Jerzy Madzelan

OPOWIEŚCI BROKOWSKIE

LOTNISKA ZA MIEDZĄ

W październiku 1926 r. ukazały się ogólne wytyczne dotyczące poszukiwania i ewidencjonowania terenów nadających się na lotniska wojskowe. Dwa lata później, na podstawie powyższych wytycznych szef Sztabu Głównego gen. Tadeusz Piskor opracował plan służący rozpoznaniu, ewidencji i rozbudowy lotnisk na terenie kraju. Pracownicy Departamentu Lotnictwa Ministerstw Spraw Wojskowych rozpoczęli w porozumieniu z Ministerstwem Rolnictwa poszukiwania odpowiednich terenów i w roku 1939 ich inwentarz obejmował już około tysiąca pozycji[1]. Szczególną uwagę przywiązywano do terenów przyfrontowych, a ze względu na odległą o mniej niż 100 km granicę z Prusami Wschodnimi, okolica Broku była dla lotnictwa właśnie terenem przyfrontowym. Poza lotnictwem bombowym ówczesne samoloty nie potrzebowały nadzwyczajnych warunków do startu i lądowania, więc pod lotniska polowe wybierano odpowiednio rozpoznane łąki i pola, bez potrzeby prowadzenia zakrojonych na większą skalę prac inżynieryjno-budowlanych. Tuż przed wybuchem wojny dysponowano 160 lotniskami polowymi[2]. W naszym najbliższym sąsiedztwie ulokowano trzy: Biel, przy drodze z Ostrowi Mazowieckiej do Małkini; Folwark Rynek koło Ostrowi (obecnie w gminie Wąsewo); Milewko k. Małkini. Wymienione lotniska znajdowały się w rejonie działania Samodzielnej Grupy Operacyjnej „Narew", zaś operujące z nich eskadry zostały przydzielone do tejże grupy. Było to lotnictwo słabe liczebnie i jakościowo, gdyż składało się raptem z 24 w dużej części przestarzałych samolotów[3].

---

[1] Zdzisław Suwiński, *Lotniska operacyjne pierwszego przeznaczenia SGO „Narew" we wrześniu 1939 r*.
[2] Tamże.
[3] Przemysław Dymek, *Samodzielna Grupa Operacyjna Narew 1939 w polskiej historiografii wojskowej*, s. 86.

BIEL

Właścicielem obszaru wyznaczonego na lotnisko w wiosce Biel, były Lasy Państwowe, a teren dzierżawił Henryk Wadowski. W raporcie z oględzin zapisano:

> Cały obszar stanowił głównie teren piaszczysty z sąsiedztwem lasu i zabudowań folwarku, stwarzający niezbyt korzystne warunki do startów i lądowań przy wietrze południowo-zachodnim i północno-zachodnim. Okoliczne drzewa dawały natomiast możliwość dobrych warunków do maskowania maszyn. Przebiegające w sąsiedztwie terenu dwie szosy oraz linia kolejowa korzystnie wpływały na stan połączeń komunikacyjnych. Całkowite przygotowanie terenu i doprowadzenie go do używalności, w przypadku włączenia do całości lotniska działki C, wymagałoby kilku miesięcy pracy, głównie miejscowej siły roboczej[4].

Ostatecznie uznano, że teren nadaje się na lotnisko dla eskadry myśliwców.

III/5 Dywizjon Myśliwski (wileński) został sformowany w roku 1937 i składał się z dwóch eskadr 151 i 152. Jego personel pochodził przede wszystkim z rozwiązanej 143 Eskadry Myśliwskiej z Torunia oraz ze świeżo promowanych oficerów Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie i z absolwentów podoficerskich szkół pilotażu.

Sierpniową mobilizację 1939 r. 151. Eskadra Myśliwska przeprowadziła na lotnisku Porubanek k. Wilna. Już w godzinę po rozpoczęciu czynności mobilizacyjnych samoloty eskadry odleciały na lotnisko alarmowe Jaszuny, a rankiem 31 sierpnia eskadra otrzymała rozkaz odlotu na lotnisko rozdzielcze Milewko k. Małkini. Tego samego dnia po południu dziesięć myśliwców P-7a eskadry przyleciało na lotnisko polowe Biel, gdzie wcześniej dotarł jej rzut kołowy.

