyższyć poziom swej edukacji. Ci podoficerowie, którzy służyli w Warszawie, a mieli ukończoną tylko szkołę powszechną, mogli uczęszczać popołudniami i wieczorami do Gimnazjum im. Króla Władysława IV. Kontynuacja nauki otwierała drogę do uzyskania stopnia oficerskiego. Jeżeli więc nasz bohater nie ukończył gimnazjum, to miał okazję to zrobić w Warszawie.



Ilustracja 6. Czesław Dziekoński (w środku) na nartach w Zakopanem.
Źródło: Archiwum p. Anny Pawlak.



Ilustracja 7. W cywilnym „ubraniu” na plaży w Broku.
Źródło: Archiwum p. Anny Pawlak.



Ilustracja 8. Z żoną Krystyną na ślubnym kobiercu..
Źródło: Archiwum p. Anny Pawlak.



Ilustracja 9. Nasz bohater z żoną, przypuszczalnie na warszawskiej ulicy.
Źródło: Archiwum p. Anny Pawlak.



Ilustracja 10. Najprawdopodobniej jeszcze nie z żoną, ale narzeczoną Krystyną.
Źródło: Archiwum p. Anny Pawlak.



Ilustracja 11. Czesław Dziekoński (pierwszy z prawej) z kolegami w koszarach.
Źródło: Archiwum p. Anny Pawlak.

WRZESIEŃ 1939

Od marca 1939 r. eskadra znajdowała się w składzie 210 Dywizjonu Bombowego. Plutonowy Dziekoński pojął w lipcu 1939 r. za żonę 21-letnią pannę Krystynę Woźniak¹⁹. Wojna wisiała w powietrzu i aby uniknąć oskarżeń o podejmowanie działań zaczepnych, polskie naczelne dowództwo przeprowadzało mobilizację po cichu, etapami. W dywizjonach lotniczych stan podwyższonej gotowości panował przez prawie całe lato, zatem można założyć, że miesiąc miodowy państwa Czesława i Krystyny trwał ledwie kilka dni. W momencie mobilizacji, na stanie eskadry znajdowało dziewięć samolotów „Łoś” i jeden Fokker (wkrótce przybył kolejny).



Ilustracja 12. Załogi 210 Dywizjonu Bombowego podczas przeglądu na Okęciu w dniu 19 marca 1939 r.²⁰

Tuż przed wybuchem wojny eskadra została przebazowana na lotnisko w Ułężu, a z dniem 1 września stała się 12 Eskadrą Bombową. Tego samego dnia ustalono składy załóg na czas wojny, zarządzono stan ostrego bojowego pogotowia, uzbrojono samoloty i czekali na rozkazy z dowództwa. Oczekiwano nadaremnie, żadne rozkazy nie przysły i wieczorem pozdejmowano bomby z „Łosi”. Dopiero około południa dnia następnego nadszedł z dowództwa brygady rozkaz zaatakowania niemieckich kolumn na trasie Częstochowa – Wieluń. Wystartowały dwie załogi. Jednym z samolotów dowodził obserwator por. Jan Gumkowski, maszynę pilotował plut. Dziekoński, a strzelcem był kpr. Benedykt Molik (nazwiska drugiego strzelca nie znamy). Strzelec Molik tak wspominał ten pierwszy lot bojowy:

2 września 1939 roku moja załoga brała udział w pierwszym ataku na kolumny pancerne pod Wieluniem. Po starcie mieliśmy pożar w komorze bombowej (prawdopodobnie krótkie spięcie instalacji elektr.). Po 10 minutach dym się skończył w kabinie. Nad kolumną pancerną w czasie bombardowania postrzelili nam prawy silnik i na jednym motorze wracaliśmy do Ułęża. Pilot zdecydował lądować na Okęciu, gdzie można było zmienić silnik. Lądowaliśmy przed wieczorem. Rychło rano 3 września Dornieri bombardowały Okęcie i nasz „Łoś” został zniszczony. W Państwowych Zakładach Lotniczych próbowano nam przygotować bombowiec „Żubr”, ale nic z tego nie wyszło, gdyż 4 września rozpoczęto ewakuację Okęcia²¹.

¹⁹ Po śmierci Czesława Dziekońskiego, wyszła ponownie za mąż i zmieniła nazwisko na Kolmasiak. Po wojnie pracowała w Polskim Radiu. Zmarła w 2010 r. i spoczęła na Cmentarzu Północnym w Warszawie.

²⁰ Jerzy Pawlak, *Polskie eskadry w Wojnie Obronnej. Wrzesień 1939*, 1991, s. 184.

²¹ Benedykt Molik, *List z 1983 r.*, [za:] Jerzy Pawlak, dz. cyt., s. 180.

3 września, w czasie, gdy załoga Dziekońskiego przebywała w Warszawie, personel lotniska Ułęż przeżywał dramatyczne chwile, patrząc, jak Luftwaffe metodycznie obraca pobliski Dęblin w perzynę. Tego samego dnia nadszedł rozkaz przesunięcia eskadry na lotnisko Kuciny k. Aleksandrowa Łódzkiego. W wojennym rozgardiaszu trudno było się zorientować, gdzie jaka jednostka aktualnie stacjonuje, a o transport też nie było łatwo. Nic więc dziwnego, że autor cytowanego powyżej listu odnalazł swoją macierzystą jednostkę 16 września. Nieco wcześniej sztuka ta udała się Gumkowskiemu, Dziekoński zaś w trakcie poszukiwań eskadry wykazał się inicjatywą – przejął samolot Lublin R-XIII i został pilotem łącznikowym Sztabu Armii „Modlin”²².

Przesunięcie do Kucina było decyzją mocno nieprzemyślaną, gdyż po przylocie do nowego lotniska okazało się, że nie ma komu obsługiwać ciężkich bombowców. Miejskowa kompania lotniskowa nie dysponowała prawie żadnym fachowym sprzętem, gdyż specjalizowała się w kamuflażu lotnisk. Wiara zaś, że personel naziemny szybko zdoła pokonać ok. 250 km. zatłoczonych dróg dzielących Ułęż od Kucina, była mrzonką. Po wielu perypetiach rzut kołowy eskadry dotarł wprawdzie do Łodzi, ale nie mogąc odnaleźć jednostki, zawrócił do Ułęża. Rankiem 4 września 2 Fokkery odleciały do Ułęża, aby przetransportować kilku mechaników i podnośniki do bomb. Pozostałe załogi, po porannym rozpoznaniu ruchów wrogich jednostek, zaatakowały niemieckie kolumny pancerne na drodze Wieluń – Rusiec oraz w rejonie miejscowości Kłomnice. Przedpołudniowy atak okazał się sukcesem – nieprzyjaciel doznał dotkliwych strat. Wrogie kolumny uległy częściowemu rozproszeniu i czasowo wstrzymano ich marsz.

Około godz. 13 pięć „Łosi” ponownie zaatakowało Niemców. Akcją dowodził urodzony w Grabownicy, obserwator kapitan Jan Baliński²³. Na Polaków czekały już zaalarmowane przedpołudniowym atakiem Messerschmitty – do Kucin powrócił tylko samolot dowodzony przez Balińskiego. Naoczny świadek tak zapamiętał tragedię polskich załóg:

Obserwując przebieg walki zauważyłem, że samoloty polskie paliły się. Z jednego z lecących nad terenem wsi Ślądkowice gm. Dłutów (dawniej pow. łask) woj. piotrkowskie i palących się samolotów wyskoczyło 2 członków załogi. Żołnierze ci uratowali się, chociaż byli ostrzeliwani przez Niemców. Opisywany polski samolot wylądował w rejonie wsi Dłutówek (na terenie młodego lasu w odległości ok. 6 km od wsi Ślądkowice), a 2 pozostałych członków załogi również uratowało się, jakkolwiek byli poparzeni. Samolot ten leciał z prawej strony klucza.

Drugi samolot lecący na czele klucza, zestrzelony nad wsią Ślądkowice, spadł na grunt mieszkańca tej wsi Stefana Dychto. Zginęła cała załoga tego samolotu, który uderzył w ziemię prawie pionowo. Jeden z lotników wyskoczył, ale było już za nisko, tak że spadochron się nie rozwinął. Lotnik ten poniósł śmierć na miejscu, a pozostałych trzech – w płonącym samolocie²⁴.

²² Jerzy Pawlak, dz. cyt., s. 181.

²³ Kpt. Jan Baliński urodził się 6 sierpnia 1909 r. w Grabownicy Starej, jako syn Józefa i Franciszki Hieronimek-Zubrowskiej. Po ukończeniu Szkoły Powszechnej w swej rodzinnej miejscowości podjął naukę w Gimnazjum Koedukacyjnym Wydziału Powiatowego Sejmiku w Ostrowi Mazowieckiej. Po maturze został przyjęty do Oficerskiej Szkoły Piechoty (od roku 1928 – Szkoła Podchorążych Piechoty) w Komorowie k. Ostrowi. Po ukończeniu podchorążówki służył w 43 Pułku Piechoty w Dubnie na Wołyniu, a następnie ukończył kurs dla obserwatorów w Centrum Wyszkożenia Lotniczego w Dęblinie. W dniu 1 września 1939 r. figurował w składzie personelu latającego 12 Eskadry Bombowej, jako Oficer Taktyczno-Operacyjny Eskadry. [Informacje pozyskano z książki *Wojna 1939-1945 we wspomnieniach ...*, s. 13-15.]

²⁴ Jan Socha, *Relacja z 1975 r.*, [za:] Jerzy Pawlak, dz. cyt., s. 183.

Pośród tych trzech zabitych znajdował się strzelec starszy szeregowy Aleksander Stepnowski, pochodzący z Rząśnika k. Ostrowi Mazowieckiej²⁵. W tym samym czasie gdy nad Ślądkowicami rozgrywał się opisany powyżej dramat, niemieckie bombowce dokonały nalotu na lotnisko Kuciny. W nalocie ciężko ranny został dowódca 212 Eskadry, kapitan Stanisław Taras-Wołkowiński, a dowodzenie przejął Baliński. Eskadrą dowodził zaledwie jeden dzień, bo już rankiem 5 września, zaraz po starcie, zaatakowany został Fokker, którym leciał. Ciężko ranny kpt. Jan Baliński zmarł w drodze do szpitala w Łodzi. Naloty na lotnisko w Kucinach nie ustawały, więc 6 września nastąpił odlot zdolnych do lotu samolotów na lotnisko Gnojno-Owadno k. Włodzimierza Wołyńskiego.



Ilustracja 13. Pochodzący z Rząśnika k. Ostrowi Mazowieckiej radiotelegrafista i strzelec samolotowy st. szer. Aleksander Stepnowski – na rogach kołnierza widoczne charakterystyczne patki Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich²⁶.

Tutaj otrzymano uzupełnienie w postaci trzech „Łosi”, ale bez kompletnych przyrządów pokładowych i uzbrojenia. Dzięki fachowcom z Państwowych Zakładów Lotniczych w Mielcu udało się te samoloty uczynić gotowymi do lotów bojowych. 10 września por. Gumkowski wystartował jednym z „Łosi” z lotniska Gnojno k. Włodzimierza Wołyńskiego z zadaniem bombardowania niemieckich kolumn pancernych na szosie Jarosław – Lwów. Poza Gumkowskim, w skład załogi samolotu wchodził jeszcze: pilot plut. Adamiecki oraz strzelcy sierż. Władysław Serafin i kpr. Stanisław Biliński²⁷. Co do pilota tego samolotu istnieje pewna niejasność, gdyż według innego źródła maszynę tę pilotował plut. Czesław Dziekoński²⁸. Po wykonaniu zadania, podczas lotu powrotnego doszło do awarii silnika i Gumkowski dał rozkaz do opuszczenia samolotu na spadochronach. Poza Bilińskim, który najprawdopodobniej został zamordowany przez Ukraińców, pozostałej trójce udało się dotrzeć do eskadry.

15 września już na lotnisku Gwoździec Stary k. Horodenki eskadra uzyskała uzupełnienie w postaci pojedynczego „Łosia”, ale ponownie nieuzbrojonego. Gumkowski podjął decyzję o przebiciu się do Rumunii. Trzy zdadne do lotu maszyny odleciały do Czerniowców. Ogólnie wylądowało tam ok. 100 wojskowych i 50 cywilnych polskich samolotów. Niektórzy z pilotów wciąż mieli ponoć nadzieję, że czekają tam francuskie i angielskie eskadry, z którymi wnet powrócą zwycięsko do kraju²⁹. Rzut kołowy przesunął się w kierunku granicy polsko-rumuńskiej, a 18 września doszło do starcia z usiłującymi okrążyć polską kolumnę wojskami

²⁵ St. szer. Aleksander Stepnowski urodził się 23 kwietnia 1918 r. W roku 1938 ukończył Szkołę Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich w Bydgoszczy ze specjalnością radiotelegrafisty. Informacje pozyskano z książki *Wojna 1939-1945 we wspomnieniach mieszkańców Ostrowi Mazowieckiej i okolic*, s. 15.

²⁶ Mieczysław J. Hasiński, *Historia Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich w Bydgoszczy – Świecia – Krosna*, s. 112.

²⁷ Jerzy Pawlak, dz. cyt., s. 183.

²⁸ Hubert Kazimierz Kujawa, *Księga lotników polskich*, t. 1, s. 60.

²⁹ Adam Zamojski, *Zapomniane dywizjony. Losy lotników polskich*, s. 43.

sowieckimi. Ciężko ranny w walce por. Gumkowski zmarł następnego dnia w szpitalu w Dubnej. Większości lotników i personelu udało się przekroczyć granicę w nocy z 18 na 19 września.



Ilustracja 14. Pochodzący z Grabownicy obserwator kpt. Jan Baliński – na fotografii jeszcze z dwoma gwiazdkami porucznika³⁰.

Na koniec tej części opowieści wspomniemy o pewnej specyfice ówczesnego polskiego lotnictwa. Dowódcami samolotów bombowych czy rozpoznawczych nie byli piloci, lecz obserwatorzy. Wynikało to z przestarzałej koncepcji podporządkowania sił powietrznych potrzebom wojsk lądowych, te zaś przywiązywały szczególną wagę do działań związanych z rozpoznaniem, łącznością, obserwacją, korygowaniem ognia artylerii itp. Pilot zaś był niczym kierowca czołgu lub wozu pancernego³¹.



Mapa 1. Szlak bojowy eskadry Czesława Dziekońskiego we wrześniu 1939 r.

Źródło: Lonio17, CC BY-SA 4.0 <<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0>>, via Wikimedia Commons.

³⁰ *Wojna 1939-1945 we wspomnieniach...*, s. 13.

³¹ W latach 1926-1934, wstrzymano nawet kształcenie podchorążych SPL w pilotażu. W SPL kształcili się oni w specjalności obserwatora lotniczego. Dopiero po praktycznym wykonywaniu obowiązków, jako oficerowie korpusu obserwatorów, mogli ubiegać się o skierowanie na kursy pilotażu.

TUŁACZKA

Zrozumiałe, że atmosfera pośród wychodźców w Rumunii była podła:

Żołnierze jednak zawiedzeni w nadziejach lub obietnicach, zniecierpliwieni oczekiwaniem, nie zdolni byli do przetrzymania kryzysu. Rozpraszała się, odchodząc pojedynczo lub grupami w puste i nędzne przestrzenie Rumunii. Powszechny bunt żołnierzy potęgował się z dnia na dzień. Utrwalała się ślepa i dzika zawiść do wyższych oficerów. Dowódcy nie byli w stanie dowodzić ludzkimi potrzebami żołnierzy, nie mogli zapewnić kwater, wyżywienia i wypłacić żołdu. Żołnierz polski uchodzący z ojczyzny po niedokończonej walce, sponiewierany, wyczerpany fizycznie i nerwowo, ulegał wreszcie rozpadowi moralnemu. Każdy wystawiał w bok łokcie i siłą przepychał się przez tłum słabszych lub silniejszych od siebie. Najsilniejsi parli dalej w kierunku wyzwolenia się z granic Rumunii³².

Nie wiadomo, w którym miejscu Rumunii znalazł się dokładnie Dziekoński, ale nie jest to istotne, bo wystarczy sięgnąć po jakiegokolwiek wspomnienia, aby przekonać się, że wszędzie było podobnie. Nieco lepsze nastroje panowały pośród lotników, jako że słusznie zakładali, iż gdy tylko otworzą się kanały wyjazdu z Rumunii dla kontynuowania walki z Niemcami, to oni znajdą się w pierwszej grupie ewakuowanych. Już pod koniec września zaczęto wydawać pierwsze spreparowane dokumenty, ubrania cywilne, pieniężne zasiłki i wskazywać miejsca, poprzez które można było opuszczać Rumunię. Lotnikom zabroniono zabierać w drogę wszelkich pamiątek, jak np. fotografie w mundurach, które mogłyby wskazywać na ich wojskową przeszłość. Nie wiemy, jak nasz lotnik opuścił Rumunię – lądem, czy morzem? Jedne kanały przerzutowe zamykały się, inne zaś otwierały. Tych nowo otwieranych było jednak coraz mniej ze względu na niemieckie naciski na rząd rumuński. Kolejny as lotnictwa pisał:

Należy tu przyznać, że w przytłaczającej większości wypadków Rumuni rzeczywiście starali się nam pomóc w miarę swych możliwości, kurczących się z dnia na dzień. Gdyby rzeczywiście chcieli to zrobić – bez trudu mogliby wszystkich ewakuowanych żołnierzy polskich zamknąć w obozach, zgodnie z naciskami Niemiec. Nie zrobili tego jednak. Przeciwnie: dość beztrudnie, a często z nieukrywaną sympatią patrzyli, jak Polacy „przeciekają im między palcami”, choć było to coraz bardziej niezgodne z odgórnymi dyrektywami. Zachowali się w tym zakresie o wiele lepiej niż np. neutralna Szwecja, która w stopniu o wiele mniejszym była zagrożona przez Niemcy³³.

