Sławomir Łaniecki
Uniwersytet Kazimierza Wielkiego, Bydgoszcz

Przechwycenie niemieckiej wyprawy bombowej przez polskie myśliwce w okolicach Aleksandrowa Kujawskiego 4 września 1939 roku, znane w literaturze jako bitwa nad Początkowem, w świetle źródeł

W trakcie kampanii wrześniowej 1939 roku lotnictwo polskie stoczyło wiele powietrznych pojedynków z samolotami Luftwaffe. Intensywne walki z przeważającymi siłami wroga prowadzono w pobliżu frontu, na jego bezpośrednim zapleczu oraz na dalekich tyłach. Z niespotykaną jak do tej pory intensywnością w najnowszej historii konfliktów zbrojnych nad terytorium Polski zapuszczały się liczne niemieckie formacje lub pojedyncze maszyny. Pomorze i Kujawy znalazły się w obszarze operowania *Luftflotte* 1 pod dowództwem *General der Flieger* Alberta Kesselringa (1885–1960). Niemcy posiadali przytłaczającą przewagę lotniczą nad Polakami. W strefie walk pierwszych dni września nad regionem pomorskim i kujawskim operowało lotnictwo Armii „Pomorze", składające się z sił powietrznych należących wcześniej do 4. Pułku Lotniczego bazującego w Toruniu i Bydgoszczy. Siłami tymi, jako szef Lotnictwa i Obrony Przeciwlotniczej Armii „Pomorze" dowodził płk Bolesław Stachoń (1897–1941). Tuż przed wybuchem walk samoloty lotnictwa armijnego przesunięto na lotniska polowe lub oddelegowano w inne obszary powietrznych działań.

Elitą każdego z przedwojennych pułków lotniczych były dywizjony myśliwskie. Jednostki te w momencie wybuchu wojny przeszły pod dowództwo poszczególnych armii – „Modlin", „Pomorze", „Poznań", „Łódź", „Kraków", jedna eskadra pod dowództwo Samodzielnej Grupy Operacyjnej „Narew", a trzy dywizjony działały jako

Brygada Pościgowa w ramach lotnictwa dyspozycyjnego Naczelnego Dowódcy Lotnictwa. III/4 dywizjon myśliwski 4. Pułku Lotniczego przypisany był Armii „Pomorze". Dywizjon dowodzony przez kpt. pil. Floriana Laskowskiego (1902–1939) składał się z eskadr oznaczonych numerami: 141. pod dowództwem kpt. pil. Tadeusza Rolskiego (1906–1991) i 142. pod dowództwem kpt. pil. Mirosława Leśniewskiego (1903–1939). Dysponowały one łącznie 22 najnowocześniejszymi w polskim lotnictwie myśliwcami PZL P. 11c oraz jednym szkolnym RWD-8. Myśliwce polskie, kilka lat wcześniej należące do światowej czołówki, w 1939 roku ustępowały niemal wszystkim maszynom użytym przez Luftwaffe w kampanii wrześniowej. Ustępowały myśliwcom i bombowcom w większości kluczowych osiągów – w sile uzbrojenia, prędkości oraz osiąganym pułapie. Mimo tak wyraźnych dysproporcji – technicznej oraz ilościowej, Polacy podjęli, i to z całkiem niezłym skutkiem, tę nierówną rywalizację[1].

Eskadry III/4 dywizjonu myśliwskiego od rana 1 września 1939 roku, operując z polowego lotniska w Markowie pod Gniewkowem (do czasu przeniesienia jednostki daleko na południe Polski funkcjonowały jeszcze polowe lotniska w Kaczkowie, Poczałkowie i Osięcinach), wykonywały loty operacyjne i bojowe głównie w osłonie niezwykle ważnych dla wojska przepraw mostowych na Wiśle w Fordonie i Toruniu oraz przeprawy promowej w okolicach Chełmno – Świecie. W kolejnych dniach walk zapuszczały się również daleko za Nakło w stronę Schneidemühle (Piła), pod Wągrowiec oraz Grudziądz. W tym ostatnim przypadku myśliwce użyte zostały z tragicznym dla siebie skutkiem do zwalczania celów naziemnych[2]. W trakcie pierwszych sześciu wrześniowych dni spędzonych w strefie operowania Armii „Pomorze" dywizjon odniósł sukcesy, zaliczył porażki, poniósł straty w ludziach oraz stoczył kilka bitew powietrznych z maszynami wroga, stając się najskuteczniejszym dywizjonem pierwszego tygodnia kampanii wrześniowej. Jedna z najbardziej znanych potyczek powietrznych, o której pamięć do dziś jest pielęgnowana, szczególnie w lokalnym środowisku, rozegrała się w południe 4 września 1939 roku nieopodal lądowiska

[1] Więcej o organizacji polskiego lotnictwa w chwili wybuchu wojny patrz: J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie obronnej 1939*, Warszawa 1991.

[2] O bitwie w okolicach Grudziądza stoczonej przez eskadry 141. i 142. 2 września patrz: P. Sikora, *Bitwy polskiego lotnictwa 1918–1945*, Warszawa 2016, s. 72–76.

Pilot Tadeusz Rolski.
Zbiory Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie.

Pilot Mirosław Leśniewski.
Zbiory Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie.

w Poczałkowie, wsi leżącej niespełna osiem kilometrów na południowy zachód od Aleksandrowa Kujawskiego. W starciu z niemieckimi maszynami udział wzięli piloci 141. i 142. eskadry[3].

W dniach od 1 do 3 września eskadry dywizjonu znajdowały się w nieustannej służbie. W tym czasie doszło do wielu powietrznych pojedynków między polskimi myśliwcami a samolotami przeciwnika. Według polskich statystyk do końca dnia 3 września piloci III/4 dywizjonu myśliwskiego na pewno strącili 12 nieprzyjacielskich maszyn[4]. Nie obyło się jednak bez strat własnych. W działaniach nieopodal Grudziądza, gdzie część dywizjonu atakowała niemieckie oddziały z 21. Dywizji Piechoty (kompania przeciwlotnicza z *Panzerabwehr-Abteilung* 21, czyli z 21. zmotoryzowanego batalionu przeciwpancernego, zgłosiła zestrzelenie trzech polskich maszyn), w pobliżu wsi Gruta 2 września poległ dowódca dywizjonu kpt. pil. Florian Laskowski. W operacji tej życie stracili również ppor. pil. Władysław Urban (1911–1939), którego samolot spadł w okolicach wsi Rogoźno, oraz kpr. pil. Benedykt Mielczyński (1914–1939), który ranny i na uszkodzonej maszynie wylądował pod wsią Tarpno Wielkie, o własnych siłach opuścił maszynę, lecz po krótkiej chwili zmarł. Do momentu późniejszego odnalezienia się przypuszczano, że podobny los spotkał także ppor. pil. Edwarda Jankowskiego (1913–1942)[5].

Po śmierci Laskowskiego dowództwo nad dywizjonem powierzono Rolskiemu. Jedną z pierwszych jego decyzji było rozpoczęcie przygotowań do przenosin na kolejne lotnisko polowe, które ostatecznie wyznaczono nieco na południowy zachód od majątku Poczałkowo niedaleko Aleksandrowa Kujawskiego. Pierwotnie w grę wchodziło Kaczkowo, ale uznano, że lądowisko to mogło już zostać rozpoznane przez Luftwaffe. Tymczasem eskadry zbyt długo pozostawały w Markowie. Istniała

---

[3] Instytut Polski i Muzeum im. gen. W. Sikorskiego w Londynie [dalej: IPMS], sygn. LOT.A.II.15/1a., Dziennik działań III Dyonu Myśliwskiego 4 Pułku Lotniczego w kampanii wrześniowej 1939 w Polsce.

[4] J. Pawlak, op. cit., s. 114, 122. Do liczby zestrzelonych przez pilotów dywizjonu samolotów należy doliczyć pomyłkowe strącenie przez por. pil. Mariana Pisarka 3 września samolotu typu PZL 23 Karaś, należącego do 42. eskadry rozpoznawczej.