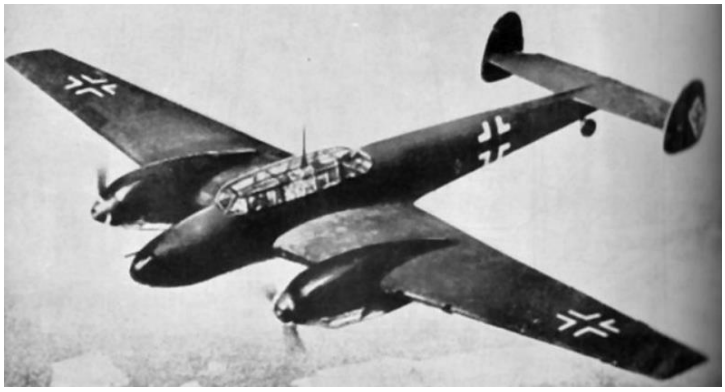
Ilustracja 1. Samolot PZL P-7a.
Źródło: *samolotypolskie.pl.*

1 września ok. godz. 14 do pierwszego lotu bojowego wystartowali piloci: por. Marian Wesołowski (dowódca klucza), ppor. Jan Grzech i pchor. Józef Bondar. Polecieli nad Prusy Wschodnie, osłaniając „Karasia" z 51. Eskadry Rozpoznawczej, również wchodzącej w skład lotnictwa SGO „Narew". Samoloty powróciły po około godzinie z licznymi dziurami postrzałowymi w poszyciu, ale obyło się bez strat. Tego samego dnia, na rozpoznanie poleciały jeszcze dwa samoloty. Loty rozpoznawcze kontynuowano także dnia następnego. Pomimo

[4] Zdzisław Suwiński, dz. cyt.

ciężkiego ostrzału pod Kadzidłem ze strony niemieckich żołnierzy z 1. Pułku Kawalerii, wszystkie maszyny powróciły do Bieli i nikt nie został ranny. Przez dwa kolejne dni nadal ograniczano się do lotów rozpoznawczych, a podczas jednego z nich podchorążowie Stanisław Andrzejewski i Marian Łukaszewicz ostrzelali kolumnę samochodów wroga.

W dniu 4 września trzy załogi otrzymały rozkaz eskortowania „Karasia" z 51 Eskadry Rozpoznawczej oraz „spędzania" maszyn wroga bombardujących polskie linie obronne. Dwa samoloty, wprawdzie mocno postrzelane, ale powróciły do bazy, natomiast P-7a pilotowany przez kpr. Tadeusza Kawałkowskiego został zestrzelony przez niemieckiego Dorniera[5], według zaś innego źródła przez Messerschmitta Bf-110 z eskadry 3.(Z)/LG1[6]. Ranny pilot wyskoczył na spadochronie po niemieckiej stronie frontu, a na temat jego dalszych losów istnieją jedynie hipotezy.



Ilustracja 2. Messerschmitt Bf-110 w locie.
Źródło: *samolotypolskie.pl*.

Rankiem, 5 września jeden z kluczy odbył lot patrolowy, napotykając 15 Heinkli He-111. Mocno została postrzelana maszyna pilotowana przez pchor. Józefa Bondara, ale on sam nie odniósł ran i zdołał wylądować na lotnisku Biel[7]. Po południu nadszedł rozkaz, aby atakować bombowce nieprzyjaciela w rejonie Ostrołęki, Ostrowi Mazowieckiej i Małkini. Wystartował klucz w składzie ppor. pil. Wiktor Schulc, pchor. pil. Andrzejewski i pchor. pil. Łukaszewicz. W okolicach Ostrołęki dostrzegli niemieckie samoloty. Pchor. Łukaszewicz serią z karabinu maszynowego trafił Dorniera Do-17, który dymiąc, odleciał na północ. Pozostałej dwójce polskich pilotów, po oddaniu kilku krótkich serii, zacięły się karabiny Vickersa, uniemożliwiając walkę. Cały klucz powrócił na macierzyste lotnisko. Godzinę później z lotniska Biel wzbił się kolejny polski klucz, ale nie napotkał nieprzyjaciela.

Niesprawne karabiny Vickersa czyniły bezbronnymi nie tylko samoloty tej eskadry – był to powszechny problem. W ten rodzaj karabinów wyposażone zostało siedem maszyn 151. Eskadry. Meldowano o kłopotach dowództwu lotnictwa SGO „Narew", ale nadeszło jedynie polecenie, by „straszyć niemieckie samoloty markującym ogniem"[8].

[5] Jerzy Pawlak, *Polskie eskadry w Wojnie Obronnej 1939*, s. 78.
[6] Zdzisław Suwiński, dz. cyt.
[7] Tamże.
[8] Jerzy Pawlak, *Polskie eskadry w Wojnie Obronnej. Wrzesień 1939*, s. 126.