Tysiącom lotników i personelu lotniczego udało się w końcu opuścić Rumunię. Większość trafiła do Francji, a tylko nieliczni bezpośrednio do Wielkiej Brytanii. W podpisanej 24 września 1939 r. polsko-francusko-brytyjskiej konwencji wojskowej, Wielka Brytania zgodziła się przyjąć: 300 pilotów, 100 nawigatorów, 50 strzelców pokładowych oraz 2000 żołnierzy z obsługi naziemnej. Była to jedna czwarta część personelu lotnictwa polskiego. Zanim nasz bohater znalazł się na Wyspach, wcześniej najprawdopodobniej trafił do Francji. Jak wyglądała jego trasa podróży? To kolejna niewiadoma. Może przedostał się koleją przez Włochy, chociaż jako podoficer był raczej pośród tysięcy „studentów”, którzy znaleźli się w rumuńskich portach, a później poprzez różne egzotyczne miejsca jak Bejrut, Tunis i Algier, dotarli do Marsylii. Tutaj zwykle czekało Polaków serdeczne powitanie, ale potem było już tylko gorzej. W większości miejsc we Francji panowała mało budująca atmosfera:

W Lyonie koncentrowała się cała Polska emigracja lotnicza. Był to ostatni etap ewakuacji w nieładzie, w rozsypce, w chaosie organizacyjnym, w ciągłej improwizacji dowodzenia. Wszelkie zło, które szło naszym śladem i w pośpiechu marszu albo

³² Jerzy Işzkowski, dz. cyt., t. 2, s. 21.

³³ Witold Urbanowicz, *Wspomnienia legendarnego dowódcy Dywizjonu 303*, s. 133.

ucieczki nie nadażać gryźć i szarpać, tutaj dopiero w Lyonie mogło nasycić się po raz ostatni. Zawiści i oskarżenia, które nie mogły dopaść się wzajemnie, tutaj dopiero starły się, gdy ludzie odszukali siebie.

Obok porachunków osobistych fermentowały masy ogarnięte psychozą rzeczywistych lub urojonych krzywd. Wybuchaly buntury szeregowców. Wkrótce podoficerowie wyłamali się z narzuconej dyscypliny³⁴.

Stosunki te wynikały w dużej mierze z beczynnego przebywania w koszarach, gdzie nudę zabijano, prowadząc niekończące się, a prowadzące do rozkładu morale, dyskusje o przyczynach klęski i o polityce. Trzeba było prosić Francuzów o przydział jakichkolwiek zadań, lecz najczęściej nie odnosiło to skutku. Mechanicy remontowali z nudów znajdowane w hangarach wraki rosyjskich myśliwców z wojny domowej w Hiszpanii i w ekspresowym tempie robili z nich gotowe do lotu cacka, ale nie sposób było dostać pozwolenia na lot. Większość francuskich oficerów traktowała polskich lotników z poczuciem wyższości lub całkowicie ignorowała. Jeden z Polaków poczynił w rozmowie z kolegą następującą uwagę:

– Zauważyłeś, że francuscy oficerowie w naszej bazie zupełnie nie chcą z nami rozmawiać? Ich w ogóle wojna nie interesuje i jeśli tak dalej pójdzie – nawet nie wiedzą, jakiego łupnia im Niemcy dadzą. Tylko o babach dyskutują namiętnie³⁵.

Słowa owego lotnika okazały się prorocze. Efekt kampanii francuskiej wszyscy znamy, więc szybko przenieśmy się na drugą stronę kanału.

NA WYSPACH

Już na początku tej opowieści zdradziliśmy, że nasz bohater był pilotem w Dywizjonie Bombowym 300, który został stworzony w Wielkiej Brytanii z lotników sprowadzonych do Wielkiej Brytanii na mocy opisanej powyżej konwencji z 24 września 1939 r. Ponieważ prawo nie pozwalało na stacjonowanie na brytyjskiej ziemi wojsk obcych, to Polacy przybywali jako wolontariusze wchodzący w skład Ochotniczej Rezerwy RAF (RAFVR). Zaczęli przybywać do Southamton od 8 grudnia 1939 r. Oszczędzone im więc zostało obserwowanie rozkładu i klęski francuskiej armii. Wprawdzie na wybrzeżu nie witały ich orkiestry i komitety powitalne, jak to często bywało we Francji, ale przyjęciem na Wyspach byli polscy żołnierze zwykle mile zaskoczeni:

– Welcome home – mówili na przywitaniu oficerowie angielscy. [...]

Po chwilowym wypoczynku i umyciu się poszliśmy do sali jadalnej. Stoły w podkowę, obsługa w czerwonych kurtkach. Dziwnie wyglądaliśmy przy stole w naszych różnorodnych, niedopasowanych strojach. Robiliśmy wrażenie włóczęgów. Oficerowie angielscy oraz obsługa odnosili się do nas z szacunkiem, jako do swoich kolegów lotników. Przypomniała mi się Francja, gdzie w kasynie oficerowie francuscy siedzieli przy stole w skórzanych kurtkach i rozmawiali z papierosami w zębach. Ich stosunek do nas był zimny i obojętny. Robili wrażenie, jakby wyszli tylko co z kabin samolotów, a byli to przeważnie oficerowie administracyjni, nic niemający wspólnego z lataniem. Anglicy rozumieli nas i naszą tragedię, starali się uprzyjemnić nam życie. Zdawali sobie sprawę, że będziemy razem walczyć z niemiecką agresją. Cenili nasze doświadczenie bojowe. [...] Przed przybyciem do Anglii słyszałem, że Anglicy są zimni i odnoszą się z rezerwą do cudzoziemców. Tu było całkiem inaczej³⁶.

³⁴ Jerzy Iŝkowski, dz. cyt., t. 2, s. 217.

³⁵ Witold Urbanowicz, dz. cyt., s. 165.

³⁶ Tamże, s. 262.

Po krótkim przywitaniu i posiłku polscy lotnicy wsiadali do pociągów, a ich celem była baza RAF w Eastchurch, k. Sheerness. Komendantem był tu były attaché lotniczy z brytyjskiej ambasady w Warszawie, który znał nieco język polski. Koszary były wygodne, ale początkowe zajęcia mało interesujące. Polacy mieli dość siedzenia w koszarach – chcieli latać i walczyć. Nauka angielskiego nie była dla wielu zajęciem ekscytującym, ale koniecznym, natomiast wkuwanie treści królewskich regulaminów uznawano za istną torturę. Pośród polskich żołnierzy narastała frustracja i zniechęcenie. Gen. Zajac, który w lutym odwiedził Eastchurch, zauważył liczne objawy braku dyscypliny. Niżsi stopniem żołnierze byli zbuntowani, a grupa co gorętszych głów odmówiła złożenia przysięgi na wierność królowi, wymaganej od żołnierzy RAFVR.

Nawet po nauczaniu się podstaw języka angielskiego, Polacy zwykle wybierali z wydawanych w tym języku poleceń tylko to, co uznawali za słuszne i wygodne. Podobnie jak i my często to czynimy w kontaktach z cudzoziemcami, także oficerowie brytyjscy starali się mówić powoli, głośno i wyraźnie, ale efekt tych starań był żaden: „Upominać Polaków było stratą czasu – napisał oficer brytyjski. – Zdawali się rozumieć, pięknie salutowali, a potem odchodzili i robili wszystko według swojego widzimisie³⁷. Z dość swobodnym podejściem Polaków do regulaminów i rozkazów kontrastował ich męczący Brytyjczyków zwyczaj oddawania honorów wszędzie i każdemu wyższemu stopniem. Polaków zaś w Eastchurch było tylu, że trudno było oficerowi przejść przez ulicę, aby nie odebrać i nie oddać kilkunastu salutów: „To ciągle trzaskanie obcasami było niesamowite – rozpamiętuje pewien mechanik – mieli też zabawny zwyczaj sztywnych ukłonów górną połową ciała, jak ołowiane żołnierzyki³⁸.

Aby zająć czymś sojusznicznych żołnierzy, zorganizowano w bazie zespół muzyczny i kółko teatralne. Rozładowaniu nadmiaru energii służyły zawody pływackie i mecze piłki nożnej, a dla ciekawych świata urządzano wycieczki do Londynu. Największy wpływ na poprawę atmosfery pośród polskich oficerów miał jednak zespół Austin Reed. To właśnie z tego eleganckiego, londyńskiego domu odzieżowego przybyli krawcy, którzy pobrali miarę i odziali polskich oficerów. Mundurów dla podoficerów i szeregowych nie sztyto na miarę, ale i oni w uniformach RAF z naszytym napisem *Poland* poczuli się prawdziwym wojskiem. Mundury działały magicznie na Anglików. Polaków zapraszano do prywatnych domów, konduktorzy nie chcieli przyjmować od nich opłat za przejazd, a barmani stawiali przed obrońcami swej ojczyzny darmowy kufel lub kieliszek.

Młode Angielki także pełne były uczuć patriotycznych i pozdrowiały Polaków z RAF okrzykami – *Hello, Poland!*. Zawarcie bliższej znajomości między polonofilkami i naszymi rodakami sprzyjało zaciemnieniu. To zmasowane bombardowanie strzałami amora sprawiało kłopot nauczycielom angielskiego, a wielu narzekało: „Nigdy nie mogłem odpocząć pół godziny, żeby ktoś zaraz nie chciał, abym napisał mu list miłosny albo przetłumaczył ten, który właśnie przyszedł od angielskiej narzeczonej³⁹.

Morale podniosło się jeszcze bardziej, gdy lotników zaczęto wysyłać na specjalistyczne szkolenia do Redhill i Hucknall, a w czerwcu do bazy szkoleniowej w Bramcote (18 Operational Training Unit). Toczyły się także nieustanne rozmowy o zmianie statusu polskich lotników. Dopóki trwała „dziwna wojna” Brytyjczycy nie czuli się zmuszeni do pójścia na kompromis. Sytuacja zmieniła się po najechaniu Niemców na Francję. Niemal z dnia na dzień zawarto porozumienie. Utworzono Polskie Siły Powietrzne, w których skład wejść miały na początek dwa dywizjony bombowe. Trzydziestu doświadczonych oficerów, którzy mieli

³⁷ Adam Zamojski, dz. cyt., s. 70.

³⁸ Tamże.

³⁹ Tamże, s. 72.

tworzyć kadrę tych dywizjonów, wybrano już z początkiem lutego 1940 r. Do końca wojny pozostanie przy życiu tylko dziesięciu z nich⁴⁰.

Polscy żołnierze mieli składać dwie przysięgi: na wierność swoim władzom i brytyjskiemu królowi. Bezpośrednio widocznym efektem tego porozumienia była polska szachownica widniejąca na samolotach obok oznaczeń brytyjskich oraz flaga polskiego lotnictwa powiewająca na maszcie tuż pod flagą RAF. Kwaterę główną PSP przeniesiono do Blackpool, dokąd odjechało wielu sfrustrowanych, starszych stopniem i wiekiem oficerów – zgodnie z zasadami RAF tylko czynni piloci mogli bowiem dowodzić jednostkami bojowymi. W Bramcote rozpoczęto intensywne szkolenie lotnicze na średnich samolotach bombowych Fairey Battle MK 1. Ten skonstruowany w 1936 r. bombowiec przypominał polskiemu lotnikom nasze „Karasie”. Załoga składała się z trzech lotników: pilota, który miał do dyspozycji umieszczony w skrzydle karabin Browning; nawigatora, pełniącego także obowiązki bombardiera; radiotelegrafisty i strzelca w jednej osobie. Samolot rozwijał prędkość maksymalną do 415 km/h i miał zasięg do 1300 kilometrów. Walki nad Belgią i Francją wykazały, że była to maszyna konstrukcyjnie przestarzała.



Ilustracja 15. Szkolenie polskich lotników w 18 OTU w Bramcote.

Źródło: Imperial War Museum: www.iwm.org.uk.

300 DYWIZJON BOMBOWY „ZIEMI MAZOWIECKIEJ”

1 lipca 1940 r. pod budynkiem dowództwa w Bramcote, odczytano polskim lotnikom urzędowy dokument obwieszczający oficjalne powstanie 300 Dywizjonu Bombowego. Jego dowódcą mianowano W/Cdr Wacława Makowskiego, a doradcą ze strony angielskiej został W/Cdr K. P. Lewis. Dowódcą Eskadry A dywizjonu został S/Cdr Stanisław Cwynar, u którego boku nasz bohater odbędzie później kilka lotów bojowych. W polskich dywizjonach angielscy oficerowie pełnili tylko funkcje doradcze, podczas gdy dywizjony myśliwskie były początkowo dowodzone wspólnie przez oficera polskiego i angielskiego. Trzy tygodnie później powstał 301 Dywizjon Bombowy.

3 sierpnia, polscy lotnicy popisywali się swymi umiejętnościami przed dowódcą Bomber Command, który stwierdził, że Polacy pilotują bombowce niczym myśliwce Spitfire. Dwa dni później podpisano nowe porozumienie między rządem brytyjskim a władzami polskimi. Upadek Francji i strata najlepszych pilotów nad Dunkierką sprawiły, że RAF znalazł się w sytuacji rozpaczliwej i potrzebował wszystkich ludzi zdolnych do walki powietrznej bez

⁴⁰ K. Mroczkowski, A. Olejko, dz. cyt., s. 18.

względu na narodowość. Polskie Siły Powietrzne uznane zostały za suwerenną siłę podległą rządowi polskiemu. Flaga polskiego lotnictwa miała odtąd powiewać nie pod, ale równoległe z flagą lotnictwa brytyjskiego. Na guzikach mundurów i czapkach widniały polskie orzełki, a obok stopni brytyjskich figurowały polskie. Dla polskich dywizjonów zarezerwowano numery od 300 do 309 – numer 310 zarezerwowano dla Czechów.



Ilustracja 16. Początek sierpnia 1940 r. Gen. Sikorski przemawia do lotników Dywizjonów Bombowych 300 i 301 podczas inspekcji Bramcote⁴¹.

20 sierpnia, zawitał do Bramcote król Jerzy VI, aby życzyć polskim lotnikom szczęścia w walce. Wszyscy byli bardzo dumni, choć król nie spełnił oczekiwań niektórych Polaków pochodzących gdzieś z zapadłych kresowych miejscowości, którzy nie tak sobie wyobrażali monarchę. Myśleli o jakimś potężnym jegomościu w koronie, sobolich futrach i z berłem, a ujrzeli kogoś zwyczajnego i bezpośredniego w obejściu. Król zapytał W/Cdr Makowskiego, co sprawia polskim lotnikom największe kłopoty? Ten bez namysłu odpalił, że królewskie regulaminy i zapytał, czy władca miał okazję je przeczytać? Zakłopotany monarcha odparł, że niestety, ale nie czytał.

Dwa dni po wizycie Jerzego VI załogi obu dywizjonów zostały przeniesione do bazy RAF w Swinderby. Warunki życiowe w bazie nie zachwyciły Polaków, ale trudno winić Brytyjczyków, że nie byli w stanie szybko i należycie wyposażyć wszystkich z dziesiątek, jeśli nie setek polowych lotnisk. Pierwsi przybyli do Swinderby lotnicy z Dywizjonu 300 i wnet zatelefonowali do kolegów z Dywizjonu 301, którzy pozostali w Bramcote. Przebieg rozmowy wyglądał podobno następująco:

- Już jesteśmy w Swinderby, małym nowym lotnisku. Nie macie pojęcia czego my tutaj nie mamy!
- No czego? – pyta Bramcote z nadzieją.
- No więc, nie mamy wody, mesy oficerskiej, brak łóżek i krzeseł w pokojach. W skrócie – nie mamy niczego.
- Dobry Boże! – 301 jest przerażony – Coś tam musi być! Przyjeżdżamy w przyszłym tygodniu.
- No w sumie jest lotnisko i nic więcej⁴².

⁴¹ Ze zbiorów Instytutu Pamięi i Muzeum im. gen. Sikorskiego, [za:] Jerzy B. Cynk, *Polskie siły powietrzne w wojnie 1939-1943*, s. 314.

⁴² M. Lisiewicz, *Destiny Can Wait, the Polish Air Force in the Second World War*, Londyn 1949, s. 112, [za:] Łukasz Jaśkiewicz, dz. cyt., s. 28.

Koledzy z 301 przybyli do Swinderby 28 sierpnia, a dwa dni później lotnisko ochrzczili kilku bombami lotnicy z Luftwaffe. Na szczęście obyło się bez ofiar. Pośród pilotów Dywizjonu 300, którzy w sierpniu znaleźli się w Swinderby, figuruje Sgt Czesław Dziekoński⁴³.

Ćwiczyli dniami i nocami, więc polscy lotnicy nie mieli zbyt wielu okazji, aby narzekać na niewygodę, a po całym dniu harówki, marzyli tylko, aby położyć się choćby i na gołej podłodze. Latali na samolotach Fairey Battle MK 1. Każdy szczegół samolotu uczyli się rozpoznawać po ciemku, z czarnymi opaskami na oczach. Nie mogli przystąpić do nocnych lotów, dopóki nie czuli się w ciemnym wnętrzu samolotu, niczym we własnym mieszkaniu. Całymi dniami ćwiczyli bombardowanie i walkę w powietrzu. Trzyosobowa załoga bombowca musiała być idealnie ze sobą zgrana, gdyż błąd jednej osoby stanowił śmiertelne niebezpieczeństwo dla pozostałych. Wobec grożącej inwazji dużo czasu poświęcano na rozpoznawanie sylwetek okrętów. Polscy mechanicy dobrze zapamiętali jakie wrażenie robiły we wrześniu 1939 r. syreny zamontowane na sztukasach, czyli niemieckich bombowcach nurkujących Junkers Ju 87 Stuka⁴⁴. W tajemnicy przed dowództwem zamontowali podobne urządzenia na samolotach Dywizjonu 300. Podczas pierwszego ćwiczebnego lotu innowacja ta zrobiła na Anglikach piorunujące wrażenie, a nieświadomy personel szukał w panice schronienia, przekonany, że ma do czynienia z wrogiem. Nie wszyscy byli tą innowacją zachwyceni, ale nie wydano rozkazu wymontowania syren.



Ilustracja 17. Samoloty Fairey Battle Mk 1 i polscy lotnicy podczas końcowego etapu szkolenia w Bramcote⁴⁵.

Nie tylko jednak wojną człowiek żyje. Polacy byli częstymi gośćmi pubów w miastach Lincoln i Newark. Wprawdzie tylko dowódcy eskadr oraz dywizjonów dysponowali samochodami prowadzonymi przez kobiety z WTS oraz WAAF⁴⁶, ale były też autobusy wojskowe, a zresztą dla kogoś, kto w ogniu wojny zdołał się przedostać na Wyspy, pokonanie kilku mil do ulubionego pubu nie stanowiło problemu. Nieoficjalnym kasynem dwóch polskich dywizjonów bombowych był hotel i pub Saracen`s Head w Lincoln. To tutaj koncentrowało się życie towarzyskie Polaków; w tym miejscu można się było dowiedzieć wszystkiego i o wszystkich. Tutejsi bywalcy wiedzieli na długo przed polskim dowództwem i niemieckim

⁴³ Jerzy B. Cynk, dz. cyt., s. 313.