[5] IPMS, sygn. LOT.A.II.15/1a, Dziennik działań… Por. także: Ł. Łydżba. *Toruniacy nad frontem. Interwencja naziemna i wymiatanie III/4 Dywizjonu Myśliwskiego 2 września 1939 roku*, „Technika Wojskowa Historia", 2017, nr 2. W internetowym obiegu występuje inna historia okoliczności śmierci Benedykta Mielczyńskiego niż ta opisana wyżej. Według tej wersji, zaznaczę nieprawdziwej, rannego pilota z uszkodzonej maszyny wyciągnęli mieszkańcy Tarpna i przenieśli do jednego z gospodarstw we wsi. Pilotem miał opiekować się kilkunastoletni chłopiec, Jan Kraszewski. Gdy dzień później do wsi wkroczyli Niemcy, zastrzelili Mielczyńskiego i chłopca.

realna obawa, że Niemcy mogli zlokalizować również położenie tego lądowiska, więc jego opuszczenie uznano za palącą sprawę. Poza tym w pobliżu zamieszkiwała ludność pochodzenia niemieckiego, co tylko potęgowało obawy przed zdradą. Być może znane już były lotnikom wydarzenia rozgrywające się tego samego dnia w Bydgoszczy, gdzie doszło do paniki cofającego się wojska polskiego oraz akcji o charakterze zbrojnym ze strony mniejszości niemieckiej, które uznano za skoordynowane działania dywersyjne na tyłach polskich. O dywersji niemieckiej mówiło wiele raportów wojskowych, których treść przedostawała się do powszechnego obiegu, docierając również do operujących na zapleczu oddziałów wojskowych[6]. Linia frontu głównych walk nieubłaganie przesuwała się na wschód i południe. Wycofujące się z kierunku północnego przez Bydgoszcz oddziały polskie, przede wszystkim formacje z 15. Dywizji Piechoty, odchodziły na nową linię obrony zlokalizowaną pomiędzy Solcem Kujawskim a Łabiszynem. Bezpośrednio zagrożone były już przeprawy wiślane między Chełmnem a Grudziądzem i tylko kwestią czasu pozostawało ich utrzymanie. Całkowita utrata przepraw zamknęłaby tę drogę ewakuacyjną dla żołnierzy polskich podążających ku Wiśle lub już znajdujących się przy przeprawach po zachodniej stronie rzeki, a jednocześnie otworzyłaby z tego kierunku drogę do dalszego niemieckiego parcia w kierunku południowym i wschodnim. Sytuacja w tej części frontu była na tyle dramatyczna, że dowodzący Armią „Pomorze" gen. dyw. Władysław Bortnowski (1891–1966) oddał się do dyspozycji Naczelnego Wodza. Marszałek Edward Śmigły-Rydz (1886–1941) nie przyjął rezygnacji i kazał mu nadal kierować rozpadającym się pod niemieckim naporem związkiem taktycznym[7]. Z powietrza nie dało się ocenić powagi

---

6 S. Skalski, *Czarne krzyże nad Polską*, Warszawa 1985, s. 84–86; L. Moczulski, *Wojna Polska 1939*, Warszawa 2009, s. 676; *Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej*, t. I: *Kampania Wrześniowa 1939*, cz. 2, praca zbiorowa, Londyn 1954, s. 380. O działaniach dywersyjnych patrz: IPMS, Akta z kampanii wrześniowej 1939 r. [dalej: AKW], sygn. A.II.11/19, dok. nr 11, Odpis depeszy szefa Oddziału III Armii „Pomorze" płk. Aleksandra Aleksandrowicza do szefa SNW WP gen. Wacława Stachiewicza, 3 września 1939 r., godz. 18.52; IPMS, AKW, sygn. A.II.11/1, dok. nr 22, Meldunek sytuacyjny dowódcy Armii „Pomorze" gen. Władysława Bortnowskiego do szefa SNW WP gen. Wacława Stachiewicza, juzogram z 3 września 1939 r., godz. 22.00; sygn. A.II.11/3, dok. nr 10, Meldunek sytuacyjny Oddziału II SNW WP, 3 września 1939 r., godz. 11.00; S. Skalski, op. cit., s. 84–86.

7 IPMS, sygn. LOT. A.II.7/1/f, Sprawozdanie z przebiegu działania lotnictwa Armii „Pomorze" w wojnie polsko-niemieckiej 1939 r., s. 8–9; AKW, sygn. A.II/11/4, Meldunek sytuacyjny szefa sztabu 15. DP ppłk. Józefa Drotlewa, 4 września 1939 r.; ibidem, Ogólny rozkaz operacyjny na dzień 5 września ppłk. Józefa Drotlewa szefa sztabu 15. DP, 4 września 1939 r., godz. 15.00; L. Moczulski, op. cit., s. 676–677; A. Zawilski, *Bitwy polskiego września*, Kraków 2009, s. 162–165.

sytuacji. Toruńscy lotnicy zdali sobie tak naprawdę sprawę z tego, co dzieje się na linii frontu, dopiero wówczas, gdy w Poczałkowie, gdzie 4 września znaleźli się myśliwcy III/4 dywizjonu, pojawiły się zdezorientowane grupy polskich żołnierzy piechoty oraz kawalerzyści z 18. Pułku Ułanów wsławionego w walkach pod Chojnicami 1 września, w tym w szarży pod Krojantami. Żołnierze ci opowiadali, jak ich jednostki już pierwszego dnia wojny zostały rozbite, a oni, nie chcąc dostać się do niewoli, bezdrożami przedzierali się na południe. Niektórych trzeba było aresztować ze względu na podejrzane zachowanie i sianie defetyzmu[8].

4 września od wczesnych godzin rannych dywizjon przenoszono stopniowo do Poczałkowa. Najpierw do celu dotarł rzut kołowy, który w nowym miejscu zainstalował się ok. godziny ósmej. Dopiero wówczas odlecieć mogły myśliwce. Piloci przenosząc się na nowe lądowisko, musieli jeszcze wykonać powierzone im zadania. Samoloty myśliwskie, rozpoznawcze i towarzyszące miały utrzymywać łączność między sztabem armii a dowództwami poszczególnych dywizji, prowadzić rozpoznanie na linii Bydgoszcz – Tuchola – Grudziądz, Bydgoszcz – Nakło – Schneidemühl, w kierunku Prus Wschodnich, oraz osłaniać przeprawy na Wiśle w rejonie operowania. Po latach Stanisław Skalski (1915–2004) w swoich wspomnieniach z kampanii wrześniowej zatytułowanych *Czarne krzyże nad Polską* nadmieniał, że ze 141. i 142. eskadry wytypowano pilotów, którzy mieli przebywać nieustannie w powietrzu, zmieniając się tak, by zadanie patrolowe zawsze wykonywał przynajmniej jeden samolot. Piloci myśliwców mieli pretensje, że to właśnie im wyznacza się zadania zwiadowcze, podczas gdy lotnictwo armijne posiadało samoloty zwiadowcze i obserwacyjne typu Lublin R-XIII czy RWD-14 Czapla, choć gwoli prawdy przyznać należy, iż z powodu bardzo słabych parametrów technicznych tych maszyn kompletnie nie przystawały one do współczesnego pola walki. Były łatwym łupem nie tylko dla niemieckich myśliwców, ale również artylerii przeciwlotniczej. Mimo tych mankamentów wypełniały one nadal swoje zadania, o czym już po wojnie pisał Tadeusz Rolski. Ponadto po pierwszych trzech dniach walk wrześniowych sytuacja na froncie jak

[8] L. Moczulski, op. cit., s. 620–621; A. Zawilski, op. cit., s. 151; S. Skalski, op. cit., s. 87; T. Rolski, *Uwaga, wszystkie samoloty*, Warszawa 1959, s. 54–55.

Pilot Stanisław Skalski.
Zbiory Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie.

i na jego zapleczu była tak dynamiczna, iż komplikowała się dla Polaków niemal z godziny na godzinę. Niemieckie zagony pancerne i zmechanizowane coraz bardziej kruszyły polską obronę, mobilne czołówki zwiadowcze pojawiały się na polskich tyłach w różnych, często zaskakujących miejscach, stąd taką wagę polskie dowództwo przywiązywało do meldunków z rozpoznania lotniczego. W związku z tym posyłano na zwiady najlepsze polskie samoloty i pilotów[9].

Z opublikowanych po latach wspomnień lotników można wprost wyczytać, że pilotów coraz bardziej niepokoiła zmieniająca się na niekorzyść Polaków sytuacja. Nastawienia tego nie zmieniło nawet wypowiedzenie wojny Trzeciej Rzeszy przez Wielką Brytanię i Francję. Jeszcze przed wybuchem działań wojennych lotnicy zdawali sobie sprawę z niemieckiej przewagi w powietrzu, ale to, czego zaczęli doświadczać w rzeczywistym boju, wzbudzało w nich frustrację i złość z powodu

[9] S. Skalski, op. cit., s. 81; T. Rolski, op. cit., s. 47–48.

bezsilności i bezradności. Co z tego, że przez trzy pierwsze dni walk powietrznych zgłoszono liczne strącenia nieprzyjacielskich samolotów, skoro zdawało się wszystkim, że wróg tak naprawdę na polskim niebie robi wszystko, co chce. Polscy piloci nie tylko nie mieli wytchnienia w powietrzu, ale zaczynało brakować go im również na ziemi. Powodem były regularne bombardowania polskich lotnisk i związane z tym częste zmiany miejsca postoju. Kilka dni służby bez przerwy w najwyższym napięciu psychicznym i fizycznym nadwątliło siły pilotów. Wydawało się, że myśliwcy robią wszystko, co mogą i na co ich stać, a jednak w wielu ważnych momentach walk nie byli w stanie znaleźć się tam, gdzie ich obecność była potrzebna[10].