6 września, w okolicach Ostrowi, Broku i Małkini zaroiło się niemieckich bombowców. Lepiej zamaskowano lotnisko, a loty ograniczono, aby startami nie zdradzać swego położenia i nie kusić losu. Przed południem wystartował tylko jeden klucz patrolowy i w tym samym czasie nad lotniskiem i wioską Biel pojawiła się grupa Heinkli He-111H, które wcześniej bombardowały pobliską stację i linię kolejową. Cały personel lotniska natychmiast przystąpił do kopania rowów przeciwlotniczych. Wkrótce nad lotniskiem pojawił się pojedynczy Heinkel, który zrzucił kilka bomb, nie wyrządzając szkód. Powracający z lotu patrolowego por. Marian Wesołowski nie zauważył nieprzyjacielskiej maszyny i wylądował – szczęśliwie bezproblemowo – w czasie bombardowania. Był to jasny dowód, że lotnisko Biel zostało wykryte przez Niemców i jest tylko kwestią czasu, kiedy dojdzie do bombardowania na większą skalę. Rozpoczęto przygotowania do ewakuacji, a po południu wystartował tylko jeden samolot z zadaniem zestrzelenia niemieckiego balonu obserwacyjnego zakotwiczonego pod Sewerynowem k. Różana. Z powodu zacinających się karabinów wyprawa zakończyła się fiaskiem, a pilot ledwo uszedł z życiem spod ostrzału osłaniającej balon artylerii przeciwlotniczej. Wieczorem rzut kołowy eskadry odjechał na położone 20 km na południowy wschód od Małkini lotnisko w Ceranowie, a o świcie dnia następnego odlecieli tam piloci. Lotnisko Biel, należało do tych polowych lądowisk, które we wrześniu 1939 r. najdłużej służyły wykonywaniu operacji bojowych. Pod względem odniesionych strat należało do najfortunniejszych – podczas lądowań i startów nie doszło do katastrof, a w operacjach bojowych zaginął jeden pilot i utracono jeden samolot.

Ilustracja 3. Formacja Heinkli HE-111H.
Źródło: *Bundesarchiv, Bild 101I-408-0847-10 / Martin / CC-BY-SA 3.0, CC BY-SA 3.0 DE <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/de/deed.en>, via Wikimedia Commons.*

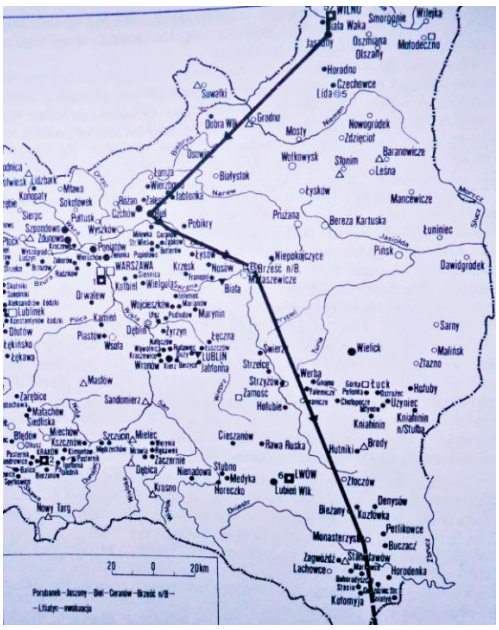
Sporo części zamiennych i materiałów technicznych pozostawiono w magazynie w Bieli, a ich brak odczuwano dotkliwie, gdy 7 września przystąpiono w Ceranowie do przeglądu i napraw samolotów. Brak części, dezorganizacja wywołana ewakuacją, a może i odczuwalna przez mechaników bezcelowość naprawy samolotów, które z powodu przestarzałej konstrukcji i wadliwych karabinów, praktycznie nie nadawały się do prowadzenia walk powietrznych przeciwko nowoczesnym niemieckim maszynom, mogły być powodem nerwowości i zniechęcenia dużej części personelu naziemnego. Dopiero stanowcza postawa oficerów i osobisty przykład powszechnie poważanego mechanika Antoniego Jakimiaka przywróciły spokój i porządek[9].

[9] Jerzy Pawlak, *Polskie eskadry w Wojnie Obronnej 1939*, s. 79.

Podczas stacjonowania w Ceranowie dwa klucze zdążyły wykonać loty rozpoznawcze, zanim w południe 8 września nadszedł rozkaz do przenosin na lotnisko pod Brześciem n. Bugiem. Również piloci byli coraz bardziej rozgoryczeni faktem, że w efekcie powolności swych archaicznych maszyn i wciąż zacinających się karabinów, nie byli w stanie nawiązać równorzędnej walki z samolotami wroga. Jeden z czołowych polskich lotników, który we wrześniu latał na PZL P-11 stanowiącym ulepszone rozwinięcie modelu P-7, pisał: „My piloci myśliwscy, lataliśmy na samolotach o dwukrotnie niemal mniejszej prędkości i przeszło dwukrotnie mniejszej sile ognia od samolotów myśliwskich nieprzyjaciela. […] Używając obrazowego porównania powiedzieć można, że polski pilot myśliwski znajdował się we wrześniu 1939 roku w sytuacji piechura mierzącego się z wyścigowym samochodem”[10].