⁴⁴ Skrót od niem. *Sturzkampfflugzeug*.

⁴⁵ Z kolekcji Jerzego B. Cynka, [za:] K. Mroczkowski, A. Olejko, dz. cyt., s. 19.

⁴⁶ Women`s Transport Service oraz Woman`s Auxillary Air Force.

wywiadem, który dywizjon będzie się przezbrajał; kto nie chciał skorzystać z pomocy dzielnych angielskich *wafek* i wylądował samochodem w rowie; kto się rozwodzi, a kto żeni; kto w książkach nawigacyjnych wykonuje nieprzyzwoite rysunki, gorsząc *wafki*, a kto drzemie w samolocie w godzinach służbowych.

7 września, wobec oczekiwanej inwazji, po raz pierwszy ogłoszono w bazie alarm bojowy. Samoloty zostały uzbrojone w bomby, a po trzy załogi z każdego dywizjonu musiały pozostawać w stałej gotowości do lotu. 12 września 1940 r. oba polskie dywizjony bombowe otrzymały rozkaz zbombardowania niemieckiej floty inwazyjnej zgromadzonej we francuskim porcie Boulogne. Bombardowanie portów uważano za zadanie dosyć proste, w sam raz na pierwsze zadanie bojowe. Baseny portowe były dość łatwo dostrzegalne w świetle księżyca, a stłoczonych jednostek pływających było tyle, że trudno było w coś nie trafić. Niemieckie nocne lotnictwo wciąż było w powijakach, bo dopiero 28 czerwca Göring zwołał naradę, na której oświadczył, że wojna jest wprawdzie wygrana, ale nocne ataki RAF powodują powszechną irytację i w związku z powyższym powołuje formację *Nachtjagd* (nocnych myśliwców). Do tego momentu, w roli nocnych myśliwców Niemcy używali przede wszystkim standardowych Messerschmittów 110, które od ich dziennych odpowiedników różniły się jedynie czarną barwą pokrywającej kadłub farby⁴⁷. Na jesieni 1940 r. niemiecka sieć radarowa wciąż nie obejmowała belgijskich i francuskich portów nad Kanałem La Manche. Nie znaczy to jednak, że bombardowanie portów było rodzajem lotniczego spacerku. Gęsta sieć reflektorów, dział przeciwlotniczych i balonów zaporowych sprawiała, że RAF stale ponosił nad francuskim wybrzeżem straty. Boulogne zostało wybrane także z tego powodu, że powolne, przestarzałe, słabo uzbrojone, o krótkim zasięgu samoloty *Fairey Battle*, nie nadawały się w zasadzie do niczego innego niż do krótkiego wypadu za Kanał.



Ilustracja 18. Port w Boulogne – zdjęcie lotnicze celu polskich lotników⁴⁸.

⁴⁷ David P. Williams, dz. cyt., s. 47.

⁴⁸ K. Mroczkowski, A. Olejko, dz. cyt. s. 28.

Nalot z 12 września został odwołany z powodu złej pogody. Do pierwszej misji polskich dywizjonów bombowych doszło dopiero 14 września. Z każdego dywizjonu wystartowały po trzy samoloty uzbrojone w cztery 250-funtowe⁴⁹ bomby. Wylot polskich załóg na pierwszą misję bojową był wielkim świętem:

Nigdy nie zapomnę sceny, jaką obserwowałem z okien kabiny, gdy pilot nagrzewał silnik, a my z radiotelegrafistą układaliśmy w samolocie mapy i moc różnych drobiazgów potrzebnych w czasie lotu. Wokół samolotu zgromadził się po prostu tłum ludzi – pozostający koledzy, mechanicy, elektrycy, szoferzy, meteorolodzy, sanitariusze, biuraliści, kucharze – wszystko to stoi z oczyma utkwionymi w nas. Na nasze spojrzenia odpowiadają jakimś dziwnym uśmiechem pokrywającym wzruszenie, a mającym w sobie coś jakby z błogostawieństwa, jakąś dziwną troskę, jakiś wyraz powagi i dumy jednocześnie. Niejeden z nich jakby ścierał sobie kurz z twarzy, chociaż kurzu w powietrzu wcale nie było⁵⁰.

Z tej pierwszej misji powróciły szczęśliwie wszystkie załogi, choć wiele nie wylądowało na macierzystym lotnisku, wywołując wielkie zdziwienie Anglików, którzy jeszcze nigdy nie widzieli polskich załóg bombowych. 18 września o 19.35 z lotniska Swinderby wystartowała załoga w składzie: pilot Sgt Czesław Dziekoński, obserwator i bombardier F/O Włodzimierz Pęski oraz radiotelegrafista i strzelec Sgt Tadeusz Bączak. Jej zadaniem było zbombardowanie portu w Boulogne, po zanurkowaniu z wysokości 10.000 do 8000 stóp. Niestety, awarii uległ wyrzutnik bomb i samolot powrócił do Anglii wraz z ładunkiem. Inna załoga miała problem z pozbyciem się tylko dwóch bomb. Także i z tego lotu wszyscy bezpiecznie powrócili do Anglii.

5425	Sgt. Dziekonski. F/O. Peski. Sgt. Baczak.	- " -	19.35	23.00	Dive bombing from 10,000 feet to 8,000 feet. Bombs not released.
------	---	-------	-------	-------	---

Ilustracja 19. Fragment No. 300 (Polish) Squadron Operations Record Book, dotyczący nalotu na Boulogne 18 września 1940 r..

Źródło: The National Archives: <https://discovery.nationalarchives.gov.uk>.

Relację z tych wrześniowych wypraw nad Boulogne pozostawił m.in. Sgt Bolesław Sobieszczuk, obserwator i bombardier w załodze P/O Tadeusza Jasińskiego.

Mrok gęstniał w miarę, jak zbliżaliśmy się ku południowi Anglii. Gdzeniegdzie zapalały się beacons świetlne⁵¹, mrugając do nas przyjaźnie. Po pewnym czasie wkroczyliśmy nad kanał La Manche. Ściemniało zupełnie. Nad nami z prawej strony świecił wąski róg księżycy, rzucając blade światło na powierzchnię wody. Po obu stronach Kanału panowała cisza. Zostało nam jeszcze kilka minut drogi do celu. Wpatrując się w niebiesko szarą otchłań, dostrzegłem w pewnej chwili zarys linii brzegowej postrzępionej basenami portu Boulogne. Jesteśmy w rejonie celu. Mówię pilotowi, żeby zrobił skręt we wskazanym kierunku, a sam czołgam się do celownika, aby nastawić potrzebne elementy. Zbliżyliśmy się do portu. Nagle gdzieś w dole zapala się jeden reflektor, potem drugi, trzeci... Pilot robi okrążenie, żebym mógł znaleźć cel. Nie

⁴⁹ 1000 funtów to 453 kilogramy.

⁵⁰ A. Irynicz, *Pierwsza wyprawa*, „Skrzydła”, 2007, nr 170, [za] K. Mroczkowski, A. Olejko, dz. cyt., s. 28.

⁵¹ Zakodowany sygnał optyczny, wysyłany przez obsługę lotniska w przypadku pojawienia się przyjacielskiej maszyny. Załogi dysponowały kartami kodów, pozwalającymi nad rozpoznanie lotniska, nad którym się znajdowały [przyp. aut.].

jest to wcale łatwe, gdyż teren przed nami wygląda jak jakaś sinoniebieska masa pełna ciemniejszych plam. Nareszcie w świetle księżyca błysnęły prostokąty basenów portowych.

– Skręć w lewo, otwórz luki bombowe i nalatuj – mówię do pilota. – Basen numer pięć będziesz miał przed sobą. – Przywieram twarzą do celownika, starając się nie zgubić dostrzeżonego punktu. – W lewo... w lewo... Jeszcze... Stop, Wyrównaj... dobrze. Tak trzymaj! – naprowadzam pilota.

Otwierają do nas ogień. Wygląda to z góry, jakby ktoś w noc świętojańską tysiące ogni zapalił. Setki czerwonych, białych, zielonych i pomarańczowych pocisków wybiega w górę tworząc żywą mozaikę barw. Rzadziej, gdzieś w głębi, poprzedzone potężnym błyskiem, odrywają się wielkie białe kule, które zdają się biec wolno w naszym kierunku. Mijają nas i pękają gdzieś wysoko. Zdaje się, że można by je jak piłki dziecięce chwycić w dłonie. To ogień ciężkiej artylerii. Spośród tego fajerwerku ogni wyrasta potężny las reflektorów, których smugi, jak konary drzew wiatrem kołysane, chwieją się nieregularnie na wszystkie strony.

Wybrany przez mnie punkt posuwa się wolno po nitkach celownika. Zbliża się moment, w którym mam zwolnić wyrzutnię bomb... Nagle błysk reflektora musnął jak pędzlem po maszynie, oślepiając mnie na chwilę.

– Zawracaj, cel uciekł, powtórzmy nalot – mówię do pilota.

I znowu powtarza się nadlatywanie. Lawirujemy teraz wśród coraz to bardziej zacieśniających się wokół nas reflektorów.

– Trochę w prawo... Spoziomuj maszynę... W lewo. Spoziomuj! Spoziomuj! Dobrze! Uwaga, bomby!

Na tle białych smug reflektorów ciemne, grube sylwetki bomb gonią jedna drugą. Wałą w dół i nikną w niebieskoszarej otchłani. Żeby mnie tylko znowu nie oświecili, jak wybuchają będą. Żebym mógł wiedzieć... Żeby trafiły...

Żeby... Kolejne pomarańczowe błyski wybuchu przecinają basen portu. Oto nasza odpowiedź, a tam w basenie portowym wasze przygotowania do inwazji – pomyślałem, wspominając odprawę z podpułkownikiem Makowskim.

– Zamknij drzwi bombowe, możemy wracać: mówię do pilota. – Kurs zero dziesięć.

W tej samej chwili za moimi plecami odzywa się karabin maszynowy. To strzelec poganiał kota po reflektorach. leżę wciąż jeszcze przy celowniku, obserwując ziemię. W pewnym momencie wiązka reflektorów krzyżuje się na naszej maszynie i gaśnie. W następnym momencie rozlega się błysk serii. Samolot, jak zraniony ptak, podrywa się gwałtownie w górę, po czym wali się na skrzydło i idzie piką w dół.

– Co jest Roman? [po latach sierz. Sobieszczyk pomylił imiona i zamiast Romana powinien napisać Tadeusz] – pytam pilota.

Nie ma odpowiedzi. Błyskawicznym ruchem przypinam spadochron.

– Co jest Roman? – powtarzam pytanie i nie otrzymuję odpowiedzi.

Obliczam wysokość. Przedtem mieliśmy 9000 stóp, teraz pewnie będzie już 8500. Chcę koniecznie zobaczyć pilota, wiedzieć, co się z nim dzieje, ale niestety, konstrukcja „Battle” nie pozwala na to. Oparcie fotela pilota zasłania go całkowicie, pozwalając tylko przez wąską szparę między tym właśnie oparciem a ścianą kabiny dojrzeć nogę wyprężoną na orczyku sterów i rękę zaciśniętą na manetce gazu. Nic mi to nie mówi. Wysokość 7500 stóp. Maszyna, aczkolwiek nieregularnie, ale wciąż spada. Nie jest to ani korkociąg, ani pika, ani regularna spirala, jest to coś pośredniego, jakaś dziwna kombinacja tych trzech ewolucji. Wysokość 7000 stóp. Uświadamiam sobie, że jeśli mamy razem z radiotą⁵² wyskoczyć, to muszę mu dać rozkaz teraz, natychmiast, gdyż, zanim wyskoczy i umożliwi mi wydostanie się z kadłuba, stracimy sporo wysokości. Pułap 6500 stóp. Z drugiej strony wiem, że wiatr wieje od strony Anglii. Jeśli

⁵² Potoczne określenie radiooperatora [przyp. aut.]

wyskoczmy, to i tak nie mamy szans, aby żeglując ze spadochronem dostać się na środek Kanału, gdzie ewentualnie jakaś angielska łódź patrolująca mogłaby nas wyłowić. Wysokość 6000 stóp. Wiatr wieje w głąb Francji, zatem – niewola. Wysokość 5000 stóp. W pewnej chwili słyszę głos pilota:

– Zaczekaj, za chwilę wyjaśnię!

Odetchnąłem. Idziemy jeszcze chwilę w dół, ale czuję, że pilot panuje już nad maszyną. Nagle Jasiński wyrwa gwałtownie samolot z wiązki reflektorów. Ogień dział słabnie, a pilot wyrównuje płatowiec. Spoglądam na busolę.

– Roman, lecimy w głąb Francji. Przyjmij kurs trzysta sześćdziesiąt stopni – mówię.

– Rozumiem, ale skrócić na razie nie mogę – odpowiada pilot.

Mija jedna minuta i druga, wreszcie widzę, że strzałka busoli zaczyna się powoli obracać. Skręcamy na podany kurs. Teraz wyłania się problem, czy krążyć tu czas jakiś i nabrać wysokości, by zmniejszyć ryzyko zderzenia z ewentualną zaporą balonową i stosunkowo bezpiecznie przejść ponad skoncentrowanym ogniem obrony wybrzeża, czy też natychmiast przyjąć kurs powrotny, ryzykując prześliznięciem na małej wysokości. Wybieramy to drugie. Jesteśmy bardzo zmęczeni, a nabieranie wysokości potrwałoby czas jakiś. Obserwując zgrupowanie ogni wybieramy punkt stosunkowo najdogodniejszy i tam pilot kieruje maszyną. Po ustaleniu dokładnej pozycji i podaniu powrotnego kursu pytam pilota, co było przyczyną tak gwałtownej utraty wysokości.

– A nic – zaczął opowiadanie. – Kiedy Jasio łopot otworzył ogień i mnie zachciało się trochę postrzelać. Położyłem maszynę w pikę, ale widocznie była zbyt głęboka, bo mi szybę reflektora z płata wysadziło. Sztuczny horyzont, żyro i wszelkie inne zegary roztańczyły się zupełnie. Wyjrzałem więc z kabiny, żeby się połapać w sytuacji i w tej samej chwili oślepiły mnie reflektory. Nie mogłem się z nich wydostać. Kiedy się wyrwałem i już zacząłem trochę widzieć, chwyciły nas znowu. I tak ze trzy razy...

– Czemu nie powiedziałeś, że ty i maszyna jesteście w porządku? – pytam.

– Chciałem, ale ręce miałem zajęte, a mikrofon wisiał nie przypięty do hauby – wyjaśnił pilot.

– To masz szczęście, że ci nie powyskakiwaliśmy. Niewiele brakowało, a byś sam wracał

– rzuciłem cierpką uwagę⁵³.

Do końca września Polacy kontynuowali niszczenie sił inwazyjnych w Boulogne oraz w kilku innych portach m.in. w Ostendzie. 10 października samoloty Dywizjonu 300, dokonały nalotu na port w Calaise, a trzy dni później powracająca znad Boulogne załoga F/O Jana Głębockiego rozbiła się podczas przymusowego lądowania. Poza Głębockim zginęli jeszcze Sgt Edward Morawa i Sgt Tadeusz Egierski. Bombardowania floty inwazyjnej przynosiły wymierne efekty. W dziennikach niemieckiej Grupy Armii A każdego dnia odnotowywano ciężkie straty⁵⁴. Płonęły zbiorniki paliwa, wybuchały składy amunicji. W połączeniu ze światłami reflektorów dawało to taką iluminację, że piloci nadali wyprawom nad francuskie wybrzeże miano *Blackpool-run*, a to ze względu na fakt, że promenada w Blackpool słynęła w czasach pokoju z feerii różnokolorowych świateł. Tragedia załogi Głębockiego zakończyła okres latania na samolotach Fairey Battle.

W połowie października rozpoczęto przezbrajanie dywizjonu na ciężkie bombowce Vickers Wellington Mk 1A. Uzbrojenie samolotu stanowiły cztery karabiny, ciężar zabieranych bomb był blisko czterokrotnie większy niż w przypadku Fairey Battle, a zasięg wynosił do 4000 km. Była to jedna z najbardziej udanych konstrukcji II wojny światowej. Nowy samolot miał sześciuosobową załogę i wymagał znacznie liczniejszego personelu naziemnego – stan osobowy Dywizjonu 300 powiększył się więc przeszło dwukrotnie. Ponownie rozpoczęły się

⁵³ Andrzej Robert Janczak, dz. cyt., s. 19-23.

⁵⁴ Łukasz Jaśkiewicz, dz. cyt., s. 46.

tygodnie intensywnych szkoleń. Z zasłoniętymi oczami członkowie załóg musieli nauczyć się rozpoznawać każdy detal nowych maszyn.



Ilustracja 20. Nasz bohater w haubie, czyli czapce pilotce.
Źródło: www.niebieskaeskadra.pl.

Pierwsza operacja wykonana na Wellingtonach miała miejsce w nocy z 21 na 22 grudnia. Do komór bombowych każdej z maszyn załadowano po pięć 500-funtowych bomb, dwie flary oświetlające oraz po dwie skrzynki bomb zapalających, zwanych przez lotników „zapałkami”. Zbombardowano zbiorniki paliwa w Antwerpii – operacja zakończyła się sukcesem. Z powodu złych warunków atmosferycznych odwołano kilka następnych misji, a na kolejną operację samoloty dywizjonu wystartowały 28 grudnia. Także i tym razem celem była Antwerpia, a dokładniej tamtejsza rafineria. Pierwszym pilotem jednej z sześciu startujących ze Swinderby maszyn, był S/Ldr Stanisław Cwynar, drugim zaś Sgt Czesław Dziekoński. Załogę tego Wellingtona stanowili jeszcze: nawigator F/O Miarczyński, radiotelegrafista Sgt Szyba oraz strzelcy Sgt Wybraniec i Sgt Rygiel. Niestety i tym razem warunki do bombardowania były kiepskie. Noc była bezksiężycowa, a pułap chmur niski, więc tylko część załóg odnalazła cel, a przynajmniej tak się ich członkom wydawało, bo nie sposób było zauważyć, gdzie bomby spadły. Pozostałe załogi spuściły po pięć swoich bomb na to, co widziały, czyli na skupiska reflektorów – pośród nich była także załoga Cwynara i Dziekońskiego. Podczas lądowania warunki pogodowe były jeszcze gorsze. Katastrofie uległ samolot pilotowany przez F/Lt Stefana Kryńskiego. Poza pilotem zginął jeszcze przedni strzelec sierż. Henryk Węgrzyn, a pozostali członkowie załogi doznali rozmaitych obrażeń. Nalot na Antwerpię zakończył misję bojowe dywizjonu w roku 1940. Wykonano 10 operacji, podczas których zginęło 5 lotników, trzech kolejnych poniosło śmierć podczas ćwiczeń, zniszczeniu uległy 2 samoloty.