Jeszcze zanim samoloty opuściły Markowo, do punktu dowodzenia dywizjonem dotarł meldunek o kręcącym się ok. dwa kilometry na zachód, w pobliżu osady Lipie, samotnym, zapewne rozpoznawczym, Dornierze Do 17. Gdy myśliwcom wydano polecenie do startu w celu przechwycenia wroga, nieprzyjacielska maszyna została dostrzeżona przez obsługę naziemną lądowiska. Wróg sprawiał wrażenie, jakby nie miał w ogóle pojęcia, że znalazł się w tak niebezpiecznym dla niego miejscu, chociaż Polacy nie wykluczali, że mógł to być wabik mający na celu zlokalizowanie polskiego lotniska polowego. Wówczas już tylko kwestią czasu byłoby pojawienie się formacji, która miałaby za zadanie zrównanie z ziemią tego miejsca. Przygotowane do startu myśliwce klucza kpt. pil. Mirosława Leśniewskiego, ze Skalskim i Karolem Pniakiem (1910–1980) w roli skrzydłowych, bez dalszej zwłoki, o godzinie sódmej, zaczęto podrywać w powietrze. Tuż przed startem silnik w maszynie Skalskiego przestał pracować. Mechanicy pospiesznie zaczęli szukać przyczyny. Po kilku próbach motor zaskoczył i samolot z kilkuminutowym opóźnieniem wzbił się w powietrze. W tej sytuacji pościg za goniącymi nieprzyjaciela kolegami nie miał sensu. Pilot postanowił pokrążyć w pobliżu lądowiska, obserwując poczynania majaczących gdzieś w oddali samolotów. Po upływie kolejnych kilku minut Skalski spostrzegł, iż bombowiec zakręcił w stronę lotniska, starając się umknąć usiłującym osaczyć go polskim myśliwcom, tym razem lecąc wprost na niego. W związku z tym obrócił swoją maszynę w stronę

[10] L. Moczulski, op. cit., s. 620–621; A. Zawilski, op. cit., s. 151; S. Skalski, op. cit., s. 87; T. Rolski, op. cit., s. 54–55.

przeciwnika. Lepszej sytuacji nie mógł sobie wyobrazić. Otworzył ogień do pędzącego z naprzeciwka dorniera niemal w ostatniej chwili, po czym zszedł z kursu bombowca, poderwał samolot w górę i kładąc się przez skrzydło, obrócił się za przeciwnikiem. Wówczas, jak po latach wspominał, zauważył wydobywającą się z jego prawego silnika najpierw cienką smugę białego dymu, która stopniowo gęstniała i ciemniała. Pomyślał, że być może jeszcze wcześniej mógł go trafić któryś z goniących myśliwców, natomiast po jego ostrzale ciemna smuga świadczyła, że ostatnie trafienia były najbardziej skuteczne. W meldunku sporządzonym po tym starciu nie ma żadnej informacji, aby Leśniewski czy Pniak mogli wcześniej trafić dorniera. W swoim pobitewnym sprawozdaniu Skalski podkreślił także, że czarny dym wydobywający się z silnika dostrzegł dopiero w okolicach Solca Kujawskiego, gdzie nieprzyjaciel zszedł do lotu koszącego tuż nad wierzchołkami drzew. Tam też dopiero przerwał pościg, gdyż wróg leciał szybciej i nie było sensu gonienie go. We wspomnieniach dodawał również, że niemiecki tylny strzelec pokładowy długo ostrzeliwał się, toteż zmusił go do milczenia. Według Skalskiego został on ranny lub zabity. Ostatecznie całej trójce, to jest Skalskiemu, Leśniewskiemu i Pniakowi, przyznano po 1/3 uszkodzenia nieprzyjacielskiej maszyny. Z niemieckiej dokumentacji wynika zaś, o czym w swojej książce o działaniach Luftwaffe nad Polską we wrześniu 1939 roku pisze Marius Emmerling, że o tej porze dnia żaden dornier w opisanym sektorze nie został zestrzelony. Jeżeli udało się Skalskiemu samolot wroga faktycznie uszkodzić, to zniszczenia musiały być na tyle niewielkie, że wystarczyła doraźna naprawa w warsztatach jednostki i bombowiec mógł natychmiast wrócić do służby. Brakuje również informacji o rannym lub zabitym tylnym strzelcu dorniera[11]. Jako że Polakom na tym etapie wojny regularnie zdarzały się pomyłki w identyfikacji niemieckich maszyn, niewykluczone jest, że zaatakowany przez Polaków samolot wcale nie był Dornierem 17, lecz Heinklem 111. Sylwetki obu modeli oglądane z pewnej odległości są do siebie nawet podobne. W godzinach rannych 4 września w okolicach Torunia operowały dwie eskadry bombowców typu He 111 z I/KG 1 osłaniane przez Me 110 z I/ZG 1, które jeszcze przed dziewiątą

[11] IPMS, sygn. LOT.A.II.15/1c, teczka: Eskadra myśliwska 142 „Pszczoła". Meldunek lotniczy ppor. pil. Stanisława Skalskiego z 4 września 1939 r.; S. Skalski, op. cit., s. 70–71; M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską 1939*, cz. II: *Kampfflieger*, Gdynia 2005.

bombardowały lotnisko toruńskie. Również przed godziną dziewiątą w rejonie operowały He 111 należące do I/KG 152, których zadaniem było bombardowanie celów wzdłuż linii kolejowej Toruń – Inowrocław – Mogilno oraz drogi Bydgoszcz – Inowrocław[12]. Do tego można dodać pojedyncze poranne loty Heinkli 111 ze *Stabsstaffel*/KG 26. Jeden samolot jeszcze przed godziną siódmą rozpoznawał sektor Toruń – Bydgoszcz – Wąbrzeźno, natomiast drugi pojawił się w okolicach Inowrocławia i Mogilna ok. dziewiątej. Wymienione wyżej formacje nie poniosły tego dnia żadnej straty. Natomiast Dorniery 17 należące do II/KG 2, II/KG 3 oraz III/KG 3 operowały w różnych godzinach i to w sektorze na północ i wschód od Torunia, więc mało prawdopodobne, aby jakiś tego typu bombowiec zabłądził tak daleko na południe[13].

Powyższy przykład można potraktować jako modelowy dla całych działań powietrznych II wojny światowej. Problem wiarygodności zgłaszanych zestrzeleń jest dużo bardziej powszechny i dotyczy znacznej liczby pilotów, którym oficjalnie przyznano powietrzne trofea. Odnosi się to do każdej strony walczącej podczas tej wojny. Uznany brytyjski historyk lotnictwa Christopher Shores kilkadziesiąt lat badając tę problematykę, doszedł do konkluzji, że nigdy nie uda się ustalić rzeczywistej liczby strąconych lub uszkodzonych maszyn przeciwnika z różnych powodów, i z tym poglądem należy się zgodzić. Jedną z zasadniczych według niego przyczyn jest permanentne zawyżanie zgłoszeń celnych trafień przez każdą z walczących stron. Odbywało się to nieświadomie, innym razem zawyżano statystyki, jak w przypadku pilotów sowieckich czy brytyjskich, nierzadko z powodu nacisków politycznych lub dla potrzeb propagandowych. Podobna rzecz miała miejsce po stronie niemieckiej. Angielski historyk sugeruje, że znaczna część owych zawyżeń była raczej nieświadoma, jak te, które zgłaszano w efekcie starć powietrznych, gdy przeciwko sobie na niewielkim skrawku nieba stawało kilkadziesiąt, a nierzadko kilkaset maszyn. W takich przypadkach równie często dochodziło do sytuacji, gdy zestrzelenie jednej maszyny przypisywało sobie kilku pilotów skupionych i atakujących konkretny obiekt, nawet nie wiedząc, że atakowany był on również przez kogoś innego. Gdy do tego dodamy tzw. zestrzelenia prawdopodobne,

[12] M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską 1939*, cz. II: *Kampfflieger*…, s. 81.
[13] Ibidem, s. 82.

uszkodzenia oraz konfabulacje pilotów, którzy celowo przypisywali sobie strącenia, jakich nigdy nie udało się zweryfikować lub ich weryfikacja przeprowadzona została w sposób budzący wątpliwości, będziemy mieli dopełnienie obrazu. Zatem zsumowane po zakończeniu działań wojennych liczby zestrzeleń należałoby zmniejszyć dwu-, a nawet trzykrotnie[14]. Kwestia ta oczywiście dotyczy również polskich pilotów i ich osiągnięć w trakcie kampanii wrześniowej oraz w okresie późniejszych walk na niebie zachodniej Europy.