Szczególnie minorowe nastroje zapanowały po stratach odniesionych w dniu 11 września. Tego dnia, po porannym locie nad rejonem Wyszkowa, Węgrowa i Mińska Mazowieckiego, podziurawionym jak sito samolotem powrócił ppor. Szulc. Ppor. Zygmunt Kinel został ostrzelany pod Zambrowem. Wprawdzie zdołał wylądować, ale ciężko ranny trafił do szpitala w Wilnie. Zestrzelony pod Drohiczynem pchor. Michał Andruszko wyskoczył na spadochronie i po kilku dniach powrócił do eskadry. Pchor. Łukaszewicz poleciał tego dnia z rozkazami dla dowództwa Armii „Poznań”. W drodze powrotnej z braku paliwa wylądował k. Łowicza i spotkał się z kolegami z eskadry dopiero w Rumunii. Pchor. rez. Jerzy Pawlak po ostrzelaniu przez Messerschmitty pod Włodawą wylądował przymusowo na polach nad Bugiem[11].

17 września, cztery zdatne do lotu „siódemki” eskadry odleciały do rumuńskich Czerniowców. Rzut kołowy i pozostali piloci dotarli przez Śniatyń do granicy rumuńskiej i przekroczyli ją 18 września przed południem.



Mapa 1. Szlak Bojowy 151 Eskadry Myśliwskiej do 17 września 1939 r.[12]

[10] Stanisław Skalski, *Czarne krzyże nad Polską*, s. 7.
[11] Jerzy Pawlak, *Polskie eskadry w Wojnie Obronnej. Wrzesień 1939*, s. 127.
[12] Tamże, s. 128.

FOLWARK RYNEK

Lotnisko było położone opodal szosy Ostrów Mazowiecka – Różan, właścicielem zaś porośniętego w czasie pokoju saradelą pola był Józef Janacki. Odległość od przystanku kolejowego w Jelonkach wynosiła 9 km, a za źródło zaopatrzenia w wodę i żywność mogły służyć: pobliski folwark, składająca się z 11 chałup wioska Rynek oraz pobliska wioska Grądy. Nieco gorzej przedstawiała się sytuacja z łącznością telefoniczną, gdyż najbliższy telefon znajdował się na odległym o kilka kilometrów folwarku w Trynosach. Natomiast wręcz beznadziejnie miała się rzecz z zasileniem w energię elektryczną, gdyż najbliższe jej źródło znajdowało się w Ostrowi Mazowieckiej. Sprzęt można było ukryć w sąsiadującym z terenem zagajniku. Oględziny podsumowano następująco:

> Lotnisko w obecnej chwili po usunięciu sterty i kilku kamieni – nadaje się na lotnisko dla „Karasi", teren twardy, trudno rozmakający nawet po dużych deszczach. Możliwości rozbudowy bardzo łatwe, wystarczy wyrównać miedze i wywalcować sąsiednie pola obsiane oziminą[13].

Jak wkrótce się okazało, była to ocena nazbyt optymistyczna.

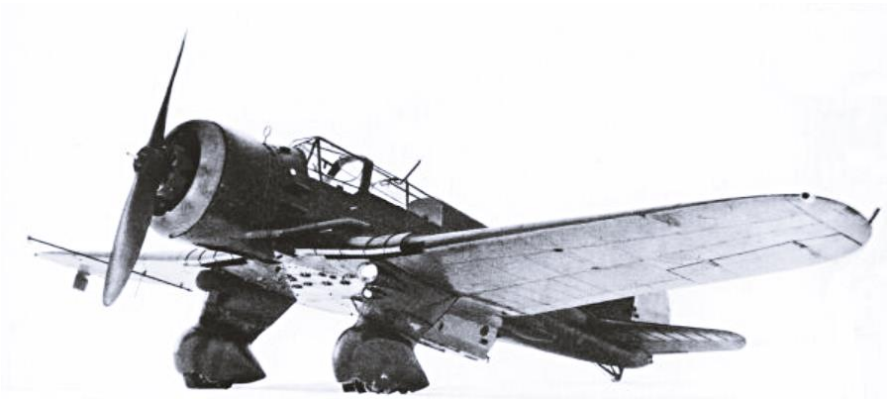
51. Eskadra Liniowa została sformowana w roku 1933 na bazie rozwiązanej 54 Eskadry Liniowej, w roku zaś 1938 eskadrę przemianowano na „rozpoznawczą". Jednostka osiągnęła pełną gotowość bojową 25 sierpnia na lotnisku w Lidzie, po czym została przesunięta na lotnisko alarmowe Horodno. Dwa dni później rzut kołowy eskadry został przerzucony transportem kolejowym do Ostrowi Mazowieckiej. Na tamtejszej stacji kolejowej znalazł się rankiem 31 sierpnia, a po południu był już na lotnisku Folwark Rynek. Personel latający trafił pod Ostrów po locie z przygodami. Podczas lądowania w Horodnie jeden z „Karasi" uległ katastrofie, w kolejnym zaś stwierdzono poważne usterki i zawrócono maszynę do warsztatów w Lidzie. W następnym „Karasiu", w momencie porannego międzylądowania na lotnisku rozdzielczym Milewko k. Małkini, uszkodzeniu uległa goleń podwozia, ale mechanicy podjęli się samodzielnej naprawy usterki. Po południu samoloty eskadry odleciały spod Małkini na lotnisko Folwark Rynek i tutaj doszło do kolejnej katastrofy. Na niestarannie wyrównanej bruździe wywrotce i kompletnemu rozbiciu uległ „Karaś" pilotowany przez pchor. Czesława Bagińskiego. W ten sposób, na skutek złego doboru i przygotowania lotnisk, jeszcze przed wybuchem wojny eskadra utraciła bezpowrotnie trzy z dziesięciu posiadanych samolotów.