W styczniu i w lutym roku następnego pogoda była tak paskudna, że jak mawiali lotnicy – „nawet ptaki nie latały, ale chodziły po płycie lotniska”. Przeprowadzono tylko kilka nalotów na zbiorniki paliwa w Rotterdamie oraz ponownie na niemieckie bazy morskie na francuskim wybrzeżu. Jedną z załóg, które 23 lutego zbombardowały port w Boulogne, dowodził nasz tytułowy bohater. Przez te dwa miesiące w Dywizjonie 300 obyło się bez ofiar. Mniej natomiast szczęścia miał Dywizjon 301, który już 1 stycznia stracił 11 lotników i 3 samoloty. Pogoda była podła już w momencie startu czterech maszyn. Jedna musiała zawrócić z powodu oblodzenia, a gdy trzy kolejne wracały na Wyspy, widoczność w szalejącej śnieżycy sięgała ledwie kilka metrów. Podczas lądowania wszystkie trzy samoloty uległy katastrofie. Jedna załoga wyszła z wypadku bez szwanku, a z dwóch pozostałych przeżył tylko jeden ze strzelców.

Nawet niewielka odwilż wystarczała, aby lotnisko Swinderby okazało się niezdatne do startu nie tylko obciążonych paliwem i bombami ciężkich bombowców, ale w ogóle wszelkich samolotów. Na szczęście ktoś zauważył, że wokół lotniska biegnie betonowa droga kołowania – na jednym odcinku nawet dość długa i prosta. Próba startu i lądowania wypadła dobrze, więc rozpoczęto „wojnę cygańską”:

Impreza ta odbywała się całkiem po prostu, zwyczajnie. Najpierw na lotnisko, z którego mają startować na operacje maszyny dywizjonów polskich, odjeżdżają samochodami obsługi ziemne i część składu załóg, wyznaczonych na loty – naturalnie bez pilotów. Ci zaś ładują się do opróżnionych z paliwa Wellingtonów (benzyny tylko na 1 godzinę lotu) i po zapuszczeniu silników kołują na koniec tej właśnie długiej prostej perimetru. Ustawiają się zależnie od wiatru, mając tylko dwa kierunki do wyboru. Tu czeka już oczywiście wóz przeciwogniowy, sanitarka i – zawsze zaniepokojony tym obrotem sprawy – ksiądz. I stąd się staruje, jak po szosie, na to drugie, operacyjne już lotnisko. Biada pilotowi, który nie utrzymał kierunku przy starcie, biada, jeśli spadnie z perimetru, „utonie” w błocie, a co gorsza może znieść podwozie. Jeden z młodych pilotów, któremu kazano po raz pierwszy startować w ten sposób powiedział, że jest bardzo sorry, że w cyrku nigdy nie pracował, akrobacja przyprawia go o ból głowy, a po sznurku także nie umie jeszcze chodzić⁵⁵.



Ilustracja 21. Grudzień 1940 r. Jedna z załóg Dywizjonu 300 wsiada do swego Wellingtona⁵⁶.

Pod koniec lutego RAF rozpoczął regularne bombardowania celów położonych w głębi Niemiec – do tego momentu dochodziło do tego tylko sporadycznie. W miesiącu tym samoloty Dywizjonu 300 uczestniczyły w nalocie na Düsseldorf oraz Kolonię. Niemcy wciąż byli w trakcie dopracowywania taktyki nocnych walk lotniczych, ale załogi bombowców meldowały o coraz większej aktywności niemieckich nocnych myśliwców. Od Jutlandii po Liege w Belgii, Niemcy stworzyli już pas obrony przeciwlotniczej zwany „Linia Kammhubera”. Zbudowano też drugą, kilkusetkilometrową linię, której zadaniem była ochrona stolicy III Rzeszy. W chwili wykrycia samolotów przeciwnika, pilot myśliwca otrzymywał rozkaz startu i wypatrywał uchwyconej w smugi reflektorów maszyny. System ten stale doskonalono. Pod koniec roku 1940 do kierowania reflektorów Niemcy rozpoczęli wykorzystywać radary Freya. Dowództwo naziemne kierowało poprzez radio nocnych myśliwców na zidentyfikowane alianckie samoloty. Działanie tego systemu w jego początkowej fazie opisze nam jeden z lotników Dywizjonu 300:

⁵⁵ Wacław Makowski, *W Bomber Command*, [za:] K. Mroczkowski, A. Olejko, dz. cyt., s. 37.

⁵⁶ Z kolekcji Jerzego B. Cynka, [za:] K. Mroczkowski, A. Olejko, dz. cyt., s. 32.

Później dowiedziałem się, że zjawiska na ziemi, które obserwowaliśmy z samolotu, były niemiecką procedurą naprowadzania samolotu myśliwskiego do celu za pomocą radia przy współpracy zespołu reflektorów i aparatów podsłuchowych.

Aparaty podsłuchowe wykonywały pomiary kierunku i wysokości lotu samolotu wybranego jako cel dla naprowadzanego myśliwca. W ośrodku dowodzenia kreślono trasę celu na mapie, gdzie były również oznaczone stanowiska reflektorów. Wybierano odpowiednie reflektory po obu stronach nakreślonej trasy, które miały rzucać pionowe snopy światła, oraz jeden w tyle za celem, który miał rzucać skośny snop światła w kierunku lotu samolotu celu.

Nocnego myśliwca podprowadzano do celu - od tyłu, za pomocą radia podając mu kurs i namierzoną wysokość celu. Gdy myśliwiec, był niedaleko celu, zapalano wybrany zespół reflektorów. W ten sposób powstawał „korytarz” wytyczony rzędami pionowych reflektorów. W tym „korytarzu” znajdował się cel. Leżący skośnie snop reflektora wskazywał jego kierunek lotu. Pilot nocnego myśliwca, znajdujący się za samolotem-celem i na namierzonej wysokości, powinien był spozrzeć samolot-cel i przeprowadzić atak od tyłu bombowca⁵⁷.

W marcu, samoloty dywizjonu wyprawiały się kilkakrotnie nad silnie broniony Brest. Tam bowiem, po swym atlantyckim rajdzie, skryły się pancerniki Scharnhorst i Gneisenau. Przez początkowe miesiące 1941 r. okręty te polowały na oceanie na nie eskortowane konwoje i samotne statki. Dokonały wielu zatopień, ale od zatopień groźniejsze było zamieszanie, jakie wywołały w brytyjskiej flocie. Na szczęście liczne usterki zmusiły potężne okręty do zawinięcia do Brestu, co wcale nie uwolniło brytyjskiej Admiralicji od bólu głowy. Niemcy planowali bowiem na maj wspólne polowanie aż trzech wielkich okrętów – do wspomnianej dwójki dołączyć miał pancernik Bismarck. W Breście ukrył się także krążownik Admiral Hipper, który mocno ucierpiał w starciu z brytyjskim krążownikiem. Zadaniem RAF była likwidacja tego zagrożenia.



Ilustracja 22. Rok 1941. Krążownik Admiral Hipper w suchym doku w Breście.
Źródło: P/O J.D. Chandler, No. 1 PRU, RAF, Public domain, via Wikimedia Commons.

⁵⁷ Wspomnienia F/O Jerzego Gałko ze zbiorów Waleriana Solińskiego, [za:] K. Mroczkowski, A. Olejko, dz. cyt., s. 57.

12 marca, załogi dywizjonu dokonały dwukrotnego nalotu na Hamburg. Tej samej nocy, dwa samoloty dywizjonu zbombardowały zbiorniki paliwa w Rotterdamie. Jednym z nich dowodził Sgt Nowakowski, a drugim pilotem był Sgt Dziekoński. Bombardowanie Berlina w nocy z 23 na 24 marca opisaliśmy na początku tej opowieści.

W kwietniu, wraz z poprawą pogody wzrosła liczba lotów bojowych. 7 kwietnia, poleciało nad Kilonię pięć załóg dywizjonu, a następnego dnia cztery. Do tego ostatniego nalotu samoloty wystartowały już z własnego lotniska Swinderby. W obu tych nalotach uczestniczył Dziekoński. W pierwszym jako dowódca, w drugim zaś jako drugi pilot maszyny dowodzonej przez Sgt Kazimierczaka. Oczkiem w głowie dowództwa RAF i Admiralicji pozostawały stacjonujące w silnie bronionym porcie Brest okręty Kriegsmarine. 14 marca nad Brest poleciały kolejne załogi dywizjonu. Jedną z maszyn pilotowali S/L Cwynar i Sgt Dziekoński. Start sześciu Wellingtonów obserwował gen. Kazimierz Sosnkowski. Podczas obu nalotów panowała paskudna pogoda i tylko jedna załoga meldowała o jednej dużej eksplozji – „przypuszczalnie w pobliżu Gneisenau”. Niemieckie okręty angażowały nieproporcjonalnie duże siły RAF, co generał lotnictwa Arthur Harris tak podsumował: „W 1941 roku zawsze mieliśmy bardzo mało strategicznych bombowców, lecz w praktyce liczba ich uległa dalszemu uszczupleniu, kiedy w marcu tego roku zawinęły do Brestu krążowniki Scharnhorst i Gneisenau. Obecność tych okrętów w bazie, z której łatwo mogły wyprowadzić się na ocean, nadała nowe znaczenie określeniu »flota na miejscu«. Zamiast powstrzymywać wrogie okręty, powstrzymywały dużą część bombowców, które można było użyć w ataku na Niemcy”⁵⁸.

Dziekoński pojawił się nad Brestem jeszcze dwukrotnie, a mianowicie 23 kwietnia i 4 maja. Wcześniej, bo 17 kwietnia ponownie poleciał nad Berlin, co już odnotowaliśmy w początkowej części tej opowieści. W miesiącu tym lotnicy dywizjonu zakłócili sen także mieszkańcom Bremy, Hawru i Kolonii. Właśnie nad Kolonię nadleciał w nocy z 20 na 21 kwietnia samolot pilotowany przez Cwynara i Dziekońskiego. Tej samej nocy, gdy lotnicy z Dywizjonu 301 powracali do Swinderby z lotów treningowych, czyhający w pobliżu niemiecki nocny myśliwiec zrzucił na lotnisko osiem bomb, z których część eksplodowała w pobliżu kasyna, szczęśliwie nie wyrządzając żadnych szkód. Od końca 1940 r., przystosowane do pełnienia funkcji nocnych myśliwców niemieckie samoloty dalekiego zasięgu Dornier Do 17 i Junkers Ju 88, stale pojawiały się nad lotniskami operacyjnymi bombowców RAF w południowo-wschodniej Anglii. Atakowały w momencie, gdy wyczerpane załogi, często uszkodzonych samolotów zajęte były podejściem do lądowania. Miały też zwykle kilka bomb, którymi starały się uszkodzić lotniskową infrastrukturę.

W nocy z 2 na 3 maja, nad Hamburg wyruszyło siedem bombowców z Dywizjonu 300 oraz dziewięć z 301. Dowódca 1 Grupy Bombowej RAF życzył Polakom wszystkiego najlepszego z okazji ich świata narodowego. Być może, właśnie z tego powodu stanowili formację *pathfinder*, której zadaniem było oznaczenie celu, poprzez wzniesienie pożarów. W pierwszej połowie maja samoloty dywizjonu niemal każdej nocy latały nad Hamburg, Mannheim, Bremę, Kilonię i Emden. W tym ostatnim mieście, które odegra w tej opowieści znaczącą rolę, znajdowała się produkująca U-Booty stocznia Nordseewerke. Emden było także położonym najbliżej Zagłębia Ruhry portem, w którym dokonywano rozładunku statków z rudą żelaza. Pośród pięciu maszyn, które 6 maja poleciały ponownie nad Hamburg, był także Wellington, którego parę pilotów stanowili kolejny raz S/L Cwynar i Sgt Dziekoński. Większość zrzuconych bomb trafiła w centrum miasta. F/O Jerzy Gałko tak wspominał majowy nalot na Hamburg:

⁵⁸ Arthur Harris, *Ofensywa bombowa*, s. 77.

Poranek był pochmurny i ponury. Zapowiadało się, że dzień ten spędzimy na jakichś zajęciach w hangarze, a wieczór w Lincoln... Jednak około 10-ej rano przez „Tanoy'e” (głośniki) ogłoszono zbiórkę załóg wyznaczonych do lotu w „Ops. Room” (ośrodku dowodzenia). [...] Odprawę rozpoczął, jak zwykle, ppłk pil. W. Makowski. Dowiedzieliśmy się, że celem lotu będzie bombardowanie Hamburga. W bombardowaniu wezmą udział załogi z obydwóch polskich dywizjonów - 300 i 301. Podał kolejność i odstępy startów samolotów. Poczem oficer operacyjny określił sposób wykonania zadania. W nalocie weźmie udział wiele samolotów z innych dywizjonów. Trasa do celu była wyznaczona nad Morzem Północnym, z ominięciem wyspy Helgoland u ujścia Łaby, silnie ufortyfikowanej bazy niemieckich okrętów podwodnych. Samoloty miały lecieć po tej trasie w odstępach pięciominutowych. Następnie oficer informacyjny omówił położenie i charakterystykę celu. Były to doki portowe Hamburga. Wskazał cechy rozpoznawcze celu oraz skład i siłę obrony przeciwlotniczej Hamburga. Meteorolog podał prognozę pogody. Noc będzie księżycowa. Nad celem niebo ma być bez chmur i widoczność bardzo dobra.

Zastanawialiśmy się, czy byłoby bezpieczniej lecieć do celu inną trasą, bo nocne samoloty myśliwskie będą zaangażowane właśnie na wyznaczonej trasie nocnej wyprawy bombardierów RAF. Przeto, zapytaliśmy oficera operacyjnego - czy można obrać inną trasę do lotu do celu. Odpowiedział, że możemy, ale pod warunkiem, aby nad celem być w czasie nam wyznaczonym.

Po odprawie, udaliśmy się do hangaru by przygotować się do lotu. Tutaj nastąpiła narada całej załogi. Biorąc pod uwagę, że cała obrona niemieckich myśliwców nocnych będzie skoncentrowana nad Morzem Północnym, którą przebiegała trasa wyprawy bombowej, to przypuszczaliśmy, że jeżeli polecimy bardziej na południe od tej trasy, nie napotkamy tam niemieckich samolotów myśliwskich. Przeto, nawigator - por. Dej wybrał i opracował trasę nad lądem, od brzegu holenderskiego wprost na Hamburg - poprzez tereny okupowane przez Niemców i dalej, nad Rzeszą Niemiecką. Załoga zgodziła się, bez dalszej dyskusji, na trasę nad lądem. [...]

Kiedy zbliżaliśmy się do Hamburga, obserwowaliśmy bajeczne, świetlne widowisko. Niczem - wesołe miasteczko w czasie festynu. Były tam kolorowe ognie (flares), sznury kolorowych paciorków pnących się ku niebu, które krzyżując się, tworzyły barwną siatkę, błyski rwących się granatów artylerii przeciwlotniczej, pozostawiające czarne obłoki dymu. Reflektory zamiatały niebo białymi smugami światła. W oddali powstał stożek, utworzony trzema smugami reflektorów. W szczytowym punkcie stożka widniał błyszczący punkcik. Był to samolot złapany przez reflektory, do którego zenitówki otworzyły celny ogień. Świadczyły o tym czarne obłoki plasujące się wokół błyszczącego punkcika. W samym środku, t. j. nad celem, było „prawdziwe piekło”, w które należało wejść – wlecieć, wycelować w odpowiedni kolor wskaźnika celu (marker), zrzucić ładunek bomb i zaobserwować miejsce wybuchów bomb.

Nawigator podał kurs nalotu na cel. Pilot potwierdził rozkaz - skierował samolot na kurs bojowy i otworzył komorę bombową. Teraz, bombardier objął komendę nad prowadzeniem samolotu do celu. Podawał pilotowi drobne poprawki kursu: W prawo – w lewo – prosto – trzymaj tak. Aż doszliśmy do celu. Wtedy, bombardier zwolnił bomby z wyrzutni i usłyszeliśmy okrzyk, podniesionym głosem – „bomby poszły!”. W tym momencie samolot nieco podskoczył, po pozbyciu się ciężaru niesionych bomb. Po chwili – bombardier oznajmił – „bomby w celu!”.

Por. Dej podał nowy kurs powrotny, który miał prowadzić tą samą drogą co droga dolotu do celu. Przyjęliśmy to z zadowoleniem, bo leciało się nam tak bardzo spokojnie. Jakiś bliski wybuch granatu zadudnił kadłubem samolotu. Przelatując przez czarne obłoki dymów, odczuwaliśmy rzucanie samolotu. Zluzowałem sierż. Nowakowskiego i objąłem pilotowanie samolotu.

Lot powrotny był początkowo zupełnie spokojny. Wydawało się, że nasze przypuszczenia spełnią się i nie napotkamy, na tej drodze przeciwdziałania niemieckiej obrony przeciwlotniczej. Jednak, kiedy byliśmy w połowie drogi do brzegu Morza Północnego, napotkaliśmy zjawisko niespotykane poprzednio. Na trasie naszego lotu, ustawiono jakby „korytarz” wytyczony pionowymi promieniami reflektorów. A w tyle za samolotem, położono skośny promień reflektora, wskazujący kierunek lotu naszego samolotu. Reflektory świecące po bokach nie niepokoiły mnie. A tego, świecącego od tyłu - nie widziałem. Więc leciałem po kursie, podanym przez nawigatora, nie zmieniając wysokości lotu.

Niespodzianie, tylny strzelec — sierż. Sosiński zameldował: „samolot o siódmej!”. Co oznaczało, że spostrzegł jakiś samolot lecący za nami. Następnie dodał po chwili: „jednosilnikowy”. Bez wątplenia, jest to niemiecki myśliwiec. Położyłem samolot w skręt w stronę ciemniejszego tła nieba. Tymczasem, myśliwiec podszedł na odległość około 600 jardów i oddał serię strzałów, które przeszły poniżej kadłuba naszego samolotu. W tym samym czasie, sierż. Sosiński ostrzelał atakujący samolot ze swoich karabinów maszynowych.