Podobne stanowisko można przyjąć wobec wydarzeń, które 4 września, w połowie dnia, rozegrały się na niebie w okolicach Aleksandrowa Kujawskiego. Szczegółowa analiza zachowanych polskich oraz niemieckich źródeł dotyczących tego wydarzenia pozwala spojrzeć na nie z różnych perspektyw, a końcowa weryfikacja efektów powietrznej bitwy, jakże odmienna od oficjalnie obowiązującej w polskiej literaturze, wcale nie ujmuje polskiej stronie jej bohaterstwa czy skuteczności bojowej. Tego dnia rano, w południe i w godzinach popołudniowych Luftwaffe wykazała się znaczną aktywnością powietrzną, prowadząc loty w okolicach Torunia, Lipna i Włocławka z zadaniem niszczenia celów naziemnych, głównie bombardowania szlaków komunikacyjnych, obiektów cywilnych i wojskowych lub ostrzeliwując z broni pokładowej kolumny wojska i cywili. Tego dnia celem nalotu stał się m.in. dworzec kolejowy w Aleksandrowie Kujawskim, a więc obiekt pobliski dla polskich myśliwców, oraz równie nieodległy dworzec kolejowy w Wagańcu[15]. Dokładnie w południe z jedną z takich wypraw bój nad Poczałkowem stoczyli myśliwcy 141. i 142. eskadry. Około półgodzinne starcie, które do historii przeszło jako bitwa nad Poczałkowem, według polskich dokumentów i relacji naocznych świadków dało Polakom, w zależności, z którego opracowania zaczerpniemy dziś

[14] Ch. Shores, J. Foreman, C. Thomas, *Zwycięstwa i straty. Brytyjscy historycy lotnictwa o zestrzeleniach,* „Lotnictwo", 2006, nr 1, s. 45.

[15] Jak do tej pory najlepszy opis kampanii wrześniowej z niemieckiego punktu widzenia, w oparciu o niemieckie źródła i publikacje, dał Marius Emmerling. W jego opracowaniach znaleźć można również informacje dotyczące bitwy nad Poczałkowem. Patrz tenże: *Luftwaffe nad Polską 1939*, cz. I: *Jagdflieger*, Gdynia 2002; *Luftwaffe nad Polską 1939,* cz. II: *Kampfflieger*; *Luftwaffe nad Polską*, cz. III: *Stukaflieger*, Gdynia 2006. O zbombardowaniu dworca kolejowego w Wagańcu pisze: B. Smykowski, *Lotnictwo Armii „Pomorze" w kampanii polskiej 1939 r.*, Bydgoszcz 2017, s. 59.

informacje, pięć[16] lub cztery[17] zwycięstwa. Nie obyło się przy tym bez strat własnych, których konsekwencją była późniejsza śmierć zestrzelonego w starciu kpt. pil. Mirosława Leśniewskiego. Najbliższe prawdy dane na temat efektów bitwy przekazują zachowane do naszych czasów, chociaż także niekompletne, dokumenty niemieckie, na które powołuje się Marius Emmerling. Niemcy z kolei po bitwie zgłosili zestrzelenie trzech polskich samolotów. Analiza porównawcza polskich i niemieckich źródeł, dokonana przez Emmerlinga, rzuca nowe światło na te wydarzenia i pozwala wyciągnąć wnioski uprawniające do podważenia obowiązujących w świadomości historycznej przytoczonych wyżej liczb odniesionych „pewnych" powietrznych zwycięstw.

W poniedziałek 4 września 1939 roku, jeszcze przed południem, eskadry 141. i 142. wylądowały w Poczałkowie. Samoloty wracające z przydzielonych im zadań lądowały o różnej porze. Nie minęło wiele czasu, gdy w pobliżu lądowiska przeleciała dość liczna niemiecka wyprawa bombowa, składająca się z kilkudziesięciu samolotów typu Junkers Ju 87 Stuka i, jak mieli zaobserwować Polacy, także z Dorniérów Do 17. Wyprawa bombowa osłaniana była przez messerschmitty typu Me 109. W rzeczywistości w tej konkretnej wyprawie nie uczestniczyły dorniery, lecz 29 bombowców nurkujących zwanych potocznie stukasami z 8. i 9. *Staffel* III/StG 2, natomiast 7. *Staffel* wyleciała z ok. godzinnym opóźnieniem. Całość faktycznie osłaniały jednosilnikowe Messerschmitty Me 109 z I.(J)/LG 2, choć pierwotnie do wyprawy przydzielone były dwusilnikowe zerstörery, czyli Messerschmitty Me 110 z I/ZG 1, które przed operacją odwołano. Zadaniem tej formacji było bombardowanie linii komunikacyjnych, węzłów kolejowych, składów pociągów i napotkanych kolumn wojskowych w okolicach

[16] Dla przykładu, pięć zestrzelonych samolotów Luftwaffe w swoich wspomnieniach wymienił Tadeusz Rolski, dodając do grona czterech myśliwców, którym tuż po bitwie zatwierdzono strącenia (Lachowicki-Czechowicz, Skalski, Leśniewski, Pniak), także Mariana Pisarka: idem, op. cit., s. 63–64. Liczbę tę, zapewne za Rolskim, powtórzył Jerzy Pawlak w starszym opracowaniu opisującym działania polskiego lotnictwa w kampanii wrześniowej 1939 r.: idem, *Polskie eskadry w wojnie obronnej 1939*, Warszawa 1982, s. 69, 75. Błąd ten skorygował do liczby czterech pewnych zwycięstw w kolejnym wydaniu książki, nie wymieniając już Pisarka w gronie zwycięzców walk powietrznych 4 września: idem, *Polskie eskadry w wojnie obronnej 1939*, Warszawa 1991, s. 114, 122.

[17] W najnowszej literaturze o czterech polskich zwycięstwach nad Poczałkowem piszą Grzegorz Sojda i Grzegorz Śliżewski w biografii Stanisława Skalskiego. Wyraźnie jednak zaznaczają, że Lech Lachowicki-Czechowicz swój sukces powietrzny osiągnął kilkadziesiąt minut wcześniej, zanim zaczęła się poczałkowicka bitwa toruńskiego dywizjonu z powracającą niemiecką wyprawą bombową. Opis ten jest zgodny z polskimi zapisami źródłowymi. Patrz: G. Sojda, G. Śliżewski, *Generał pilot Stanisław Skalski. Portret ze światłocieniem*, Warszawa 2015, s. 39–40.

Torunia – Włocławka – Lipna[18]. Niestety, w momencie gdy pojawiła się niemiecka formacja, nie było jeszcze na miejscu dowódcy dywizjonu kpt. pil. Tadeusza Rolskiego, który kategorycznie zakazał wypuszczania maszyn bez jego zgody, nie licząc zwiadu por. pil. Stanisława Zielińskiego (1903–1941). W zaistniałych okolicznościach polskim pilotom trudno było pogodzić się z tą decyzją, gdy przeciwnik znalazł się dosłownie na wyciągnięcie ręki. Konsternację myśliwców przerwał zastępujący nieobecnego dowódcę kpt. pil. Mirosław Leśniewski i dokładnie o godzinie 12.18 pozwolił na poderwanie w powietrze klucza pod dowództwem por. pil. Mariana Pisarka (1912–1942) w składzie z ppor. pil. Lechem Lachowickim-Czechowiczem (1915–1940) i sierż. pchor. pil. Franciszkiem Czajkowskim (1916–1942). W ten sposób rozpoczynała się wstępna faza bitwy nad Poczałkowem. Start odbył się w pośpiechu, a wznoszący się piloci nie oglądali się na siebie, tylko natychmiast ruszali na wroga. Niemieckie samoloty leciały w znacznym rozproszeniu i na wysokości ok. 1,5 tys. metrów. Polakom udało się zbliżyć do formacji składającej się z czterech junkersów. „Jedenastki" atakujące pojedynczo na wybrane cele miały nie lada problem z niemieckimi maszynami. Marian Pisarek odnotował później w meldunku z lotu, że gdy wybrał jedną z maszyn wroga i ją zaatakował, natychmiast został otoczony przez kilka nieprzyjacielskich samolotów i sam znalazł się w niebezpieczeństwie. W takich okolicznościach nie miał innego wyjścia, jak po prostu uciekać. Po wylądowaniu doliczył się kilkudziesięciu dziur po kulach w kadłubie, skrzydłach, a nawet dwie przestrzeliny w śmigle[19]. Jeszcze w powietrzu tak obfite ostrzelanie polskiego myśliwca i jego ucieczkę ku ziemi Niemcy potraktowali jako powietrzne zwycięstwo i faktycznie nie pomylili się, gdyż samolot Pisarka, mimo że lotnik szczęśliwie wylądował, nie nadawał się do dalszej walki. Najpewniej tym, który okazał swoją wyższość nad Polakiem, był Lt. Jürgen Göring z 8. *Staffel*, któremu w konsekwencji, mimo iż zabiegał o przyznanie zestrzelenia, uznano tylko uszkodzenie[20]. Za to

---

[18] S. Skalski, op. cit., s. 88–89; T. Rolski, op. cit., s. 56–58; M. Emmerling, *Luftwaffe…*, cz. III: *Stukaflieger*, s. 61–62.