Rankiem, 1 września dowódca eskadry samodzielnie zarządził wykonanie dwóch lotów rozpoznawczych w pasie działania SGO „Narew". Pierwsza załoga wystartowała o godz. 6 w składzie: obserwator por. Bolesław Jarkowski, pilot kpr. Włodzimierz Majewski i strzelec kpr. Bolesław Salomon. Samolot zdołał wznieść się ledwie kilka metrów nad ziemię, po czym zwalił się w dół i dosłownie rozpadł. Jakimś cudem załoga nie odniosła obrażeń. Półtorej godziny później w powietrze wzniósł się „Karaś" dowodzony przez niezrażonego wcześniejszą kraksą por. Jarkowskiego, a pilotowany przez kpr. Władysława Illaszewicza. Po wykryciu kolumn niemieckich czołgów na kierunku Chorzele – Przasnysz, załoga poleciała pod Olszyn i zrzuciła 4 bomby na niemieckie tabory. Lotnicy powrócili pod Ostrów w nieuszkodzonym samolocie.

[13] Zdzisław Suwiński, dz. cyt.

W tym samym czasie, gdy por. Jarkowski z załogą znajdował się nad Prusami, nad lotniskiem Folwark Rynek pojawił się niemiecki Dornier, a dowódca eskadry kpt. pil. Leopold Hrabkiewicz, obawiając się bombardowania, zarządził przebazowanie samolotów na lotnisko polowe Zalesie, położone na północ od lotniska Folwark Rynek, w odległości 18 km od Ostrowi Mazowieckiej. Przy lądowaniu w Zalesiu kraksie i całkowitemu rozbiciu uległa kolejna maszyna. Wprawdzie tego samego dnia z warsztatów w Lidzie powrócił naprawiony „Karaś", ale jakby nie liczyć, to eskadra straciła już połowę swych samolotów i to bez udziału Niemców.

Drugi dzień wojny zszedł personelowi eskadry na zagospodarowaniu się w Zalesiu i pracach przy kamuflażu lotniska. Wykonano kilka lotów rozpoznawczych, sprawdzono z powietrza maskowanie lotniska i również z powietrza poszukiwano nowych terenów dogodnych do organizacji awaryjnych lądowisk.



Ilustracja 4. PZL 23 „Karaś"[14].

3 września, trzy załogi poleciały nad Baranowo[15]. Ze względu na rozmoknięte podłoże, zabrano niepełny ładunek bomb, który zrzucono na wrogą kolumnę wychodzącą z Baranowa do Drążewa oraz na składy amunicji pod Baranowem.

Następnego dnia, na rozpoznanie i bombardowanie wyleciały dwie załogi. Dowódca jednej z nich, ppor. obs. Zygmunt Zbucki tak wspominał ten lot:

> W rejonie Myszyńca dostaliśmy się w ogień dział różnego kalibru nieprzyjacielskiej OPL. Pilot manewrując samolotem uniknął trafień. Nadlatując w rejonie Piszu ponownie przywitał nas silny ostrzał z ziemi, ale najbardziej zaciekły ogień napotkaliśmy nad Białą Piską. Jeden z pocisków przebił gondolę, niszcząc oszklenie, a silny wiatr zerwał mi beret z głowy. Pilot klucząc wśród strumieni pocisków i odłamków skierował się na stację kol. Biała Piska, gdzie z lotu niskiego zrzuciłem bomby na transport kolejowy wyładowany samochodami i czołgami. Bombardowanie było skuteczne wzniecając ogień i panikę na stacji. W drodze powrotnej było raczej spokojnie, tylko przelatując nad polskimi pozycjami otrzymaliśmy słaby ogień od własnych oddziałów[16].