Myśliwiec, albo był trafiony serią tylnego strzelca, albo zgubił nasz samolot, bo po wykonaniu kilku zygzaków zszedł w dół i zniknął z pola widzenia tylnego strzelca. Przeanalizowałem naszą trudną sytuację. Całe niebo było bez chmur. Wokół było jasno, jak w dzień, od silnej poświaty księżyca. Nigdzie nie było jakiegokolwiek schronienia. Na „ogonie” mieliśmy myśliwca. Strzelał z karabinów maszynowych, ale inny może mieć jeszcze działko. Przyjęcie walki w tych warunkach pogody może skończyć się fatalnie. Postanowiłem zastosować obronę bierną aby uniknąć walki. Wykorzystałem ciemniejszą przestrzeń nieba, pomiędzy poświatą księżyca a pasem zorzy polarnej dla utrudnienia obserwacji wzrokowej, i zmianę wysokości lotu - dla utrudnienia dokonywania pomiarów aparatami podsłuchowymi. Toteż, kiedy znów zaświeciły reflektory „korytarza”, skierowałem samolot w wybraną, ciemniejszą przestrzeń nieba (podając przyjęty kurs nawigatorowi) i na pełnych obrotach silników nabierałem wysokości, aby wciąż utrzymać przewagę wysokości w stosunku do podchodzącego myśliwca. Nasz kadłub samolotu pomalowany czarną, matową farbą zlewał się z ciemnym kolorem nieba. Prócz tego, poleciłem tylnemu strzelcowi, aby bacznie obserwował zachowanie się myśliwca, gdy go zauważy, ale żeby nie strzelał do niego – chyba, że ten otworzy ogień pierwszy.

Po chwili sierż. Sosiński zameldował: „Jednosilnikowy samolot o siódmej – poniżej”. Nabieranie wysokości szło opornie. Silniki traciły moc ze wzrostem wysokości. Postanowiłem „schodkować” tj. – na pełnych obrotach silników, utrzymywałem samolot w locie poziomym, trzymając wskaźnik wznoszenia na zerze. Kiedy szybkość samolotu dochodziła do 120 lub 130 mil na godzinę - podciągałem wolant wznosząc się aż szybkość spadła do 90 mil na godzinę. Wtedy równałem lot w poziomie i znów rozpędzałem samolot aby powtórzyć ten manewr. Pilotowałem samolot według przyrzędów, bowiem chodziło o osiągnięcie maksymalnego efektu obronnego manewru. Waldemar, siedzący na „ogonie”, obserwował uważnie podchodzącego myśliwca, trzymając go stale w celowniku, a palec na spuście karabinów maszynowych. Był bardzo zajęty obserwacją i milczał.

Sytuacja była bardzo napięta. W telefonie pokładowym była cisza. Cała załoga czekała z zapartym oddechem, co przyniesie następna chwila. Ja byłem w ciągłej gotowości wykonania uniku w wypadku ataku myśliwca. Czekałem na następny meldunek tylnego strzelca. Wreszcie usłyszałem, w słuchawkach helmofonu, głos Sosińskiego: „Samolot zszedł w dół i odszedł”. Podziękowałem mu i poleciłem aby otworzył dopływ tlenu na 100% i dalej obserwował uważnie. Innym członkom załogi poleciłem, żeby ograniczyli pobieranie tlenu do 50%. Liczyłem się z koniecznością dalszego nabierania wysokości.

W tym wypadku, sprawność wzroku i umysłu tylnego strzelca była rękojmią ocalenia załogi i samolotu.

Reflektory zgasły. Po minięciu zagrożenia, wróciłem na kurs do bazy, podany przez nawigatora. Nie trwało to zbyt długo, gdy znów zaświeciły reflektory „korytarza” na naszej trasie, a z tyłu świecił skośny reflektor skierowany w kierunku naszego lotu. Za chwilę, tylny strzelec zameldował: „Jednosilnikowy samolot - o siódmej, poniżej”.

Postanowiłem zastosować tę samą taktykę obronnego manewru. Jeszcze raz powtórzyłem sierż. Sosińskiemu, aby bacznie obserwował lecący z tyłu samolot, ale żeby nie strzelał, chyba że przeciwnik zacznie pierwszy. Skierowałem samolot w kierunku ciemniejszego tła nieba i ponownie zacząłem nabierać wysokości schodkowaniem, osiągając około 300 stóp wysokości na schodku. Podałem zmianę kursu nawigatorowi.

Skupiłem całą uwagę na szybkościomierzu i wskaźniku wznoszenia, aby wykorzystać optymalnie słabnącą moc silników i nie pozwolić myśliwcowi na wyjście powyżej naszego samolotu. Zdawałem sobie sprawę, że jeżeli wzniesie się wyżej - to będzie miał dobrze widoczną, błyszczącą, w promieniach księżyca, sylwetkę naszego samolotu, na ciemnym tle ziemi. Utrzymanie przewagi wysokości było naszym jedynym zbawieniem. Schodkując, podciągałem samolot coraz wyżej. Przekroczyłem już 21 000 stóp wysokości lotu. Szczęście, że silniki pracowały, na pełnym gazie, bardzo sprawnie i nie przegrzewały się na małej szybkości lotu. Teraz trudniej było rozpędzić samolot do 130 mil na godzinę. A na każdym schodku mogłem nabrać tylko 100 lub 150 stóp wysokości. W kabinie panowała cisza... Tylko słychać było równomierny, jednostajny warkot silników. Cała załoga znów oczekiwała meldunku Waldemara. Po paru minutach, kiedy sierż. Sosiński zameldował, że samolot minął nas poniżej i odszedł w dół, to na wysokościomierzu miałem ponad 22 000 stóp wysokości. Gdy zgasły reflektory poprosiłem por. Deja o podanie nowego kursu do bazy. Skierowałem samolot na podany kurs do bazy, lecz leciałem na tej samej wysokości przez pewien czas. Ponieważ reflektory już nie pojawiały się, to zacząłem obniżać wysokość lotu. Brzeg Holandii przekroczyliśmy na wysokości 10 000 stóp. Wskaźniki pojemności tlenu, w zbiornikach, wahały się na zerze. Dalszy dołot i lądowanie na lotnisku RAF Swinderby odbyły się bez przeszkód⁵⁹.

Trzy dni później, Cwynar i Dziekoński polecili nad Mannheim, a w skład załogi wchodził jeszcze: nawigator F/O Miarczyński, radiotelegrafista Sgt Kowalski oraz strzelcy Sgt Bączak i Sgt Rygiel. 26 maja lotnisko obiegła ekscytująca informacja, że załogi dywizjonu mają wziąć udział w polowaniu na pancernik Bismarck. Informację o wyprawie na tego kolosa przyjęto z podobnym entuzjazmem jak tę o locie nad Berlin. Wszyscy uwijali się jak w ukropie, a żołnierze odpowiedzialni za załadunek śmiertelnościanego cargo, malowali na bombach życzenia dla marynarzy z Kriegsmarine. Radosną fiestę przerwał telefon z Bomber Command informujący, że z dumą niemieckiej floty uporano się bez pomocy lotników z Dywizjonu 300.

Lotnicy meldowali w czerwcu o coraz częstszych starciach z niemieckimi nocnymi myśliwcami. 11 czerwca nad Düsseldorf poleciała załoga dowodzona przez Dziekońskiego. Drugim pilotem był Sgt Kuropatwa, Miarczyńskiego zastąpił P/O Ławreńczuk, a radiotelegrafista i strzelcy pozostali ci sami. Podczas tego nalotu doszło nad Morzem Północnym do pierwszego zestrzelenia samolotu dywizjonu przez „nocnika”. Polskich lotników wyłowiły niemieckie łodzie patrolowe. Sgt Zygmunt Chowański zmarł w szpitalu, a pozostali Polacy trafili do obozu jenieckiego. Następnego dnia, dowódca dywizjonu W/Cdr Makowski wysłał dwa Wellingtony na poszukiwania zaginionej załogi, lecz poszukiwania

⁵⁹ *Wspomnienia F/O Jerzego Gałko*, ze zbiorów Waleriana Solińskiego, [za:] K. Mroczkowski, A. Olejko, dz. cyt., s. 54-57.

zakończyły ze znanych nam już powodów fiaskiem. Wieczorem, tego samego dnia jedenaste Wellingtonów dywizjonu wystartowało nad Osnabrück. Dziekoński stał na czele tej samej co nad Düsseldorfem załogi z tą małą różnicą, że drugim pilotem był F/O Wolański. Następnego dnia, Swinderby wizytował George Windsor, księżę Kentu. W tym samym miesiącu polscy lotnicy bombardowali jeszcze miasta na terenie Zagłębia Ruhry i Bremę. Robiło się coraz niebezpieczniej. Niemieccy piloci myśliwców stawali się coraz skuteczniejsi, a ich polowaniom sprzyjały krótkie noce, jasne światło księżyca i zorza polarna świecąca tamtego lata intensywniej niż zazwyczaj o tej porze roku. Nocą z 18 na 19 czerwca ofiarą nocnego myśliwca padła kolejna załoga. Zginęło czterech jej członków, a dwóch trafiło do niewoli. Podczas następnego czerwcowego nalotu na Bremę artyleria przeciwlotnicza uszkodziła samolot dowodzony przez Sgt Piotra Nowakowskiego. Pilotowi udało się posadzić samolot na wodach kanału, a załogę uratowały angielskie łodzie patrolowe. Przymusowych wodowań będzie przybywać, więc głos oddamy na moment strzelcowi–bombardierowi W/O Walerianowi Sosińskiemu, aby opowiedział o jednym z tych wydarzeń:

Wykonywaliśmy kolejny lot bojowy nad Niemcy. Tym razem celem było miasto Breme. Po zrzućeniu bomb zaczęliśmy powrót do bazy. Niedługo, bo już po chwili, zaatakowała nas niemiecka artyleria przeciwlotnicza. Pociski uszkodziły instalację olejową jednego z dwóch silników samolotu. Ciśnienie zaczęło spadać do zera. Trzeba było wyłączyć ten uszkodzony silnik – zaczął już się palić. W mgnieniu oka traciliśmy wysokość: w pierw było 18.000 stóp, kolejno ubywały tysiące. Wiedzieliśmy jako załoga, że jest niedobrze i musimy dolecieć na jednym silniku do Anglii, co było nierealne. Byliśmy koło wybrzeży Holandii.

Zdecydowaliśmy się lecieć w kierunku Anglii. Tracąc coraz bardziej wysokość, kapitan nie dawał żadnych szans dolecenia do Anglii. Po prostu będziemy wodować i nakazał radiotelegraficznie wysłać SOS po angielsku i niemiecku, żeby nas usłyszeli i udzielili pomocy. I to się spełniło. Anglicy potwierdzili nadany SOS. Pilot przystąpił do wodowania, zaś cała załoga samolotu miała się do tego przygotować. [...]

Poszedłem do kadłuba i myśląc o tym, że jak samolot uderzy o lustro wody to nastąpi zniekształcenie konstrukcji samolotu i nie będzie można otworzyć astrohatch, zdemontowałem tę kopułę i położyłem na łóżku w kabinie. Wszyscy leżeliśmy na podłodze, nogami do przodu samolotu, zapierając się nogami o twarde, stałe elementy lub przedmioty.

W pewnym momencie kapitan Nowakowski poprosił mnie do kabiny, abym otworzył okno i wypatrywał kiedy samolot dotknie powierzchni wody. Była trwoga nie do opisania, przed nami była śmierć. Samolot utopiony. Koniec, koniec!

W tym momencie naszła mnie myśl, aby pożegnać się z bliskimi mojemu sercu, tj.: mamą i tatą, najbliższymi i całą rodziną. To tak wyglądało jakby migawka w kalejdoskopie (klatki filmowe w przyspieszeniu), czemu nikt teraz nie wierzy, to trzeba samemu przeżyć. Po tym Piotr Nowakowski przemówił – Waldek uważaj na morze, otwórz okno.

Wokół nas jednak była mgła i nie było widać morza. W pewnej chwili zauważyłem, że pod nami są już widoczne fale morza i pomogłem kapitanowi Nowakowskiemu poderwać wolant (drażek). W tym momencie samolot uderzył ogonem w jedną z nadpływających fal, przeginając się do przodu. Znaleźliśmy się pod wodą.

W czasie uderzenia samolotu o powierzchnię morza wyłamał się zamek luku pod kadłubem i woda chlusnęła, wdzierając się do samolotu. Wszyscy w jednej chwili zostali zalani wodą, myśleliśmy, że to już koniec. Jednak strumień wody wypchnął mnie z kabiny do środka samolotu, tam gdzie był otworzony przeze mnie astrohatch. Zobaczyłem nade mną chmury, ponieważ samolot wypłynął na powierzchnię (dzięki wypróżnionym zbiornikom paliwa) i przez astrohatch wyostałem się na zewnątrz

samolotu, stojąc na skrzydle w wodzie w tym miejscu gdzie znajdowała się dinghy, szalupa ratunkowa.

Dinghy w wyniku kontaktu z wodą wyskoczyła z obudowy za silnikiem i zaczęła się napełniać sprężonym powietrzem. Kiedy była w połowie napełniona, wskoczyłem do środka. Nasze kombinezony były tak ciężkie, że normalnie będąc w wodzie nie było szans wcisnąć się do szalupy, ale dzięki temu, że już byłem w środku, mogłem pomóc moim kolegom, którzy również znaleźli się na zewnątrz samolotu będąc w wodzie względnie znajdując się na ogonie samolotu.

Wszystkim pomogłem się dostać do szalupy i zajęliśmy ją wokół obwodu, żeby się nie przewróciła. Przy ratowaniu kolegów był jeden problem: kogo pierwszego ratować. I okazało się, że pierwszy był Kudełko, który krzychał, że nie czuje nóg. Więc jego wyciągnąłem jako pierwszego.

Wymiotował od razu słoną wodą. Drugim, którego wciągnąłem był drugi pilot Wielondek, trzecim kapitan pilot Nowakowski. Kolejnym był podporucznik nawigator Dej, ostatnim był strzelec Albin Socha, który wyskoczył z ogona w ostatniej chwili przed zatonięciem samolotu. Złapałem go za klamrę od spadochronu, ale ta pękła, a on poszedł pod wodę. Koledzy i ja nie mogliśmy go wyciągnąć z morza. Trzy razy szedł i znikał pod wodą – myślałem, że mnie szlag trafi. Odetchnąłem jednak, gdy zobaczyłem jego rękę, po chwili wypłynął krzyżąc: „Waldek, ratuj”. I nagle ogromny przestrasz mnie ogarnął, że stracimy naszego kolegę. Mój przestrasz odbił się w jego oczach, bowiem dwie perliste łzy spłynęły po jego policzkach. Tych rozpaczliwych oczu nigdy nie zapomnę! Złapałem jego jedną rękę, kolega w szalupie złapał moją drugą rękę i, o Boże, we dwójkę wciągnęliśmy do środka naszego kumpla Sochę. I wtedy wszyscy zaczęliśmy wymiotować. Fale były wysokie, woda bardzo zimna. Naszą łódką rzucało jak orzeszkiem i w pewnym momencie znalazłem się jakby w letargu, podobnie moi koledzy. Po pewnym czasie ocknąłem się. Zacząłem krzyżeć na moich kolegów, ale nikt nie odpowiedział. Tak wszyscy byli zszokowani. Początek końca!

Nad ranem, kiedy zaczęło się robić widno na horyzoncie (była gdzieś godzina 6.00-7.00 rano), widać było chmury, pokrycie 10/10. W pewnym momencie usłyszałem, że ktoś, gdzieś rozmawia, ale do mnie nie dochodziło skąd. A to zaczęli rozmawiać moi przerażeni koledzy. Nadal nie wiedziałem, co to jest, byłem półprzytomny. Z tego wysiłku fizycznego podczas ratowania kolegów byłem bardziej zmęczony i dlatego nie mogłem się dobudzić. Zaczęliśmy rozmawiać między sobą, ale nie wszyscy brali w tym udział i odpowiadali. Nikt z nas nie wierzył, że przyjdzie ratunek. Byliśmy, jak się okazało, 120 mil od brzegów Anglii. Kilka godzin później, około godziny 10:00, usłyszeliśmy warkot samolotu lecącego nad nami w kierunku Anglii. Zaczęliśmy się cieszyć, ale samolot nas nie zauważył i odleciał. Zaczęliśmy wszyscy płakać! Jednak strzelec pokładowy tego samolotu zauważył nas, bo pilot zawrócił samolot, zrobił „pikę” na nas i wtedy dotarło do nas, że mamy szansę się uratować i znowu wszyscy płakali!

Samolot zrobił dwa lub trzy okrążenia i zrzucił nam paczkę, w której znaleźliśmy butelkę rumu, papierosy, gumę do żucia, rodzyнки, czekoladę i małą paczkę Czerwonego Krzyża ze środkami pierwszej pomocy, bandażami, aspiryną. Palacze rzucili się na papierosy, niektórzy wzięli czekoladę, w każdym bądź razie – każdy coś wzięł. Samolot krążył nad nami i nadawał lampą Aldisa sygnały, że wraca do bazy, że nie ma już paliwa, ale powiadomił bazę w Anglii o znalezieniu nas. Odlatując samolot pokiwał nam skrzydłami. Po około 10-15 minutach usłyszeliśmy warkot innego samolotu, który leciał prosto na nas, sądziliśmy, że to nasi i to była prawda: samolot miał znaki naszego Dywizjonu BH, co wywołało jeszcze większą radość, że to są nasi. Był jeden płacz, jeszcze większy, niż gdy zobaczyliśmy pierwszy samolot. W pewnej chwili odleciał w kierunku brzegów Holandii, po czym zawrócił i znowu odleciał w tym samym kierunku. Okazało się potem, że zauważył on ścigacza angielskiego, który szukał pasażerów

samolotu Whitley, zaginionego poprzedniej nocy. Nic po nim nie znaleziono i ten nasz Wellington nakierował ścigacz na naszą dinghy. Po jakiś 30 minutach zauważyliśmy, że do nas coś się zbliża, jakby łódź podwodna. Ale nam już było wszystko jedno, kto nas uratuje.