[19] IPMS, LOT.A.II.15/1/b, teczka: Eskadra myśl. 141. „Osa". Meldunek lotniczy por. pil. Mariana Pisarka z 4 września 1939 r.

[20] P.C. Smith, *Junkers Ju 87 Stuka*, The Crowood Press, Ramsbury 1998, s. 60. Ciekawostką jest to, że cytowany w tym opracowaniu dowódca 8. *Staffel*. Hptm. Waldemar Plewig, bezpośredni przełożony Lt. Jürgena Göringa, świadek ostrzelania przez swojego towarzysza polskiej maszyny, jednocześnie

finał starcia Lachowickiego-Czechowicza z innym stukasem zakończył się dla tego ostatniego nieszczęśliwie. Ostrzelany junkers, należący do 9. *Staffel*, rozbił się o ziemię, a śmierć ponieśli pilot Uffz. Willhelm Berchneider i radiooperator/strzelec Gefr. Max Zeidler[21].

Tymczasem w Poczałkowie w stan gotowości postawiono wszystkie samoloty. Rolski, który zjawił się już na miejscu, zapoznawszy się z sytuacją, zaniepokoił się, że lotnisko może zostać zaatakowane z powietrza i wolał na tę ewentualność być przygotowanym. Nie pomylił się wiele, gdyż tuż po godzinie 13.30 niemieckie maszyny ponownie pojawiły się w pobliżu, chociaż nie z zamiarem zbombardowania lądowiska, a tylko przelotem. Tym razem bez zbędnego ociągania padł rozkaz poderwania wszystkich dostępnych myśliwców. Dywizjon poprowadził osobiście jego dowódca, chociaż faktycznie Rolski wystartował jako ostatni ze sporym opóźnieniem w stosunku do pierwszych PZL P.11c, co spowodowane było wydawaniem do ostatniej chwili dyspozycji dotyczących przygotowań do przeniesienia bazy w nowe miejsce postoju. Polskie maszyny w powietrze wzbijały się nieregularnie, w pośpiechu, co wyczytać można ze wspomnień świadków i uczestników tamtych wydarzeń. Nikt na nikogo nie czekał przy starcie. W grupie złożonej z pilotów obu eskadr, która ruszyła do boju, znaleźli się: kpt. pil. Tadeusz Rolski, kpt. pil. Mirosław Leśniewski, por. pil. Wacław Wilczewski (1908–1982), por. pil. Stanisław Zieliński, ppor. pil. Władysław Różycki (1907–1970), ppor. pil. Stanisław Skalski, sierż. pchor. pil. Stanisław Kogut (1914–1940), sierż. pchor. pil. Karol Pniak, kpr. Jan Budziński (1916–2007)[22].

Niemcy lecieli spokojnie na wysokości ok. 800 metrów do momentu, gdy zostali zaatakowani przez „Jedenastki". W jednej chwili

informuje o stracie kolegi w trakcie tejże misji. Tymczasem samolot Göringa w opisanym starciu nie poniósł szkód, a pilot po bitwie zameldował się na macierzystym lotnisku. Patrz: M. Emmerling, *Luftwaffe*..., cz. III: *Stukaflieger*, s. 63.

21 IPMS, LOT. A. II. 15/1/b, teczka: Eskadra myśl. 141. „Osa". Meldunek lotniczy ppor. pil. Lecha Lachowickiego-Czechowicza z 4 września 1939 r.; sygn. LOT. A. II. 15/1a., Dziennik działań III Dyonu Myśliwskiego 4 Pułku Lotniczego w kampanii wrześniowej 1939 w Polsce, s. 5; S. Skalski, op. cit., s. 88–89; T. Rolski, op. cit., s. 56–58; M. Emmerling, *Luftwaffe*..., cz. III: *Stukaflieger*, s. 62; idem, *Pomorski dywizjon myśliwski III/4 – najskuteczniejszy dyon w kampanii wrześniowej*, „Lotnictwo", 2004, nr 9, s. 60–61; idem, *Polskie zwycięstwa powietrzne w 1939 roku według ustaleń Komisji Bajana i ich wiarygodność w świetle dokumentacji archiwalnej. Dywizjony armijne III/2, III/3, III/4, III/5, III/6*, „Technika Wojskowa Historia", 2006, nr 5, s. 27.

22 IPMS, LOT.A.II.15/1b, teczka: Eskadra myśl. 141 „Osa". Meldunek lotniczy kpt. T. Rolskiego z 4 września 1939 r.; S. Skalski, op. cit., s. 88–89; T. Rolski, op. cit., s. 56–58.

Pilot Jan Budziński.
Zbiory Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie.

niebo przecięły smugi pocisków i dotychczasowy regularny lot zmienił się w bezładną masę walczących ze sobą samolotów[23]. Rolski po wielu latach tak wspominał towarzyszące mu w tamtej chwili emocje: „Nie potrafię odtworzyć biegu moich myśli. Sądzę raczej, że w takich sytuacjach żaden pilot nie myśli wiele. Wiem, że nie pomyślałem ani o przewadze Niemców, ani o moich szansach. Nie wiedziałem, którzy z kolegów znajdowali się w zwijających się jak w ukropie »Jedenastkach«, ale czułem wraz z nimi wszystko, co oni czuli, a każdy zryw pracującego na najwyższych obrotach silnika, każde szarpnięcie sterów męczonego do granic wytrzymałości płatowca odczuwałem jak dotkliwy ból”[24].

Widok, szczególnie z ziemi, musiał być imponujący. Oto niepozorne z wyglądu polskie maszyny w jednej chwili wznieciły chaos w formacji wroga. Samoloty Luftwaffe rozpierzchły się i pojedynczo lub niewielkimi, asekurującymi się nawzajem grupami, nie podejmując walki lub

[23] S. Skalski, op. cit., s. 89.
[24] T. Rolski, op. cit., s. 57.

po krótkim starciu, uchodziły z pola podniebnej bitwy. Mimo wyraźnej przewagi liczebnej Niemcy nie potrafili przejąć inicjatywy. Sprawiali wrażenie, jakby bardziej im zależało na pospiesznym opuszczeniu polskiego nieba niż na podjęciu zdecydowanej walki. Być może zaskoczeniem była determinacja Polaków. Do tej pory rzadko przychodziło im stawać do walki z polskim lotnictwem. Jeśli miało to już miejsce, polskie samoloty nie zawsze podejmowały ryzyko starcia. Nad Początkowem Niemcy mieli do czynienia z całym dywizjonem, z żądnymi pojedynków myśliwcami[25].

Rolski, mimo że w powietrzu znalazł się na końcu, zaraz natknął się na trzy messerschmitty, z którymi wszedł w krótką i bezowocną styczność bojową. Myśliwce wroga nie podjęły dalszej rywalizacji i odleciały. Dowódca polskiej formacji poleciał w stronę Solca Kujawskiego, gdzie spotkał ponownie trzy Me 109, być może nawet te same, ale i tym razem pojedynek był krótki i przeciwnik odleciał w kierunku zachodnim. W starciu tym „Jedenastka" Rolskiego została uszkodzona, ale pilotowi udało się spokojnie dociągnąć na lądowisko w Początkowie[26].

Skalski kilkanaście lat później wspominał, że gdy już znalazł się w zamęcie walki, odczekał chwilę, wypatrując dogodnie ustawionego względem jego maszyny przeciwnika i szybkim skrętem w prawo ruszył na dwa Ju 87 usiłujące usiąść na ogonie Leśniewskiego. Jeden z junkersów dostrzegłszy ten manewr oraz widząc oplatające go smugi pocisków wystrzelonych przez Skalskiego, odskoczył wywrotem ku ziemi, inicjując w ten sposób ucieczkę. Skalskiemu wydawało się, że od nieprzyjacielskiego samolotu odrywa się kawałek blachy poszycia kadłuba. Czuł, że przeciwnik za chwilę rozbije się o ziemię. Będąc niemalże pewny sukcesu, zaczął wyprowadzać swój samolot z lotu nurkowego. Zaobserwował wówczas, że przeciwnik tuż nad ziemią wyrównał lot i skręcił w kierunku Strzelna. Wyraźnie nie miał zamiaru kontynuować walki. Skalski, który poczuł, że tak łatwo dał się zwieść, leciał jeszcze za nim przez jakąś chwilę, ale ostatecznie zrezygnował, gdyż zdał sobie sprawę, że go zwyczajnie nie dogoni. Zapędził się w okolice Inowrocławia, więc postanowił zawrócić w stronę pola bitwy, licząc na kolejne spotkanie przeciwnika. Długo nie musiał czekać

[25] S. Skalski, op. cit., s. 89; T. Rolski, op. cit., s. 58.