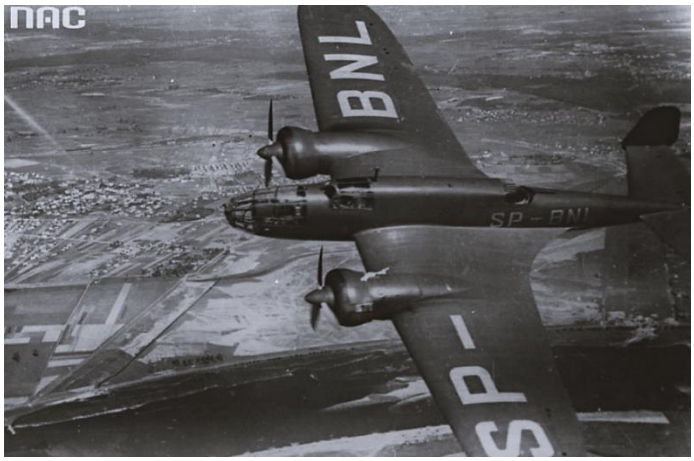
[14] Fotografia z albumu – *Polska lotnicza*, Warszawa : Główna Księgarnia Wojskowa, 1937 [za:] Wikipedia.
[15] Niem. *Baranowen*, a w latach 1938-1946 *Hoverbeck*, obecnie w gminie Mikołajki
[16] Jerzy Pawlak, *Polskie eskadry w Wojnie Obronnej. Wrzesień 1939*, s. 330.

Natomiast silnie ostrzeliwana załoga por. obs. Jarkowskiego prowadziła rozpoznanie na linii Chorzele – Szczytno – Giżycko – Orzysz. Na tym obszarze koncentrowały się wielkie niemieckie formacje, które po przebiciu się przez polskie Pomorze gotowały się w Prusach Wschodnich do ataku w kierunku Łomży i Brześcia n. Bugiem.

Wspomniany przez ppor. Zbuckiego przypadek ostrzelania samolotu przez własne oddziały nie był czymś wyjątkowym. Polskim artylerzystom nie wydano tablic identyfikacyjnych z sylwetkami samolotów niemieckich i polskich. Nic więc dziwnego, że wobec ogromnej niemieckiej przewagi w powietrzu, bezpieczniej było uznać, że wszystko, co nadlatuje, należy do Niemców. Stanisław Skalski wspominał:

> Strzelali do nas wszyscy: Niemcy i swoi. Swoi – często celniej. Niewielu wojskowych z linii orientowało się w sylwetkach swoich i obcych samolotów. Niemal każdy uważano za niemiecki, kolportowano nawet wiadomości, że Niemcy używają naszych znaków rozpoznawczych na swoich samolotach, co nie było zgodne z prawdą. Ignorancja lotnicza z okresu pokojowego owocowała tragicznie w czasie wojny. Paniczny strach przed lotnictwem w ogóle stworzył atmosferę, w której na wszelki wypadek ostrzeliwano wszystkie samoloty bez względu na uwidocznioną w ich znakach rozpoznawczych przynależność[17].

Pilot zaś, który wyszedł zwycięsko z kilku pojedynków z niemieckimi myśliwcami, opowiadał, że tylko raz w życiu poznał, co to prawdziwy strach, a zdarzyło się to gdy nieuzbrojonym RWD-8 został wysłany z rozkazami do Lublina. Szorował prawie po ziemi, aby skryć się przed operującymi wyżej niemieckimi samolotami, a tymczasem Polacy uznali za swój święty obowiązek ostrzelać nisko lecącą „wrogą" maszynę. Strzelali wyjątkowo celnie i musiał awaryjnie lądować na ziemi, gdzie został aresztowany przez polskiego porucznika z kolumny transportowej. Szesnaście godzin zajęło pechowcowi tłumaczenie, że nie jest niemieckim lotnikiem, lub – co gorsza – szpiegiem[18].



Ilustracja 5. Najnowocześniejszy samolot produkowany w międzywojennej Polsce – bombowiec PZL-37 „Łoś".
Źródło: *Narodowe Archiwum Cyfrowe*.

[17] Stanisław Skalski, dz. cyt., s. 69.
[18] Adam Zamoyski, *Zapomniane dywizjony. Losy lotników polskich*, s. 38, 39.