Ale znów okazało się, że szczęście nam sprzyja. Jednostka, która się do nas zbliżała to powiększający się w naszym widzeniu ścigacz ARF rescue boat. Ścigacz do nas doszlusował, zaś samolot krążył nad nami, cały czas obserwując nasz ratunek z góry. Po wyciągnięciu nas na pokład ścigacza łącznie z szalupą, dali nam suchą odzież, nakarmili i wzięli kurs na Anglię. Samolot nam pokiwał i odleciał w tę samą stronę. Kierowaliśmy się do portu Grimsby, ale tam była mgła, a cały port zaminowany, i musieliśmy się skierować do innego portu, Sunderland, bazy angielskich łodzi podwodnych. Wiadomość chyba się rozniosła o naszym uratowaniu, bo na nabrzeżu oczekiwało nas sporo ludzi, witając nas oklaskami i dając kciukiem do góry znak radości⁶⁰.

Członkowie załóg ginęli w okolicznościach budzących grozę, Nic więc dziwnego, że wielu zabierało do samolotów wyposażenie ponadstandardowe: „Strój uzupełniałem wysokimi futrzanymi butami lotniczymi, wkładając za cholewę nabity pistolet Smith & Wesson. Broń ta mogła przydać się w różnych nieprzewidzianych okolicznościach, a przede wszystkim pożyteczną była na wypadek palenia się żywcem lub w czasie beznadziejnego pływania na morzu w kamizelce pneumatycznej. Wielu kolegów odebrało sobie życie, skracając w ten sposób męki konania”⁶¹.



Ilustracja 23. To nie pokaz sztucznych ogni, ale ostrzał niemieckiej artylerii przeciwlotniczej widziany z ziemi⁶².

⁶⁰ Walerian Sosiński, *Pierwsze pomyslnie wodowanie w PSP 29 czerwca 1941 r.*, „Skrzydła”, nr 6, [za:] www.polsihairforce.pl.

⁶¹ Wacław Iszkowski, dz. cyt., s. 193.

⁶² Ilustracja z książki – Patrick Bishop, *Chłopcy z bombowców*.

18 lipca, W/Cdr Walerian Makowski został awansowany na dowódcę lotniska Lindholme, a dowodzenie nad Dywizjonem 300 przekazał W/Cdr Stanisławowi Cwynarowi. Również tego dnia dywizjon rozpoczął przenosiny na lotnisko Hemswell, a Eskadra B została rozlokowana w Ingram, satelickim lotnisku Hemswell. Lotniska były trawiaste, ale znakomicie zdrenowane i podłoże sprawiało wrażenie betonowego. Znacznie lepsze niż w Swinderby były także warunki bytowe. Wszystkie te ruchy odbywały w granicach obszaru, dla którego rodowici Anglicy ukuli nazwę „kraina bombowców”. Dzięki temu, centrum życia rozrywkowego polskich lotników pozostawał „Saracen`s Head”, ale także „Flying Horse” w Nottingham pękał w szwach od tłumu Polaków. Polscy lotnicy z dywizjonów bombowych wychodzili z cienia swych kolegów myśliwców. O ich przygodach i wyczynach szeroko rozpisywała się prasa lokalna, BBC nadawała o nich audycje, a londyńska prasa traktowała lotników niczym celebrytów i publikowała szczegóły z ich życia.

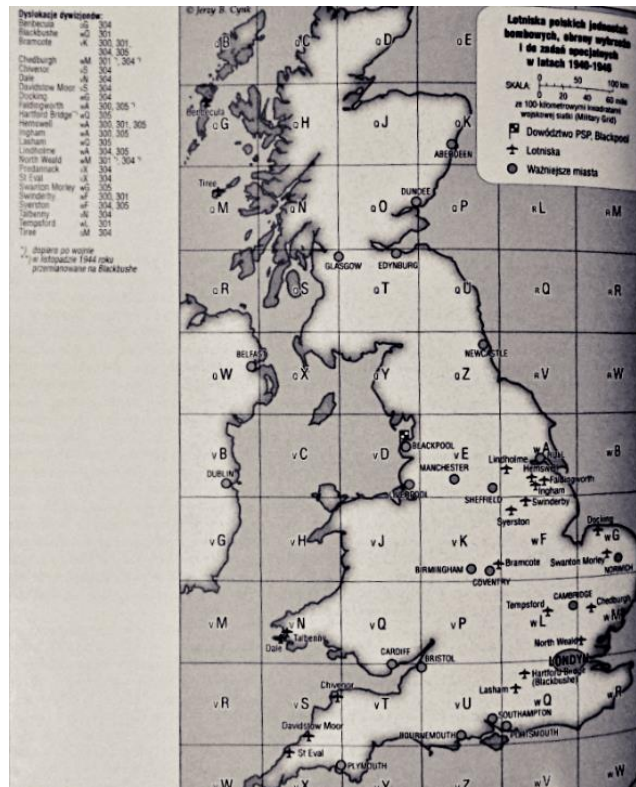


Ilustracja 24. Katedra w Lincoln o świcie – najbardziej charakterystyczny punkt orientacyjny „krajiny bombowców” i miły widok dla powracających z akcji załóg⁶³.

Oczywiście puby nie były jedynym miejscem, gdzie można się było oderwać się od monotonii wojskowego życia i zapomnieć choćby na chwilę o losach rodziny w kraju. Możliwa była korespondencja listowna z krajem poprzez Portugalię, natomiast paczki Czerwonego Krzyża wysyłano najbliższym zwykle poprzez Szwecję. Wszystko to było jednak tylko namiastką kontaktów z krajem. Trzeba też było czymś zapelnąć 6-dniowy urlop, który przysługiwał po 6 tygodniach lotów. Wielu kupowało samochody w stanie daleko posuniętego rozkładu i przywracaniu ich do stanu używalności poświęcało każdą wolną chwilę. Inni wymieniali u farmerów paliwo na świnie, po czym potajemnie wyrabiali kiełbasy, kaszanki, salcesony i inne delikatesy. W pewnym polskim dywizjonie bombowym świnie zaczęto hodować legalnie, ale że ubój bez dziesiątek zezwoleń był nielegalny, to nieszczęsne zwierzęta wyprowadzano na drogi i pozorowano wypadki. Niektórzy miłośnicy wędkarstwa łowili cichaczem węgorze, po czym wędzili je w sekretnych wędzarniach. Jeden z angielskich oficerów powołał podobno komisję, która miała zbadać czy namiętne zbieranie i spożywanie przez niektórych naszych rodaków borowików nie jest bezprawnym rodzajem samookaleczenia. Rozsmakowani w ziemniakach ze zsiadłym mlekiem oraz nadużywający napojów wyskokowych, nastawiali w pokojach mleko na skwaśnienie, wywołując tym grymas obrzydzenia u Anglików, a zdarzało się ponoć, że angielskie gospodynie widząc samobójcę pijącego kwaśne mleko, nie czekając na skutki tej lekkomyślności, zawczasu wzywały lekarzy⁶⁴.

⁶³ Ilustracja z książki – Patrick Bishop, dz. cyt.

⁶⁴ Adam Zamojski, dz. cyt., s. 147, 148.



Mapa 2. Lotniska polskich jednostek bombowych, obrony wybrzeża i do zadań specjalnych w latach 1940-1946⁶⁵.



Mapa 3. Cele bombardowań i minowań Dywizjonu 300⁶⁶.

⁶⁵ Jerzy B. Cynk, dz. cyt., s. 312

⁶⁶ Mapka pochodzi z okolicznościowej publikacji wydanej w trzecią rocznicę dywizjonu, [za:] Edward Metler, *Dziennik pilota bombowca*.

Wraz z przenosinami rozpoczęło się przezbieranie dywizjonu na samoloty Vickers Wellington Mk IV, napędzane silnikami Pratt & Withney o mocy 1200 KM. Obsługa tych nieznanym polskim mechanikom amerykańskich silników sprawiała początkowo pewne problemy. Niestety, do wszystkich tych zmian dołączyła zapewne zmiana przydziału służbowego dla Sgt Czesława Dziekońskiego. Znika bowiem z ksiąg operacyjnych dywizjonu na dziewięć miesięcy. Możemy się tylko domyślać, jak do tego doszło i gdzie nasz bohater trafił.

W początkowym okresie funkcjonowania Dywizjonów 300 i 301 długość obowiązkowych tur lotów określano w sposób uznaniowy i wystarczało 15 lotów bojowych do zakończenia pierwszej tury i ozdobienia swej piersi Krzyżem *Virtuti Militari*. Pierwszy Krzyż Walecznych przyznawano po odbyciu 5 lotów bojowych. Później długość pierwszej tury określono na 200 godzin lotów operacyjnych, a od sierpnia 1942 na 30 lotów bojowych. Po zakończeniu pierwszej tury następowało obowiązkowe odejście lotnika z dywizjonu na dłuższy czas. Dziekoński przekroczył liczbę 15 lotów, a w związku z rosnącymi stratami, wciąż potrzebowano doświadczonych pilotów do szkolenia lotniczego narybku. Arthur Harris wspominał: „Stale brakowało ludzi mogących pracować jako instruktorzy, a szczególnie pilotów z operacyjnym doświadczeniem, tak że wszyscy pracowali ponad siły. Podczas skrajnie niebezpiecznych warunków lotu instruktorzy i załogi szkoleniowe narażali się w równym stopniu co załogi na froncie, a trwało to znacznie dłużej niż lot operacyjny”⁶⁷.

Polscy piloci lotnictwa bombowego szkoleni byli nadal w ośrodku szkolenia w Bramcote. Z 18 OTU trafiali do Dywizjonów 300, 301, 304, 305. Właśnie do Bramcote często kierowano w roli instruktorów doświadczonych pilotów po odbyciu pierwszej tury lotów. Nie dotarliśmy do list instruktorów tej jednostki i możemy tylko podejrzewać, że tak właśnie stało się w przypadku Dziekońskiego. System szkolenia załóg w Bramcote zaprezentuje nam S/L Jerzy Iszkowski, dowódca Eskadry B w Bramcote:

Prowizorycznie skompletowane załogi odbywały na wstępie przeszkolenie ziemne w tak zwanym *Pool`u*. Po okresie od 4 do 6 tygodni, załogi w niepełnym jeszcze składzie przechodziły do eskadr dla przeszkolenia powietrznego. Do eskadr meldowali się najpierw piloci i radiooperatorzy. W okresie szkolenia nocnego, do pilotów i radiooperatorów dołączali nawigatorzy i strzelcy pokładowi. Teraz załogi w pełnym składzie odbywały bardzo intensywne szkolenie operacyjne w powietrzu w lotach dziennych i nocnych, które trwały przeciętnie od 6 do 8 tygodni. Od uznania dowódcy eskadry zależało, czy załoga była już całkowicie przygotowana do rozpoczęcia pracy bojowej. Jeżeli tak, to odsyłał ją na krótki urlop. Z urlopu załoga meldowała się już w dywizjonie bojowym. Tam, załoga otrzymywała pierwszego pilota, dowódcę, wyznaczonego spośród pilotów dywizjonowych posiadających co najmniej od 6 do 8 lotów bojowych wykonywanych w charakterze drugiego pilota w zaawansowanej załodze. Eskadra w 18 OTU była jakby transmisją w fabryce produkującej załogi dla dywizjonów bojowych⁶⁸.

Zanim kandydat na pilota trafił do Bramcote, zwykle odbywał kurs w polskiej szkole podstawowego pilotażu w Hucknall. Absolwentów tej szkoły kierowano do wyższej szkoły pilotażu w Newton, gdzie następowała selekcja na pilotów bombowych i myśliwskich. Z Newton przechodziło się do 18 OTU. Czesław Dziekoński mógł więc trafić także do Hucknall lub Newton. Oczywiście piszemy tylko o prawdopodobieństwie, gdyż mógł się znaleźć zupełnie gdzie indziej. Centrum polskiego lotnictwa pozostawało Blackpool, gdzie także trafiało wielu lotników po wylataniu swej kolejki obowiązkowych lotów, ale nie było to podobno miejsce stworzone dla młodych, energicznych ludzi. Do szkolenia przywiązywano

⁶⁷ Arthur Harris, dz. cyt., s. 107.

⁶⁸ Jerzy Iszkowski, dz. cyt., t. 3 – *Dywizjon 304*, s. 341.

ogromną wagę i wykładano na ten cel wielkie środki: „Wyszkolenie członka załogi bombowca było najdroższe. Kosztowało 10 000 funtów, co pozwoliłoby posłać na trzy lata do Oxfordu lub Cambridge dziesięciu ludzi”⁶⁹.



Ilustracja 25. Fotografia Czesława Dziekońskiego. Na rękawie widoczny fragment „winkła” sierżanta, a na odwrocie fotografii data 3-9-41 i dedykacja dla innego brokowskiego lotnika, który w tym czasie kończył szkolenie w 18 OTU Bramcote.

Źródło: Archiwum rodzinne p. Wojciecha Najmoły.

Warto odnotować ukazanie się w sierpniu 1941 r. pewnego szokującego raportu. Analitycy przejrzyli 600 fotografii z nalotów dokonanych przez RAF podczas księżycowych nocy. Wyniki potwierdziły opinie wygłaszane przez obserwatorów z krajów neutralnych, że faktyczne rezultaty bombardowań mają się nijak do danych publikowanych w raportach RAF. Okazało się, że jedynie 25% zrzuconych bomb wybuchło w promieniu 8 km kilometrów od wyznaczonego celu, chociaż wszystkie załogi, które wykonały analizowane fotografie, twierdziły, że trafiły w cel. W przypadku bombardowań wykonywanych w bezksiężycowe noce na cele w Niemczech skuteczność wynosiła zaledwie 5%, jeżeli zaś chodziło o silnie bronione Zagłębie Ruhry, to było to tylko 2%. Jedyna korzyść z tak dużego rozrzutu wynikała z faktu, że sami Niemcy często nie mogli się zorientować, co było konkretnym celem RAF. Arthur Harris twierdził, że: „Kiedy jednak postrzega się tamten okres w świetle późniejszej wiedzy, można się tylko dziwić osiągniętym przez nas sukcesom. Zawdzięczamy je odwadze i zdecydowaniu pionierskich załóg z lat 1940-1941”⁷⁰. Według HARRISA, biorąc pod uwagę niedoskonałości sprzętu i braki w stosowanej technice bombardowań: „tylko przy dużym szczęściu można było trafić nocą duże miasto, co się czasem zdarzało”⁷¹.

Warto pamiętać, że ważniejsze od samych zniszczeń było zmuszenie Niemców do zaangażowania ok. miliona ludzi do aktywnej i biernej obrony przeciwlotniczej: bombardowania wymusiły skierowanie doświadczonych pilotów i obsługi naziemnej do dywizjonów myśliwskich; ktoś musiał także obsługiwać niezliczone reflektory i artylerię przeciwlotniczą; wielkie rzesze ludzi pracowały w strażach pożarnych, przy rozbiórce budowali i naprawie dokonanych podczas nalotów uszkodzeń. Na cele obrony przeciwlotniczej Niemcy przeznaczali gigantyczne ilości sprzętu, a w tym dziesiątki tysięcy dział – przede wszystkim stanowiących postrach alianckich pancerniaków osiemdziesiątek ósemek. Nawet niecelne bombardowanie, było więc swojego rodzaju zwycięstwem, gdyż wiązało ogromne siły wroga.

⁶⁹ Arthur Harris, dz. cyt., s. 107.

⁷⁰ Tamże, s. 90.

⁷¹ Tamże, s. 89, 90.

DYWIZJON 300 – CHWILOWO BEZ SGT DZIEKOŃSKIEGO

Ze zrozumiałych względów dzieje Dywizjonu 300, w okresie nieobecności naszego bohatera potraktujemy skrótowo. W zastraszającym tempie rosły straty. Fatalną okazała się np. operacja wykonana w nocy z 25 na 26 lipca. Znad Hamburga nie powróciły trzy z czterech wysłanych maszyn. Jeden z samolotów został zestrzelony w pobliżu celu – przy życiu pozostał tylko jeden członek załogi. Kolejny z samolotów wodował, ale załoga została uratowana, ostatni zaś z samolotów uległ katastrofie podczas awaryjnego lądowania na innym lotnisku, lecz nikt nie ucierpiał. W nocy z 6 na 7 sierpnia, podczas nalotu na Frankfurt n. Menem zginęła cała załoga, a pod koniec sierpnia przy starcie do nalotu na Duisburg rozbił się kolejny samolot i zginęło dwóch lotników.

Wrzesień i październik przeszedł na przygotowaniach do przejścia na loty nowym modelem Wellingtona. Wykonano siedemnaście, przeważnie mniejszych misji bojowych i obyło się bez strat. Listopad rozpoczął się od nalotów na Hawr i Kilonię, a tydzień później RAF skierował nad Niemcy 400 załóg, w tym prawie połowę nad Berlin. Nalot odbywał się w fatalnych warunkach atmosferycznych i okazał się klęską. Do baz nie powróciło 37 samolotów i utracono ponad 200 lotników. Z sześciu załóg Dywizjonu 300, które poleciały nad Berlin, powróciły wszystkie. Niestety, z czterech których celem było Mannheim, nie powróciły dwie. W niewoli znalazło się siedmiu lotników, trzem udało się przedostać do nieokupowanej części Francji, gdzie zostali internowani, natomiast P/O Zbigniew Groyecki i Sgt Jerzy Budzyński zdołali poprzez Hiszpanię powrócić do Anglii. W listopadzie latano także nad Boulogne, Cherbourg i Emden. W grudniu miały miejsce dwie poważniejsze operacje dywizjonu – 11 maszyn bombardowało Kilonię, 10 zaś Düsseldorf. To ostatnie miasto było nie tylko ważnym ośrodkiem przemysłowym, ale także główną siedzibą central prawie wszystkich największych niemieckich koncernów. W RAF panowało przekonanie, że po zniszczeniu tego centrum administracyjnego zapanuje chaos. Okazało się, że naloty miały skutek odwrotny, skoro Albert Speer, minister przemysłu zbrojeniowego Rzeszy, wyznał po wojnie: „Przeciwnie, strata dokumentów czasowo rozluźniła kaganiec biurokracji. Często otrzymywaliśmy depesze tej treści: »Administracja spalona, produkcja idzie pełną parą«”. Harris nieco się po słowach Speera rozmarzył: „Może i nasze problemy równie szybko rozwiązałyby kilka bomb zrzuconych na stosowne instytucje państwowe”⁷².