[26] IPMS, sygn. LOT.A.II.15/1b, teczka: Eskadra myśl. 141 „Osa". Meldunek lotniczy kpt. T. Rolskiego z 4 września.

na okazję. Najpierw dojrzał pojedynczego junkersa, a po chwili zbliżające się kolejne trzy samoloty. Bombowiec leciał na wysokości 400 metrów, natomiast niemieckie myśliwce przeleciały nieco wyżej i dość szybko oddalały się na zachód. Na szczęście nie zauważyły lecącego nisko przy ziemi Skalskiego. Polak mógł teraz bez większego problemu zbliżyć się do samotnego Ju 87. Przeciwnik leciał spokojnie, nie spodziewając się, jakie grozi mu niebezpieczeństwo. Gdy tylko Skalski znalazł się w najbardziej dogodnym do ataku położeniu, zdecydowanym szarpnięciem za manetkę sterów zadarł dziób swojej maszyny do góry i rozpoczął ostrzał. Widząc wyprzedzające go pociski smugowe, niemiecki pilot instynktownie zrobił unik, kładąc się na skrzydło, ale tym sposobem ułatwił Polakowi zajęcie jeszcze lepszej pozycji na jego ogonie. Kolejna seria Skalskiego spowodowała pojawienie się czarnego dymu, który buchnął z okolic silnika. Samolot przeciwnika ostrą piką poszedł w dół. Po kilku sekundach tylny radiooperator/strzelec wydostał się z kabiny i wyskoczył na spadochronie. Skoczkiem tym był Gefr. Heinz Sandring z 7. *Staffel*, który prawdopodobnie podczas tego skoku zginął. W niemieckiej dokumentacji zaznaczono, że stało się to w okolicach Torunia. Na ten widok Polak mógł mieć tylko poczucie odniesionego pełnego zwycięstwa. Skupiając teraz uwagę na okalającym go niebie i z obawy przed innymi niemieckimi samolotami będącymi w pobliżu, nie obserwował już zbyt uważnie, jak opadająca maszyna rozbija się o ziemię. Przyjął, co też potwierdził w złożonym po locie meldunku, że samolot wroga po prostu spadł. W rzeczywistości postrzelany junkers, któremu szkody niemiecka obsługa naziemna wyliczyła na 30 proc., dociągnął w okolice Bydgoszczy i w przygodnym terenie wylądował. Samolot dość szybko powrócił do służby[27].

Meldunek, jaki sporządził Skalski po powrocie z lotu, był bardzo lakoniczny, natomiast opis starcia zamieszczony wiele lat później we wspomnieniach jest szerszych i barwniejszy. Warto na przykładzie przytoczonego opisu wyobrazić sobie dalszy bieg całego zdarzenia. Gdy Polak zajęty był ostrzeliwaniem upatrzonego przeciwnika, nie spostrzegł, jak inne samoloty wroga postanowiły dobrać mu się do skóry. Dlatego też po trafieniu junkersa i zauważeniu, jak samolot

[27] IPMS, sygn. LOT.A.II.15/1c, teczka: Eskadra myśliwska 142 „Pszczoła". Meldunek lotniczy ppor. pil. Stanisława Skalskiego z 4 września 1939 r.; S. Skalski, op. cit., s. 91–92; M. Emmerling, *Luftwaffe*..., cz. III: *Stukaflieger*, s. 62.

opuszcza niemiecki lotnik, Skalski nie mógł dalej spokojnie prowadzić obserwacji, gdyż teraz musiał skupić się na tym, co działo się wokół niego. W okolicznościach bitwy powietrznej z udziałem tak dużej liczby samolotów z myśliwego łatwo można było stać się ofiarą. W pobliżu „Jedenastki" nagle pojawiło się kilka Me 109, które próbowały osaczyć Polaka. Skalski nie namyślając się, przeszedł do serii nagłych manewrów, zmieniając co chwila położenie samolotu. Wijąc powietrzne „esy", ruszył ku ziemi. Lot wyrównał na bardzo małej wysokości, po czym po chwili wykonał bardzo niebezpieczny na takim pułapie ostry skręt. Niemców było trzech i mogli zastosować metodę pelengu, ustawiając się w szyku schodkowym, i po kolei, w miarę rozwoju wypadków, włączać się do ataku i ostrzału. Należało im to uniemożliwić lub przynajmniej utrudnić. Niełatwo było lecieć lotem koszącym, choć w tym przypadku dającym największe szanse na uratowanie siebie. Skalski obserwował przemykający pod samolotem teren oraz szykujące się do ataku samoloty wroga, które miał za plecami. Ważne teraz było, jaki kierunek dalszej ucieczki obrać. Czy w stronę własnego lotniska, gdzie mógł liczyć na pomoc powracających z bitwy kolegów, chociaż zdradziłby położenie lądowiska i naraziłby je na atak, czy zaryzykować i walczyć samotnie dalej, aż do wymęczenia wroga. Powrót w okolice własnego lądowiska był zdecydowanie niebezpieczny, wszak powracające z walki „Jedenastki" mogły nie zostać jeszcze przygotowane do ponownego startu i stać się zbyt łatwym łupem dla wroga. Musiał więc liczyć wyłącznie na siebie. Niemcy tymczasem zmienili sposób atakowania i po nabraniu wysokości, lotem pikującym przypuścili kolejny szturm. Skalski, jak pisał we wspomnieniach, wytrzymał „do ostatniej chwili", by nagle skręcić wprost pod atakujących. Tym sposobem serie z karabinów wroga poszły w próżnię, a formacja musiała na chwilę się rozproszyć. Niemniej dalszy ostrzał ze strony przeciwnika gęstniał, coraz więcej kul dosięgało kadłuba i skrzydeł PZL P.11c. Messerschmitty znów zmieniły taktykę i zaczęły atakować z obskoku, z kilku stron, lecz na tyle nieregularnie, że nie było możliwości wcześniejszego stwierdzenia, który z samolotów rozpocznie atak. Jedynym atutem Skalskiego w takiej sytuacji stawał się manewr ciasnego skrętu, jakiemu z łatwością poddawał się polski myśliwiec. I znów Polakowi udało się ujść spod następujących po sobie kolejnych serii wystrzeliwanych przez wroga. Nieprzyjacielskie myśliwce ponownie rozeszły się na

boki. Tym razem szykowały się do pojedynczych ataków. W międzyczasie samoloty znalazły się nad toruńskim poligonem, którego ukształtowanie terenu Polak znał bardzo dobrze. Pofalowana przestrzeń dawała więcej możliwości schronienia się w locie koszącym. Gdy przed Skalskim pojawiła się wieża triangulacyjna, pilot wykonał unik, ale na tyle źle, że wpadł wprost pod dwie atakujące wrogie maszyny. Pociski przeszły po skrzydłach. Chwilę później rozpoczął się kolejny atak. Polak przyjął go czołowo, kierując się na dwa samoloty, wiedząc jednocześnie, że za nim z tyłu leci trzeci[28].

Z wiedzy wyniesionej ze szkoły lotniczej oraz z własnego już doświadczenia wiedział, że w przypadku ataku na przeciwnika od czoła, nawet jeśli ma on charakter zdecydowanie obronny, niweluje się niemal wszystkie różnice wynikające z przewagi technicznej napastnika, dając słabszej maszynie przynajmniej równe szanse powodzenia w walce. Przy tak dużej prędkości, występującej w momencie, gdy samoloty zbliżają się do siebie z naprzeciwka, najważniejszą rolę odgrywało opanowanie emocji, pozwalające myśliwcowi trafić przeciwnika lub skutecznie zniechęcić go do dalszej walki. W najgorszym dla obu stron wypadku samoloty wpadały na siebie z pełnym impetem i eksplodowały[29]. Dokładnie w tym momencie okazało się, że zabrakło Skalskiemu amunicji. Szybka decyzja poderwania maszyny w górę i ponownego zejścia w dół na chwilę dała jakże potrzebny oddech i czas na zastanowienie się, co czynić dalej. Rozglądając się wokoło, aby zorientować się w sytuacji, spostrzegł Skalski, że Niemcy nie dość, że nie podejmują już ataku, to zmienili kierunek na przeciwny w stosunku do jego „Jedenastki". Skalski pomyślał, że niemieccy piloci, doświadczywszy kunsztu pilotażowego Polaka, zmienili obiekt zainteresowania i upatrzyli sobie inną polską maszynę. Jak się później miało okazać, według wspomnień Skalskiego, był to samolot pilotowany przez Stanisława Zielińskiego. Sam, zdając sobie sprawę z własnej bezbronności z powodu braku amunicji, ruszył mimo to na pomoc koledze, by chociaż swoją obecnością sprawić wrażenie dalszej gotowości do walki. Zbliżając się do Zielińskiego, zauważył, iż Niemcy już przy pierwszym podejściu być może trafili

[28] S. Skalski, op. cit., s. 92–95.
[29] Ibidem, s. 72.