5 września dwie załogi zbombardowały niemieckie kolumny na drodze Kadzidło – Myszyniec. Rankiem, dnia następnego w ten sam rejon poleciała załoga dowodzona przez pchor. obs. Jana Łuckiego, który zapisał w swym dzienniku:

> Wystartowałem o godz. 4.30. Zaraz po starcie zauważyłem dwie olbrzymie łuny: płonął Różan i Ostrołęka. Zupełna cisza, tylko pożary przypominają wojnę. Lecę nad Dylewo – Kadzidło – Myszyniec. Na drogach nie widać żadnego ruchu. Zmieniamy kierunek na Olszewkę – na drodze kolumny samochodów i piechoty. Zapewne piechota zmotoryzowana. Na lewo od lasku dym. Przyglądam się lepiej – to biwak. Ruszam dalej, uprzednio rzucając szwabom parę zapalających bomb – niech mają pobudkę. Przecinamy linię kolejową Chorzele – Ostrołęka. Na stacji jakiś transport kolejowy zamaskowany słomą. Zrzucam bomby na stację i pociąg. Za chwilę palą się: transport, las i budynki przy stacji. Dolatuję do drogi Jednorożec – Krasnosielec i tu moim oczom ukazuje się kolumna pancerna, której nie widać ani początku ani końca. Zawracam do Zalesia[19].

Ponieważ linia frontu zbliżała się do Zalesia, o godz. 8 tego samego dnia samoloty eskadry odleciały na lotnisko polowe Ceranów. Już po wylądowaniu w Ceranowie dotarł ze sztabu SGO „Narew" rozkaz zaatakowania kolumn wykrytych przez pchor. Łuckiego, ale że personel naziemny i skład bomb eskadry zostały w Zalesiu, to bombardowanie musiało się odbyć z międzylądowaniem na tamtejszym lotnisku. Aby uniknąć zbytniego zamieszania i zmniejszyć ryzyko zniszczenia wszystkich samolotów jednocześnie na lotnisku, wydano rozkaz, aby każda załoga gotowa do lotu, startowała z Zalesia, nie oglądając się na następne. Tym samym samoloty nadlatywały nad wrogie kolumny w pojedynkę i w odstępach czasu, dając Niemcom czas na zorganizowanie obrony przeciwlotniczej i skoncentrowanie ognia na samotnych samolotach. W nalocie udział wzięło wszystkich pięć „Karasi", każdy z ładunkiem 600 kg bomb odłamkowych i kruszących.

Pierwszy nadleciał nad cel „Karaś" pchor. obs. Ludwika Jaksztasa. Celny ogień nieprzyjaciela uszkodził zbiornik paliwa i wyrzutnik bomb samolotu. Załoga zrzuciła tylko część bomb, a z pozostałymi zawróciła na lotnisko. Zestrzelony został natomiast samolot dowodzony przez pchor. obs. Jana Cybulskiego. On sam poległ, ciężko ranny pilot dostał się do niewoli, a strzelec wprawdzie przeżył, ale nie powrócił już do eskadry. Dramatyczny przebieg miał także lot załogi dowodzonej przez ppor. Zbuckiego, który tak zrelacjonował tę wyprawę:

> Bombardowanie kolumny koło Różana wykonaliśmy. Ogień OPL bardzo silny na całym odcinku Różan – Ciechanów. W rejonie m. Płońsk także bardzo silny ogień z ziemi, a równocześnie zostaliśmy zaatakowani przez klucz niemieckich myśliwców. Broniąc się ucieczką lotem koszącym straciliśmy orientację terenu, ale myśliwców zgubiliśmy. Lądujemy na polach majątku Cielądz k. Skierniewic. W trakcie lądowania wypatrzyła nas wyprawa 12 Ju-87, która bombardując nas zeszła do lotu koszącego, ostrzeliwując nasz samolot, który zapalił się. Strz. Cander do końca ostrzeliwał napastników z kaemów „Karasia", ale na skutek płomieni musiał go opuścić. Wybuchy amunicji zmusiły nas do wciskania się w ziemię. Trzeba było również chronić się przed

[19] Jerzy Pawlak, *Polskie eskadry w Wojnie Obronnej. Wrzesień 1939*, s. 331.

> niemieckimi pociskami. Junkersy usatysfakcjonowane zniszczeniem „Karasia", który płonął jak choinka, odleciały. Z mojej załogi nikt nie odniósł ran[20].