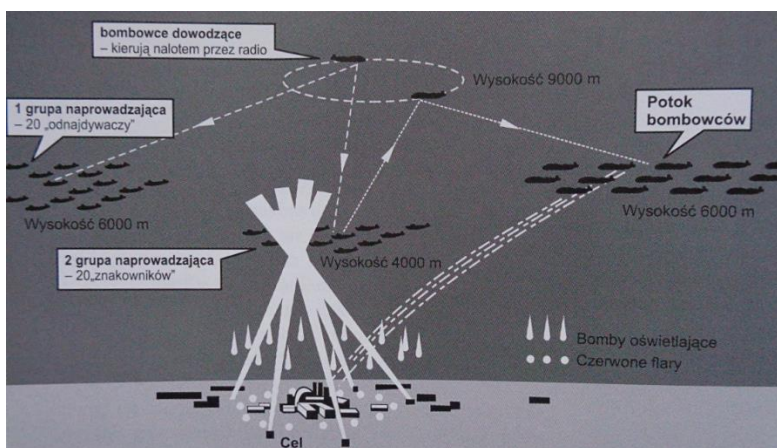
W roku 1941 dywizjon wykonał 101 różnej wielkości operacji. Zginęło 22 lotników, 23 znalazło się w niewoli, a 5 zostało internowanych na terenie Vichy. Cały RAF nie mógł zaliczyć tego roku do udanych. Przeciętne straty podczas nalotu wyniosły 7% użytych sił. Siły bombowe Wielkiej Brytanii na początku 1942 r. dysponowały zaledwie 68 bombowcami ciężkimi i 257 średnimi (do nich zaliczały się teraz Wellingtony)⁷³. Potrzebowano nowej strategii bombardowań, którą od lutego następnego roku wprowadzać zacznie Arthur Harris już jako dowódca RAF Bomber Command. Najważniejsza miała być koncentracja i wysyłanie nad cel jak największej ilości samolotów w jak najkrótszym czasie. Stwarzało to ryzyko zderzeń, ale dawało mniej czasu na działanie obronie przeciwlotniczej i myśliwcom. Harris wychodził też z założenia, że łatwiej jest miasto podpalić niż zburzyć, więc ogień miał stać się ulubioną bronią RAF. Najpierw bombami burzącymi rozrywano dachy i obalano mury, a następnie podpalano gruzowisko bombami zapalającymi. O ogromnej ilości pożarów nikt nie był w stanie ugasić. O większą celność zadbać miał radionawigacyjny system GEE. Podstawą tego systemu były trzy naziemne nadajniki ulokowane w Wielkiej Brytanii, które rozpościerały nad kontynentem siatkę impulsów radiowych. Na ich podstawie, nawet przy zerowej widoczności, załogi

⁷² Arthur Harris, dz. cyt., s. 130.

⁷³ Łukasz Jaśkiewicz, dz. cyt., s. 93.

bombowców określały własną pozycję z dokładnością do 10 kilometrów. Liczono, że przy nalocie dywanowym z udziałem wielkiej ilości samolotów taka celność wystarczy. Fabryki opuszczały najnowsze modele ciężkich bombowców. Dotychczas samoloty latały nad cel pojedynczo, stając się łatwym celem nocnych myśliwców. Teraz przeloty miały odbywać się w wielkich grupach.

Z początkiem nowego roku, samoloty Dywizjonu 300 zawitały do Brestu, gdzie wciąż kotwiczyły Scharnhorst, Gneisenau oraz Prinz Eugen, skupiając na sobie uwagę dowództwa RAF. W połowie stycznia, nad Hamburg wyleciało 7 bombowców dywizjonu. Z powodu fatalnej pogody w drodze powrotnej doszło do katastrofy jednego z samolotów – cała załoga zginęła. Latano jeszcze nad Münster, Ostendę i Nienburg, a nowicjusze tradycyjnie bombardowali port w Boulogne. W tym samym miesiącu strzelec Sgt Jerzy Wielondek zameldował o zwycięstwie odniesionym w walce z nocnym Messerschmittem 110. W lutym głównym celem lotników z Dywizjonu 303 były bazy i okręty Kriegsmarine. Oczywiście nadal polowano na Scharnhorsta i Gneisenau. Doszło do dwóch nietypowych katastrof spowodowanych zapaleniem się wewnątrz samolotów rac oświetlających.



Ilustracja 26. Taktyka stosowana od roku 1942 przez RAF przy wykorzystaniu systemu GEE⁷⁴.

Opracowana jeszcze przed wojną koncepcja precyzyjnego atakowania niemieckich ośrodków przemysłowych poniosła fiasko. Od marca Arthur Harris zaczął więc stosować taktykę zmasowanych nalotów, a na pierwszy cel bombardowania wybrał Essen, jako ważny ośrodek przemysłowy Zagłębia Ruhry: „postanowiłem zaatakować Essen przy pierwszej sposobności, a ta nadarzyła się w nocy z 8 na 9 marca. Wysłałem tam dwieście jednaście maszyn, w tym 74 z GEE”⁷⁵. Obrona przeciwlotnicza tego serca przemysłowego Niemiec była najsilniejszą w całej Rzeszy. Dodatkowo rozpoznanie terenu utrudniało panujące przez całą dobę silne zadymienie. Podobnie jak na naszym Górnym Śląsku jedno miasto przechodziło bez wyraźnego rozgraniczenia w następne i często mylono cele. Kolejnym utrudnieniem były stojące w szczerym polu fabryki i miasta widma, które Niemcy pobudowali z kartonu i sklejki. Nad tymi pozorowanymi celami lotnicy często opróżniali komory bombowe swych maszyn. Nad Essen wystartowało dziewięć maszyn z Dywizjonu 300. Artyleria przeciwlotnicza poważnie uszkodziła samolot dowodzony przez F/O Edwarda Chorążego, ale ten zdołał doprowadzić maszynę do Anglii. Przez kolejne dwie noce maszyny RAF, a pośród nich i te z Dywizjonu 300 ponawiały naloty nad Essen. Szczęśliwie, Polacy pomimo silnej niemieckiej obrony nie ponieśli strat. Efekty nalotów były jednak mierne. W czasie pierwszego nalotu żadna z bomb nie trafiła w przemysłową część miasta. Podczas następnego nalotu, samolot, który miał

⁷⁴ Janusz Piekałkiewicz, *Wojna w powietrzu 1939-1945*, s. 194.

⁷⁵ Arthur Harris, dz. cyt., s. 103.

bombami zapalającymi „oświetlić” cel, został trafiony przez artylerię i zrzucił awaryjnie ładunek nad miastem Hamborn, położonym 20 km od Essen. Widząc palące się miasto, większość załóg także zrzuciła swoje bomby na Hamborn. Nalot ten zakończył się w niezamierzony sposób pewnym sukcesem, gdyż trafiono w tamtejsze zakłady Thyssena. Niewiele większe efekty przyniósł nalot z 10 na 11 marca.

Już 12 marca sześć załóg Dywizjonu 300 wystartowało nad Kilonię. Tym razem widoczność była dobra i w rejonie kilońskiego portu oraz stoczni doszło do poważnych zniszczeń. Harris zagiął parol na Essen, a szczególnie na znajdujące się tam zakłady Kruppa i 12 marca poleciało nad Essen m.in. trzynaście maszyn dywizjonu. Zniszczenia na ziemi i tym razem nie były poważne, ale dla dywizjonu noc ta okazała się tragiczna. Pilotujący nocny myśliwiec Oblt (nadporucznik) Egmont Prinz zur Lippe-Waißenfeld zestrzelił samolot F/O Bogumiła Żelazińskiego – zginęła cała załoga. Jak groźni stawali się niemieccy myśliwcy, świadczy fakt, że ten sam niemiecki pilot zestrzelił tamtej nocy jeszcze trzy alianckie samoloty, za co otrzymał najwyższe odznaczenie wojskowe III Rzeszy.

27 marca pięć maszyn dywizjonu uczestniczyło w kolejnym nalocie, który miał być elementem testowania nowej strategii. 234 maszyn RAF poleciało jednym, nieprzerwanym strumieniem nad Lubekę. Wybór był nieprzypadkowy. Harris wybrał to słabo bronione miasto, aby podbudować morale załóg: „Nie był to cel o pierwszorzędym znaczeniu, ale uważałem, że lepiej zniszczyć niewielkie miasto przemysłowe niż ponieść porażkę atakując duże”⁷⁶. Znaczna część zabudowań Lubeki składała się z drewnianych, zabytkowych budynków, pośród zaś pozostałych trudno było o takie bez drewnianych stropów i więźby dachowej. Dwie trzecie komór bombowych stanowiły więc bomby zapalające. Obok małych ładunków magnezowych leżały większe, trzydziestofuntowe bomby, które miały pokryć benzolem i gumą dziesięciometrowy obszar wokół ich upadku. Harris nakazał półgodzinny odstęp pomiędzy falami bombowców, tak, aby pożary mogły się rozszaleć przed przybyciem następnej fali. W nalocie uczestniczyły także samoloty Dywizjonu 300. F/O Edward Metler pisał: „Powróciłem z lotu nad Lubekę około 4 rano. Takiego widoku jeszcze nie miałem! Całe miasto w ogniu”⁷⁷. Niejako przy okazji w gruzach leży miejscowe zakłady produkujące aparaturę tlenową dla U-Boatów i Luftwaffe.



Ilustracja 27. Lubeka, marzec 1942⁷⁸.

⁷⁶ Arthur Harris, dz. cyt., s. 114.

⁷⁷ Edward Metler, dz. cyt., s. 185.

⁷⁸ Patrick Bishop, dz. cyt., s. 137.

Kwiecień rozpoczął się od nalotów na Kolonię. Celem polskich lotników była główna stacja kolejowa tego miasta. Pomimo silnego ognia przeciwlotniczego sporo bomb trafiło w centrum Kolonii. Następnego dnia, osiem załóg dywizjonu kłęło pod nosem, gdy usłyszało na odprawie nazwę celu na najbliższą noc – ponownie Essen. I znowu miasto prawo nie ucierpiało, ale i samoloty dywizjonu nie odniosły większych szkód. Następnym celem był Hamburg, ale z powodu niskiej pokrywy chmur większość samolotów zrzuciła bomby „na ślepo”. Dwa dni później, Bomber Commando rozkazało ponowić atak na miasto specjalnej troski Harrisa, ale tym razem, dla zmylenia przeciwnika samoloty nadleciały nad Essen z zupełnie innej strony. Kilka bomb trafiło nawet w zakłady Kruppa i spowodowało pewne zniszczenia. Z dziesięciu samolotów dywizjonu jeden padł ofiarą niemieckiego myśliwca – przeżył tylko pilot. Poważnym uszkodzeniom uległy jeszcze dwa samoloty i tylko mistrzostwu pilotów należy zawdzięczać, że maszyny dotarły do Anglii, a załogi przeżyły. 15 kwietnia sześć maszyn dywizjonu poleciało nad Dortmund, a po dwóch dniach przerwy dziesięć załóg wyprawiło się nad Hamburg. Około 60% wszystkich alianckich załóg zgłosiło zrzucenie bomb nad celem, a niemieckie raporty potwierdziły powstanie znacznej liczby dużych pożarów.

Po serii średnio udanych ataków Bomber Commando za następny cel obrało miasto bliźniaczo podobne do Lubeki. Począwszy od 23 kwietnia, przez cztery kolejne noce bombardowano Rostock oraz tamtejsze stocznie i zakłady Heinkla. Drugiej nocy, to właśnie na te zakłady samoloty Dywizjonu 300 miały dokonać precyzyjnego nalotu z niewielkiej wysokości. W czasie nalotu jeden z polskich samolotów został poważnie uszkodzony, ale powrócił do bazy. Podczas trzeciego ataku lekko uszkodzone zostały kolejne dwie maszyny. W wyniku nalotów 70% centrum miasta strawiły pożary, a stocznie i zakłady Heinkla doznały poważnych szkód. Straty RAF podczas tych czterech nocy były stosunkowo niewielkie, bo na Wyspy nie powróciło 12 załóg.

Sukcesem zakończyło się według Bomber Command także bombardowanie Kolonii w nocy z 27 na 28 kwietnia. Dzięki dobrej widoczności większość bomb wylądowała w celu. Ta sama dobra widoczność ułatwiała jednak polowanie niemieckim myśliwcom. Ich łupem stał się jeden z samolotów Dywizjonu 300, ale załoga zdołała wyskoczyć na spadochronach nad francusko-belgijskim pograniczem. Pięciu lotnikom, z pomocą francuskiego ruchu oporu udało się wrócić na Wyspy, a jeden został aresztowany na terenie Vichy i internowany. Wrogi myśliwiec zaatakował także samolot dowodzony przez F/O Dominika Mendela. W trakcie walki rannych zostało dwóch członków załogi, ale pilotowi udało się doprowadzić maszynę do lotniska w Anglii.

SGT CZESŁAW DZIEKOŃSKI POWRACA

Pod koniec miesiąca, samoloty dywizjonu bombardowały doki w Dunkierce. 27 kwietnia, tuż po 10 wieczorem nad Dunkierkę wystartował Wellington dowodzony przez Sgt Czesława Dziekońskiego. W skład załogi wchodziłi jeszcze: Sgt L. Michalski, F/O E. Lech, Sgt S. Wardyński, P/O S. Neulinger i Sgt W. Chudzik. Załoga napotkała nad celem zaskakująco silny ogień przeciwlotniczy. Lot omal nie zakończył się tragicznie, gdy jeszcze przez zrzuceniem bomb, jeden z pocisków przeciwlotniczych wybuchł tak blisko, że podmuch powietrza obrócił samolot. W dokumentach odnotowano, że tylko nieprzeciętnym umiejętnościom pilota należy zawdzięczać, że udało się wyrównać lot, a nawet zrzucić ładunek na cel. W ostatnich dniach kwietnia sześć załóg dywizjonu zaatakowało zakłady Gnome-Rhône, produkujące pod Paryżem silniki lotnicze. Polakom udało się zrzucić bomby ze stosunkowo małej wysokości i dokonać znacznych zniszczeń. Kwiecień był jednym z najintensywniejszych miesięcy w historii dywizjonu – w 16 operacjach wzięło razem udział 108 załóg.

3 maja, do lotu bojowego wystartowało jedenaście samolotów dywizjonu – dziewięć poleciało nad Hamburg, a po jednym nad St. Nazaire i Paryż. Nalot na stolicę Francji miał charakter propagandowy, a z bombowca zrzucono ulotki. Powracająca z Hamburga jedna z polskich załóg zaginęła nad Morzem Północnym. Przeżył tylko strzelec i dostał się do niewoli. Samolotem, którego celem była baza Kriegsmarine w St. Nazaire, dowodził Sgt Czesław Dziekoński. Załoga tego Wellingtona zameldowała po powrocie o starciu z niemieckim myśliwcem, świadectwami zaś tego spotkania były liczne dziury w poszyciu.

Dwa dni później, samoloty dywizjonu skierowane zostały nad Stuttgart i Nantes. Loty zakończyły się umiarkowanym sukcesem, a większość załóg RAF uczestniczących w nalocie na Stuttgart zrzuciła bomby na przygotowany przez Niemców cel-widmo. Nieco większym sukcesem zakończyło się bombardowanie portu w Nantes, w którym uczestniczyła załoga Sgt Czesława Dziekońskiego, latająca w składzie niezmiennym od lotu nad Dunkierkę. 18 maja cały dywizjon przeniósł się na lotnisko Ingham, a już następnego dnia dziewięć Wellingtonów wystartowało z nowego lotniska nad Mannheim i St. Nazaire.

Trwały przygotowania do wielkiej operacji „Millenium”. Harris zamierzał zbombardować Kolonię przy użyciu 1047 samolotów. Planowano użycie wszystkich bombowców zdalnych do lotu i wszystkich załóg, nie wyłączając instruktorów pilotażu oraz lotników o nie do końca ukończonym szkoleniu. 30 maja informację o planowanym nalocie przekazano polskim załogom. Perspektywa wzięcia wielkiego odwetu za nieszczęścia, które dotykały ojczyznę, wywołała wśród załóg entuzjazm. Reakcja była we wszystkich polskich dywizjonach podobna do tej, opisaną przez F/O Mieczysława Jonikasa, pilota Dywizjonu Bombowego 305:

Na porannej odprawie dowiedzieliśmy się, że Grupa stawia nasze dywizjony w pogotowiu na noc i że trzeba zrobić maksymalny wysiłek. Zaczęła się więc gorączkowa praca, oblatywanie maszyn, sprawdzanie ich od nosa do ogona, od radia i benzyny do karabinów maszynowych i bomb. Po kolacji w sali operacyjnej tłok i wrzawa, każdy chce odgadnąć, co jest za firankami zakrywającymi ścianę na scenie. Wreszcie wchodzi dowódca stacji, a za nim oficerowie: „inteligentny”⁷⁹, nawigacyjny, sygnałowy, inżynier, meteorolog i inni. Panowała kompletna cisza, gdy „inteligentny” wypowiedział sakramentalną formułkę – „Gentleman, your target for tonight is Cologne” i jednocześnie odsłonił firanki, ukazując cel i trasę wytkniętą wstążkami upiętymi na mapie Europy. Ale dopiero jego następne słowa zelektryzowały wszystkich obecnych – „Udział bierze ponad tysiąc samolotów”. Wszyscy zaczęli mówić, ktoś krzyknął „Hurra!”, zaczęto klaskać, powstała wrzawa, jakiej przedtem nigdy nie było. „Inteligentny” długo musiał walić w stół kijem bilardowym, zanim zapanował spokój i mógł podać wszystkie szczegóły lotu i trasy, a więc zgrupowania reflektorów współpracujących z artylerią, pasy współpracy reflektorów z myśliwcami nocnymi, czas startu i przypuszczalny czas nad celem, elementy celowania itd. Aby zapobiec zdarzeniom przy tak olbrzymim zgrupowaniu samolotów powrotna trasa była inna⁸⁰.

Z Dywizjonu 300 nad Kolonię poleciało piętnaście maszyn z komorami wypełnionymi bombami zapalającymi. Samoloty dywizjonu pojawiły się nad miastem w drugiej fali ataku i już wtedy w mieście szalały pożary. Powracający do Anglii polscy lotnicy widzieli łunę pożarów jeszcze nad holenderskim wybrzeżem. W trakcie nalotu tylko jedna maszyna dywizjonu została ciężko uszkodzona, ale dotarła na Wyspy. Zniszczenia były tak wielkie, że pierwsze raporty uznano w Berlinie za pomyłkę. W nalocie na Kolonię udział wzięła także

⁷⁹ Chodzi zapewne o oficera operacyjnego z Intelligence Office bazy RAF. [przyp. aut.]