Pilot Stanisław Zieliński.
Zbiory Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie.

polską maszynę, gdyż ta wpadła w korkociąg i zaczęła opadać ku ziemi. Messerschmitty, pewne sukcesu, odleciały w kierunku zachodnim, gdy tymczasem kręcący się bezwiednie PZL P.11c tuż przy ziemi wyrównał lot i ruszył w przeciwną stronę, na wschód, w kierunku Początkowa[30]. Prawie dwie dekady później Skalski wspominał, iż to, czego był wówczas świadkiem, po prostu nie mieściło mu się w głowie. Trudno było uwierzyć, że takim sposobem, ryzykując własne życie, można to życie w beznadziejnej, wydawałoby się, sytuacji uratować. Wyczyn Zielińskiego bardzo mu zaimponował. Jeżeli do tej pory miał jeszcze jakikolwiek dystans do tego oficera rezerwy, to od momentu opisanego zdarzenia nabrał do niego pełnego szacunku. Tak wspominał swojego powietrznego partnera: „[Zieliński – SŁ] był wyższy ode mnie o pół głowy, szczupły, wręcz powiedziałbym chudy. I on mówi tylko: – Udało mi się… Myśmy patrzyli na niego jak na półboga,

[30] Ibidem, s. 96–97.

który zwariował. Niemiec był przekonany, że on zginął. A Zieliński się uratował! Patrzę, Zieliński wylądował cały, zdrowy! To jest wojna. To jest czasem szczęście, czasem głupota. Bo była czasem dzięki głupocie śmierć, a dzięki ryzyku – czasem szczęście. Każdy pilot ryzykuje. W różny sposób. W różnej sytuacji"[31].

Zieliński w pułku cieszył się poważaniem. Jego postawa i zaangażowanie w służbę budziły wśród lotników szacunek. Pochodził z nieodległego od miejsca tychże powietrznych zdarzeń majątku ziemskiego Skępe nieopodal Lipna. Od lat młodzieńczych interesował się awiatyką. Zainteresowania z czasem zmieniły się w pasję. Jako podchorąży rezerwy zgłosił się w 1927 roku na kurs lotniczy organizowany w Bydgoszczy. Prywatnie zakupił dwumiejscowy samolot RWD-8, w którym regularnie pojawiał się na pokazach lotniczych i szkoleniach, jakie odbywały się w 4. Pułku Lotniczym w Toruniu. Podobnie postąpił w chwili ogłoszenia pogotowia mobilizacyjnego w 1939 roku, zgłaszając się niezwłocznie do swojej jednostki. Skalski miał wówczas okazję poznać go bliżej, a ich losy wojenne aż do chwili tragicznej śmierci Zielińskiego 30 grudnia 1941 roku nie raz krzyżowały się na ziemi i w powietrzu[32].

Oddając ponownie głos Skalskiemu, on i Zieliński po wylądowaniu opuścili swoje maszyny. Samolot Skalskiego mimo trafień prezentowała się nieźle, za to maszyna Zielińskiego była w gorszym stanie. Obaj lotnicy podążając w kierunku oczekujących kolegów, wyglądali na wyczerpanych. Byli bladzi, zmęczeni, podekscytowani. Dywizjonowy lekarz, por. dr Apolinary Wiktorczyk (1909–1972), dokonał pobieżnych oględzin pilotów. Nie byli ranni, ale ich stan emocjonalny był wyraźnie nadszarpnięty. Skalski poprosił o coś do picia, gdyż zaczął

---

[31] *Wspomnienia Stanisława Skalskiego spisane przez Katarzynę Ochabską* (kopia mpsu w posiadaniu S. Łanieckiego), s. 139. Katarzyna Ochabska, która osobiście znała Stanisława Skalskiego u schyłku jego życia, opierając się na wspomnieniach generała, opublikowała pierwszą tak obszerną biografię pilota. Patrz: K. Ochabska, *Stanisław Skalski*, Gliwice 2007.

[32] J. Pawlak, *Polskie eskadry*…, s. 73–77. O majątku Skępe i jego właścicielach, rodzinie Zielińskich, por.: W. Budzyński, *Majątek Skępe w czasach nowożytnych (XVI–XVIII w.)*, Toruń 1999; D. Wawrzykowska-Wierciochowa, *Muza Słowackiego i Chopina. Opowieść biograficzna o Marii Wodzińskiej*, Warszawa 1986. O służbie w Wielkiej Brytanii i śmierci Zielińskiego por.: The National Archives, Kew, London [dalej: NA], sygn. AIR 27/1673/25 i 26, ORB No. 306. (Polish) Squadron, December 1941; NA, sygn. AIR 27/1673/29 i 30, ORB No. 306. (Polish) Squadron, February1941; O. Cumft, H.K. Kujawa, *Księga lotników polskich poległych, zmarłych i zaginionych 1939–1946*, Warszawa 1989, s. 554; G. Śliżewski, *Operacja Veracity*, „Aero", 2008, nr 7, s. 16–30; R. Gretzyngier, W. Matusiak, W. Wójcik, J. Zieliński, *Ku czci poległych lotników 1939–1945*, Warszawa 2006, s. 182; T.J. Krzystek, A. Krzystek, *Polskie Siły Powietrzne w Wielkiej Brytanii w latach 1940–1947. Łącznie z Pomocniczą Lotniczą Służbą kobiet (PLSK – WAAF)*, Warszawa 2012, s. 596; M. Middlebrook, Ch. Everitt, *The Bomber Command war diaries. An Operational Reference Book, 1939–1945*, Barnsley 2014, s. 229.

odczuwać uciążliwe pragnienie. Zebrawszy się w kilkunastoosobową grupę, piloci dzielili się wrażeniami z walki[33].

Bitwa powietrzna stoczona nad Początkowem była zaciekła i przyniosła straty obu walczącym stronom, choć nie tak wysokie wśród Niemców, jak zgłaszali Polacy. Z podziwem dla Mariana Pisarka oglądano jego maszynę, którą tak poszatkowano kulami, iż trudno było uwierzyć, że pilot nie doznał uszczerbku na zdrowiu i udało mu się dolecieć do lotniska. Wprost proporcjonalnie do stanu swojego samolotu prezentował się sam Pisarek. Skalski zapamiętał ten moment tak: „Blady i zdenerwowany [Pisarek – SŁ], drżącą ręką podniósł do ust papierosa. Usiłowaliśmy się uśmiechać, lecz nie wychodziło to nam tęgo. Niewątpliwie Niemcy sprawili nam porządne cięgi"[34].

W przypadku Mariana Pisarka można byłoby uznać, że pilot został zestrzelony, bo choć udało się mu wylądować bez osobistego szwanku, to z maszyny nie było już żadnego pożytku[35]. Jednak czy sukces ten należałoby przypisać pilotowi junkersa czy messerschmitta, pozostało już w gestii strony niemieckiej. Zdecydowanie lepiej wyglądał samolot kolegi Pisarka – kpr. Jana Budzińskiego, z którym wspierali się w powietrzu i razem powrócili na lądowisko. W przygodnym terenie musiał zaś lądować ppor. Stanisław Kogut. Jego samolot też należało spisać na straty[36].

Po godzinie czternastej na początkowickim niebie zrobiło się już zupełnie spokojnie. Większość myśliwców wylądowała na lotnisku lub w jego pobliżu. Oczekiwano powrotu jeszcze trzech maszyn pilotowanych przez Leśniewskiego, Wilczewskiego i Pniaka. Czas mijał nieubłaganie, wśród obecnych na lądowisku w Początkowie wkradało się zniecierpliwienie podszyte obawami, czy uda się kolegom wrócić o własnych siłach. Jeśli podjęli walkę, to na pewno brakowało im amunicji. Z prostego rachunku wynikało, że również paliwo powinno być na ukończeniu. Znaczący sukces, bo za taki można uznać rozbicie niemieckiej wyprawy bombowej i zgłoszenie kilku zestrzeleń samolotów wroga, mógł zostać przyćmiony kolejnymi bolesnymi stratami

[33] S. Skalski, op. cit., s. 97–98; J. Pawlak, *Polskie eskadry*…, s. 66.
[34] Cytat za: K. Kubala, *Start w nieskończoność. Biografia asa Polskich Skrzydeł, pilota Dywizjonu 303 Mariana Pisarka*, Toruń 2005, s. 83.
[35] M. Emmerling, *Luftwaffe*…, cz. III: *Stukaflieger*, s. 63.
[36] T. Rolski, op. cit., s. 61; M. Emmerling, *Luftwaffe*…, cz. III: *Stukaflieger*, s. 62–63.

porównywalnymi do ofiary poniesionej w okolicach Grudziądza i Gruty dwa dni wcześniej[37].