Załoga Zbuckiego dołączyła do rzutu kołowego eskadry 11 września w Siemiatyczach. Natomiast wieczorem 6 września z Zalesia do Ceranowa wyruszył rzut kołowy eskadry. Przejazd ten tak wspominał pchor. Łucki:

> Wreszcie ruszamy. Kolumna snuje się jak długi wąż. Jedziemy bez świateł, ale droga tak jest zawalona, że musimy zapalić bodaj zielone. Dojeżdżamy do Ostrowi. Pomimo nocy widzi się wybite leje i rozwalone budynki. Dojeżdżamy do centrum miasta i jedziemy dalej. Małkinia. Obraz nędzy i rozpaczy. Cała w płomieniach. Droga zbombardowana. Zatrzymujemy się, by poszukać jakiegoś objazdu. Przez boczną uliczkę dochodzimy do rampy kolejowej. Idziemy dalej. Płonie całe miasteczko, płoną magazyny kolejowe. Droga zawalona gruzem rozwalonych bombami domów, spod których słychać jęki i widać wystające kawałki ludzkich ciał. Idący ze mną szef eskadry nagle odskoczył. Okazało się, że nastąpił na leżącą ludzką rękę[21].

Dzień 7 września przeznaczono na maskowanie lotniska i przegląd techniczny trzech, pozostałych na stanie samolotów. Cztery samochody pojechały do Zalesia, aby zabrać pozostawiony tam sprzęt i personel. Następnego dnia, dwa samoloty udały się na rozpoznanie w rejon Siemiatycz, Nura i Siedlec, a zaraz potem pojawiły się nad lotniskiem trzy Dorniery Do-17 dokonując niecelnego bombardowania lotniska i wioski. W obawie przed ich powrotem eskadrę przebazowano na lotnisko Rogowo, a później do Małaszewicz i Prużan.

Ocalał tylko jeden samolot, którym por. Jarkowski odleciał 18 września do Czerniowców w Rumunii. Eskadrę prześladowało jakieś fatum, gdyż tego samego dnia, pod Tarnopolem rzut kołowy eskadry został otoczony, rozbrojony i wzięty do niewoli przez wojska sowieckie. Niewoli uniknął jedynie personel dowodzony przez pchor. Łuckiego. Autobus, którym jechali, dotarł następnego dnia do przełęczy Jabłonowskiej i tam przekroczył granicę polsko-węgierską.

Ilustracja 6. Samolot P-11c zamaskowany na lotnisku polowym[22].

[20] Jerzy Pawlak, *Polskie eskadry w Wojnie Obronnej. Wrzesień 1939*, s. 332.
[21] Tamże, s. 332.
[22] Ilustracja z książki – Stanisław Skalski, dz. cyt.

Mapa 2. Szlak Bojowy 51. Eskadry Rozpoznawczej do 17 września 1939 r.[23]

Raczej nie w tym samym miejscu, ale w pobliżu opisywanego lotniska powstało w 1995 r. lądowisko i baza przeciwpożarowa Lasów Państwowych. W roku 2008 zarząd nad lądowiskiem przejęła prywatna firma organizująca tam m.in. kursy pilotażu.

Ilustracja 7. Samolot Aero AT-3 na lotnisku Ostrów Mazowiecka-Grądy.
Źródło: *polska-org.pl*.

MILEWKO

Teren należał do Kazimierza Milewskiego i był położony pomiędzy wioskami Nowa Maliszewa oraz Grądy. Odległość od stacji kolejowej w Kosowie Lackim wynosiła 7 km, a nieco dalej było do stacji Małkinia. Zatwierdzono nawet projekt przedłużenia bocznicy kolejowej z tej ostatniej miejscowości. Przyszłe lądowisko było nieużytkiem porośniętym przez nieliczne krzewy i drzewka. Sto metrów dalej znajdowały się zabudowania folwarku, a pobliski zagajnik mógł służyć za kryjówkę dla sprzętu.

Milewko, jako lotnisko rozdzielcze odegrało we wrześniu 1939 r. tylko rolę epizodyczną, a o wykonanych tu operacjach wspomniano powyżej.

[23] Jerzy Pawlak, *Polskie eskadry w Wojnie Obronnej. Wrzesień 1939*, s. 335.

BIBLIOGRAFIA

Dymek Przemysław, *Samodzielna Grupa Operacyjna Narew 1939 w polskiej historiografii wojskowej*, Poznań ; Wydawnictwo SORUS, 1999.

Pawlak Jerzy, *Polskie eskadry w Wojnie Obronnej 1939*, Warszawa ; Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, 1982.

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.

Skalski Stanisław, *Czarne krzyże nad Polską*, Warszawa ; Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, 1985.

Suwiński Zdzisław, *Lotniska operacyjne pierwszego przeznaczenia SGO „Narew" we wrześniu 1939 r.*, na portalu: *infolotnicze.pl*.

Zamoyski Adam, *Zapomniane dywizjony. Losy lotników polskich*, Londyn ; Wydawnictwo PULS, 1995

ILUSTRACJA WYRÓŻNIAJĄCA ARTYKUŁ

Silni zwarci gotowi. Pożyczka obrony przeciwlotniczej, autor i miejsce wydania plakatu nieznane, 1939 r. Źródło: Biblioteka Narodowa – Polona. Domena publiczna.