⁸⁰ Z Bieńkowski, M. Jonikas, *Dwadzieścia pięć lat temu*, [w:] Zjazd Lotników Polskich, Londyn 1967, [za:] www.polishairforce.pl.

załoga dowodzona przez Sgt Dziekońskiego w składzie: Sgt L. Michalski, F/O E. Lech, Sgt S. Wardyński, F/O K. Szyszkowski, P/O S. Neulinger.

Essen wciąż pozostawało oczkiem w głowie Harrisa. 1 czerwca, z misją zgotowania temu miastu losu identycznego jak Kolonii, wystartowało z Wysp 956 samolotów – Dywizjon 300 wystawił czternaście maszyn. Z powodu złej pogody, esseńczykom i tym razem się upiekło, gdyż na miasto spadło ledwie kilka bomb. Prawie bez strat obyło się także po stronie aliantów. Tamtej nocy o 23.25 wystartował także Wellington dowodzony przez Dziekońskiego, skład był nieco zmieniony, bo radiooperatora Wardyńskiego zastąpił Sgt E. Kidziak. Załoga meldowała, że zaobserwowano wybuchy w gęsto zabudowanej części miasta, ale nie wykonano fotografii. Dziekoński raportował, że z powodu złej widoczności bombardowanie z pewnością nie zakończyło się sukcesem podobnym do tego z Kolonii.

Kilka dni później znacznie mniejsze siły RAF zaatakowały Bremę. Dywizjon wystawił do tego nalotu dziesięć maszyn. Według Niemców był to najcięższy nalot, który dotknął do tej pory Bremę, a przecież miasto było już celem wielu bombardowań. Do zniszczeń przyczynił się także Czesław Dziekoński, który nad Bremę nadleciał z załogą w tym samym składzie, co nad Essen. Czerwiec był niezwykle pracowity dla naszego bohatera, bo już w nocy z 6 na 7 czerwca pojawił się nad Emden. Podczas tego lotu na miejscu radiooperatora Kidziaka zasiadł Sgt J. Kurzak. Załoga zameldowała, że bomby trafiły w centrum miasta i dało się zaobserwować pożary.

Po zaledwie dniu przerwy, osiem maszyn dywizjonu zaatakowało w nocy z 8 na 9 czerwca kolejny raz Essen. Dziekoński stał na czele załogi tej samej, co nad Emden. Z tego nalotu do Ingham nie powróciła zestrzelona przez myśliwiec załoga dowodzona przez F/O Franciszka Malca – wszyscy zginęli. Dramatyczną walkę z myśliwcem stoczyła załoga Sgt Edmunda Fojuda – ciężkie rany odniósł tylny strzelec, a nieco lżejsze radiooperator. Z płonącego samolotu wyskoczył na spadochronie drugi pilot Michał Offierski i trafił do niewoli, ale załodze udało się pożar ugasić, a Sgt Fojud dorzucił maszynę bezpiecznie do Anglii. Strzelcy tej maszyny meldowali, że atakujący ich Messerschmitt został najprawdopodobniej trafiony, gdyż zanurkował i skrył się w chmurach.

W nocy z 10 na 11 czerwca kilka maszyn dywizjonu uczestniczyło w operacji pod kryptonimem „Gardening”. Podczas tych ogrodniczych robótek przeprowadzano z małej wysokości minowanie morza u wybrzeży zajmowanych przez Niemców. Każdy z Wellingtonów zabierał dwie miny magnetyczne po 1500 funtów każda. Miny leżały na dnie i odbezpieczały się samoczynnie w zależności od masy przepływającego nad nimi okrętu. Przez wiele miesięcy była to zupełna nowość dla Niemców. Miny określano mianem „warzyw”, akwenom zaś nadawano kryptonimy pochodzące od nazw kwiatów lub zwierząt morskich. Jeżeli np. minowano podejście do portu w Świnoujściu, to mówiono o „sadzeniu warzyw” na poletku „Geranium”⁸¹. W pracach ogrodowych udział wziął także nasz bohater, a jego zadaniem było posadzenie warzyw na poletku „Nektarynek”, u wybrzeży Wysp Fryzyjskich. Po powrocie o 3.30 do bazy załoga Dziekońskiego meldowała o posadzeniu warzyw z wysokości 700 stóp, koło wyspy Schiermoonikoog. Lotnicy nie znosili tych misji zwanych przez nich „niską wojną”. Krajobraz był monotony i wręcz usypiający – nad głową czarne niebo, a w dole czarna woda. Katastrofy i zestrzelenia zdarzały się także podczas tych misji, a powód do dumy z posadzenia gdzieś warzyw był żaden. Sgt Mieczysław Pawlikowski, późniejszy „Onufry Zagłoba”⁸², tak wspominał te misje: „Trudno powiedzieć, które wyprawy były bardziej

⁸¹ Łukasz Jaśkiewicz, dz. cyt., s. 107.

⁸² W Dywizjonie 300 walczyły także inne znane osoby, jak np. strzelec pokładowy Leonid Teliga, późniejszy żeglarz, który samotnie opłynął ziemię.

niebezpieczne. Niskie, to znaczy wyprawy z minami, lotem koszącym, czy też wysokie, czyli bombowe, na pułapie od 15.000 do 20.000 stóp. Trzeba stwierdzić, że załogi mniej chętnie latały na wojny niskie⁸³.



Ilustracje 28 i 29. U góry Emden w roku 1939, na dole Emden niecałe sześć lat później.
Źródło: www.emden.de.

9 czerwca 1942 r. po dłuższej przerwie od zakrojonych na większą skalę operacji bojowych osiem załóg dywizjonu wystartowało nad Emden. Z powodu kiepskiej widoczności efekty bombardowania były mizerne, sama zaś wyprawa zakończyła się tragicznie – na Wyspy nie powróciły dwie załogi. Oblt Rudolf Schoenert zestrzelił Wellingtona o numerze BH-A/Z1256. Zginęła cała załoga: F/O Józef Tomaszewski, Sgt Jan Kropacz, F/O Konrad Jeżewski, Sgt Stanisław Mielcarek, Sgt Stanisław Kaczmarczyk i Sgt Kazimierz Błaszczak. Zginęła także cała załoga Wellingtona o numerze BH-E/Z1215, w składzie: Sgt Czesław Dziekoński, Sgt Ludwik Michalski, F/O Eugeniusz Lech, Sgt Stanisław Wardyński, F/O Stanisław Szyszkowski oraz P/O Stefan Neulinger.

ditto	WELLINGTON IV E-1215	SGT DZIEKONSKI C. SGT MICHALSKI L. F/O LECH E. SGT WARDYNSKI S. F/O SZYSZKOWSKI K. P/O NEULINGER S.	ditto	23.52	-	This aircraft failed to return from operation.
-------	-------------------------	--	-------	-------	---	--

Ilustracja 30. Fragment No. 300 (Polish) Squadron Operations Record Book, dotyczący ostatniego lotu Sgt Czesława Dziekońskiego i jego załogi.

Źródło: *The National Archives*: <https://discovery.nationalarchives.gov.uk>.

⁸³ Mieczysław Pawlikowski, *Siedmiu z Halifaxa „J”*, s. 38.

Morze Północne często oddawało ciała poległych lotników. Ciało Czesława Dziekońskiego odnaleziono 24 lipca na brzegu najdalej wysuniętej na zachód niemieckiej wyspy Borkum. Tam też znalazł nasz bohater swoje pierwsze miejsce spoczynku. Po wojnie jego szczątki przeniesiono na cmentarz Sage, położony w północno-zachodnich Niemczech, tuż obok miejscowości o tej samej nazwie. Czesław Dziekoński spoczywa tam do dzisiaj, pośród 970 alianckich żołnierzy z różnych formacji i różnej narodowości. Gdyby ktoś trafił do Sage, to odnajdzie grób naszego bohatera w alejce F, grób numer 3. Czesław Dziekoński odznaczony został krzyżem *Virtuti Militari* V kl., czterokrotnie Krzyżem Walecznych oraz Medalem Lotniczym.

Ciało F/O Eugeniusza Lecha odnaleziono na holenderskim wybrzeżu 14 lipca. Został pochowany na alianckim cmentarzu wojskowym na holenderskiej wyspie Terschelling. Ciał czterech pozostałych członków załogi nigdy nie odnaleziono.



Ilustracja 31 i 32. Cmentarz wojskowy Sage i grób Czesława Dziekońskiego.
Źródło: www.porta-polonica.de/pl/wojenne/sage.

Sprawcą tragedii załogi Wellingtona BH-E/Z1215 był Oblt Ludwig Becker z 6./NJG 2. Do zestrzelenia dojść miało ok. 3 nad ranem. Becker zwany był przez swych kolegów z Luftwaffe – „profesorem”. Sam obmyślał nowe techniki ataku, które później stawały się standardem niemieckich nocnych myśliwców. Jako pierwszy niemiecki pilot odniósł w 1940 r. zwycięstwo, korzystając z naprowadzenia radarowego z ziemi. Jemu też przypisano pierwsze zestrzelenie dokonane dzięki zastosowaniu pokładowego radaru Lichtenstein. Opracował śmiertelnie skuteczną technikę ataku z użyciem tego radaru. Po starcie starał się znaleźć na pułapie wyższym niż alianckie samoloty i krążył tam do chwili, gdy na ekranie Lichtensteina dojrzał impuls. Wówczas schodził lotem nurkowym jakieś 500 m poniżej swej ofiary. Gdy dojrzał cień samolotu na tle nocnego nieba, podlatywał blisko swojego celu, podnosił ku górze nos Dorniera 217N i puszczał serię z karabinów i działek. Taktyka ta była tym skuteczniejsza, że nadlatujący z dołu myśliwiec, był praktycznie niewidoczny dla przedniego i tylnego strzelca Wellingtona⁸⁴.

26 lutego 1943 r. Becker zaatakował w świetle dziennym, lecący nad Wilhelmshaven amerykański Liberator – gdyby atak się udał, zaliczyłby na swym koncie 45 strącenie. Tym razem to jednak myśliwy stał się ofiarą. Zginął w pobliżu miejsca gdzie zestrzelił samolot Czesława Dziekońskiego – jego ciała nigdy nie odnaleziono.



Ilustracja 33. Przód Dorniera 217N z charakterystycznymi „rogami” radaru pokładowego Lichtenstein.
Źródło: www.worldwarphotos.info.

W 1942 r. zginęło 88 lotników Dywizjonu Bombowego „Ziemi Mazowieckiej”, 30 trafiło do niewoli, a 11 uznano za zaginionych⁸⁵. Polskie dywizjony straciły ogółem 291 zabitych, 16 zaginionych i 91 lotników, którzy znaleźli się w niewoli. W katastrofach podczas lotów treningowych zginęło następnych 39 lotników⁸⁶. Była to ogromna strata, z której polskie lotnictwo bombowe już się nie podniosło.

Dziękujemy pani Annie Pawlak i panu Wojciechowi Najmole, za udostępnienie fotografii i dokumentów z ich rodzinnych archiwów.

⁸⁴ Waław Król, *Polskie dywizjony lotnicze w Wielkiej Brytanii 1940-1945*, s. 92.

⁸⁵ Łukasz Jańkiewicz, dz. cyt., s. 117.

⁸⁶ K. Mroczkowski, A. Olejko, dz. cyt., s. 72.

BIBLIOGRAFIA

- Bishop Patrick, *Chłopcy z bombowców*, Poznań : Dom Wydawniczy Rebis, 2010.
- Cynk Jerzy B., *Polskie siły powietrzne w wojnie 1939-1943*, Gdańsk : Wydawnictwo AJ-Press, 2001.
- Dytko Tomasz, *Liberatorem do Polski*, Kraków : Wydawnictwo AA, 2018.
- Harris Arthur, *Ofensywa bombowa*, Warszawa : Dom Wydawniczy Bellona, 2000.
- Hasiński Mieczysław J., *Historia Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich z Bydgoszczy – Świecia – Krosna*, Londyn, 1974.
- Hasiński Mieczysław J., *Encyklopedia – Szkoła Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich*, Poznań, 1993.
- Iszkowski Waław, *Życie będzie biegło dalej aż kark skręci* : t. 1 – Mjr pilot Jerzy Iszkowski, Warszawa : Wydawca Waław Iszkowski, 2018.
- Iszkowski Jerzy, *Życie będzie biegło dalej aż kark skręci* : t. 2 – Odwrót, t. 3 – Dywizjon 304, t. 4 – Powrót, oprac. Waław Iszkowski, Małgorzata Kalinowska-Iszkowska, Warszawa : Wydawca Waław Iszkowski, 2018.
- Janczak Andrzej Robert, *Berlin na kursie bojowym*, Warszawa : Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, 1979.
- Jaśkiewicz Łukasz, *300 Dywizjon Bombowy „Ziemi Mazowieckiej”*, Oświęcim : Wydawnictwo Napoleon V, 2018.
- Król Waław, *Polskie dywizjony lotnicze w Wielkiej Brytanii 1940-1945*, Warszawa : Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, 1982.
- Krzemiński Czesław, *Wojna powietrzna w Europie 1939-1945*, Warszawa : Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, 1983.
- Krzystek Tadeusz Jerzy, Krzystek Anna, *Polskie Siły Powietrzne w Wielkiej Brytanii w latach 1940-1947*, Sandomierz : Wydawnictwo Stratus, 2012.
- Kubit Janusz, *Szkoła podoficerów lotnictwa dla małoletnich, Krosno 1938-1939*, Krosno : Agencja Wydawnicza Graffia, 2019.
- Kujawa Hubert Kazimierz, *Księga lotników polskich*, t. 1, na stronie: fundacjalotniczylublin.pl.
- Makowski Waław, *Cywil w wojsku – wspomnienia z życia i wojen 1930-1945*, Piekary Śląskie : Wydawnictwo ZP, 2012.
- Metler Edward, *Dziennik pilota bombowca*, Warszawa : Oficyna Wydawnicza Łośgraf, 2006.

Mroczkowski Krzysztof, Andrzej Olejko, *Nocnych lotów świadectwa. Polskie dywizjony bombowe w latach drugiej Wojny Światowej we wspomnieniach*, Kraków : Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie, 2011.

Pawlak Jerzy, *Polskie eskadry w latach 1918-1939*, Warszawa : Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, 1989.

Pawlak Jerzy, *Polskie eskadry w Wojnie Obronnej. Wrzesień 1939*, Warszawa : Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, 1991.

Pawlikowski Mieczysław, *Siedmiu z Halifaxa „J”*, Warszawa : Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, 1975.

Piekałkiewicz Janusz, *Wojna w powietrzu 1939-1945*, Janki k. Warszawy : Agencja Wydawnicza Jerzy Mostowski, 2001.

Piętnastolecie L.O.P.P. 1923-1938, praca zbiorowa, Warszawa : Wydawnictwo Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, 1938.

Toliver Raymond, *Adolf Galland. General lotnictwa myśliwskiego. Biografia najbardziej znanego pilota Luftwaffe*, Warszawa : Wydawnictwo Oskar, 1998.

Urbanowicz Witold, *Wspomnienia legendarnego dowódcy Dywizjonu 303*, Kraków : Wydawnictwo Znak, 2016.

Williams David P., *Nocni łowcy*, Gdańsk : Wydawnictwo L&L, 2003.

Wojna 1939-1945 we wspomnieniach mieszkańców Ostrowi Mazowieckiej i okolic, pod red. Jadwigi Sadowskiej i Aliny Wierzbickiej, Ostrow Mazowiecka : Miejska Biblioteka Publiczna w Ostrowi Mazowieckiej, 2019.

Zamoyski Adam, *Zapomniane dywizjony. Losy lotników polskich*, Londyn : Wydawnictwo Puls, 1995.

PRASA

„Wiadomości lotnicze” 1927/1928, nr 7-8; 1928 nr 10.

ŹRÓDŁA INTERNETOWE

Cmentarz Sage: *porta-polonica.de*. [dostęp 18.10.2021]

Emden in Bombenkrieg 1939 bis 1945: *bunkermuseum.de*. [dostęp 28.10.2021]

Historia miasta Emden: *emden.de*. [dostęp 12.10.2021]

Imperial War Museum: *iwm.org.uk*. [dostęp 14.10.2021]

Niebieska Eskadra: *niebieskaeskadra.pl*. [dostęp 27.10.2021]

Polskie dywizjony w Wielkiej Brytanii: *polishsquadronsremembered.com* [dostęp 17.10.2021]

Personel Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii: *listakrzystka.pl*. [dostęp 29.10.2021]

Polskie Siły Powietrzne w II wojnie światowej: *polishairforce.pl*. [dostęp 10.10.2021]

ŹRÓDŁA ARCHIWALNE

Archiwum rodzinne p. Anny Pawlak.

Archiwum rodzinne p. Wojciecha Najmoły.

Księgi metrykalne parafii w Broku, na portalu: *geneteka.pl*.

No. 300 (Polish) Squadron Operations Record Book, na portalu: *nationalarchives.gov.uk*.

ILUSTRACJA WYRÓŻNIAJĄCA ARTYKUŁ

Załogi biorące udział w pierwszym polskim nalocie na Berlin w nocy z 23 na 24 marca 1941 r. przed hangarem w Swinderby. Górny rząd od lewej: sierż. strz. Henryk Talkowski, sierż. rtg. Alfons Kowalski, sierż. rtg. Tadeusz Bączak, sierż. strz. Jan Jabłoński, sierż. pil. Kazimierz Szymanowski, sierż. strz. Aleksander Suczyński, sierż. pil. Józef Kuflik, ppor. naw. Nikodem Koziński, sierż. rtg. Marian Sztul, sierż. rtg. Jan Artymiuk, sierż. rtg. Tadeusz Świdziński. Dolny rząd od lewej: kpt. strz. Edmund Jura, sierż. strz. Edmund Rygiel, **sierż. pil. Czesław Dziekoński** (stoi bokiem), por. naw. Roman Miarczyński, sierż. pil. Piotr Nowakowski, ppłk. pil. Wacław Makowski, kpt. pil. Romuald Suliński, por. naw. Czesław Dej, sierż. rtg. Antoni Żychowski, por. naw. Władysław Rogalski, sierż. rtg. Jan Biezuński. Fotografie udostępnił i opracował Wojciech Zmysłony: *www.polishairforce.pl*.