W wspomnieniach Skalski pisze, że zanim jeszcze podano obiad, wspólnie z Zielińskim udali się motocyklem obejrzeć wrak rozbitej niedaleko Poczałkowa niemieckiej maszyny. Według relacji Skalskiego miał to być samolot zniszczony przez Zielińskiego. Z zachowanych raportów po walce i późniejszych sprawozdań z działań bojowych jednostki wiadomo, że Zieliński żadnego samolotu przeciwnika w okolicach Poczałkowa nie strącił. Miał już na swoim koncie zestrzelenie zwiadowczego henschla, ale dokonał tego dzień wcześniej w okolicach Świecia, czyli kilkadziesiąt kilometrów dalej na północ (dzięki niemieckim dokumentom wiadomo, że samolot, który Zielińskiemu zaliczono jako zestrzelony, w rzeczywistości nie rozbił się i nie został przez stronę niemiecką uznany za niezdatny do dalszego użytku). Jak widać w tym przypadku pamięć Skalskiego zawiodła. Nie ma wątpliwości, że wrak samolotu, który oglądali obaj piloci, to była maszyna strącona przez Lachowickiego-Czechowicza. Widok, jaki lotnicy zastali, dotarłszy na miejsce, musiał wywołać w nich nieprzyjemne wrażenie. Fragmenty samolotu porozrzucane były na sporej przestrzeni. Silnik i kadłub pozwijane w nienaturalny sposób głęboko wryły się w ziemię. Z pobojowiska unosił się jeszcze dym. Obaj piloci nie żyli i niewiele z nich pozostało. Gdzieś leżała urwana stopa, a w innym miejscu furażerka z nazwiskiem pilota[38].

W trakcie spożywania obiadu w pobliskim dworze, gdzie piloci mieli kwatery, zjawił się wreszcie por. pil. Wacław Wilczewski. Koledzy natychmiast rzucili się w jego stronę, żądni opowieści z pola walki. Oddając znowu głos Stanisławowi Skalskiemu, Wilczewski najpierw spokojnie zjadł obiad, a następnie opowiedział, jak to „puścił się w pogoń" za stukasem i nie zauważył, gdy otrzymał z tyłu trafienia od messerschmitta. Silnik zaczął się krztusić i sprawiał wrażenie, jakby za chwilę miał stanąć, więc postanowił wylądować w przygodnym terenie. Mógł to zrobić w miarę bezpiecznie, gdyż w sukurs przyszła mu „Jedenastka" prowadzona przez Leśniewskiego. Lądując, zdążył jeszcze zauważyć, iż napastników, którzy skupili się teraz na jego dowódcy, było trzech.

[37] S. Skalski, op. cit., s. 99.
[38] Ibidem, s. 100.

Pilot Wacław Wilczewski.
Zbiory Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie.

Wkrótce też jeden zaczął ciągnąć za sobą smugę dymu. Okoliczności wskazywały, że został trafiony przez Leśniewskiego. Natomiast dwa pozostałe myśliwce z zajadłością atakowały polską maszynę. Wilczewski walki już nie widział i natychmiast przystąpił do oględzin swojego samolotu oraz próby usunięcia awarii. Skalski wspominał, iż awaria okazała się być niegroźną i przy użyciu wyłącznie scyzoryka Wilczewski przygotował maszynę do lotu. W raporcie złożonym przez Wilczewskiego bezpośrednio po walce nie było jednak żadnej wzmianki o tym, że przytrafił się mu defekt silnika. Wylądował po to, aby usunąć awarię zacięcia się karabinów, co też mu się udało. Zanim jednak zdążył odpalić silnik, od strony pobliskiej wsi nadbiegła grupa mieszkańców na czele z uzbrojonym policjantem. Ten wziął Wilczewskiego za przebranego w polski mundur niemieckiego dywersanta i zaczął mu grozić egzekucją. Zebrani gapie, zachęceni agresywną postawą stróża prawa, który, według późniejszej relacji Wilczewskiego, miał wykazywać stan

upojenia alkoholowego, również przybrali groźną postawę. Na nic zdały się tłumaczenia. Ciągnęło się to może z godzinę, aż wreszcie udało się lotnikowi wyjaśnić swoje pochodzenie i po przeprosinach policjanta mógł już swobodnie odlecieć[39].

Rozmowę lotników przerwała informacja, że właśnie ląduje na lotnisku kolejny samolot. Na uszkodzonej „Jedenastce" wylądował ppor. Jankowski, z którym dywizjon stracił kontakt dwa dni wcześniej, po pamiętnym ataku polskich myśliwców na niemieckie siły naziemne w okolicach Grudziądza. Zarówno samolot, jak i stan psychiczny lotnika nie przedstawiały się najlepiej. Skalski wspominając ten moment po latach, dodawał, że wyraźnie dało się zauważyć u Jankowskiego objawy załamania nerwowego[40].

Niedługo później drogą biegnącą opodal dworu przemknął samochód sanitarny. Nikt nie wiedział, dokąd jechał i w jakim celu. Po ok. godzinie samochód wracał, już wolniej, i kierował się w stronę dworu. Piloci wyczuli instynktownie, że sanitarka musi wieźć kogoś z dywizjonu. Wkrótce rzeczywiście okazało się, że przywieziono postrzelonego i poparzonego kpt. pil. Mirosława Leśniewskiego. Dywizjonowy lekarz najpierw musiał zmienić rannemu pierwsze, prowizoryczne opatrunki. Po opatrzeniu lotnika na krótko mogli odwiedzić go koledzy. Szczególnie za okazaną pomoc w powietrzu dziękował Leśniewskiemu Wilczewski, który w zaistniałych okolicznościach przejmował teraz dowodzenie nad 142. eskadrą[41]. Leśniewski miał mniej szczęścia niż uratowany przez niego kolega. Strzelając jeszcze za dymiącym i opadającym Me 109, nie spostrzegł, jak dwa inne podeszły go, trafiając m.in. w zbiornik paliwa oraz w prawe ramię. Samolot Leśniewskiego momentalnie zaczął dymić, a biorąc pod uwagę zbyt małą wysokość, uniemożliwiającą wyskoczenie na spadochronie, oraz bolesny postrzał, jedynym ratunkiem było jak najszybciej osiąść na ziemi. „Jedenastka" wylądowała w okolicach folwarku Bramowo. W swojej książce Skalski napisał, chociaż nie ma na to żadnego innego świadectwa, że Niemcy nie rezygnowali z dobicia swojej ofiary. Strzelali nawet wówczas, gdy samolot wylądował i kabotował, obracając się kołami do góry. Do rozbitej i dymiącej jeszcze polskiej maszyny zbiegła się okoliczna

[39] Ibidem, s. 101–102; P. Sikora, op. cit., s. 98.
[40] S. Skalski, op. cit., s. 103.
[41] Ibidem, s. 105–106.

ludność. Uwolniono lotnika bezwładnie zwisającego na pasach i wydobyto z kokpitu. Rozmowa z Leśniewskim została przerwana wejściem do pokoju lekarza, który polecił przenieść rannego ponownie do sanitarki i odwieźć do najbliższego szpitala[42]. Wszystkim żal było tego świetnego oficera. Spośród kadry 4. Pułku Lotniczego należał on do grona najdłużej związanych z jednostką. Przebywał w niej od 1926 roku, to jest od czasu, kiedy otrzymał powołanie do służby zasadniczej i przez te wszystkie lata rozstawał się z Toruniem tylko wówczas, kiedy odbywał szkolenia pilotażowe w Bydgoszczy, Grudziądzu lub był słuchaczem SPL w Dęblinie. Kiedy żegnano go odjeżdżającego sanitarką do ciechocińskiego szpitala, nikt nie przypuszczał, że ten oficer, mimo swojego stanu dalej rwący się do walki i obiecujący towarzyszom szybki powrót do swoich obowiązków, za dziesięć dni umrze w szpitalu w Kowlu[43].

Z niemieckiej dokumentacji wynika, że 4 września w toku walk z I.(J)/LG 2, której myśliwce osłaniały wyprawy bombowe, m.in. tę, która stoczyła bój z polskimi myśliwcami nad Początkowem, uszkodzone zostały dwa samoloty typu Me 109. Jeden z nich został zdjęty z ewidencji, ale lakoniczność tej informacji nie pozwala uznać, czy zdjęto go definitywnie, czy trzeba było oddać maszynę do dłuższego remontu i po jakimś czasie powróciła ona do służby. Być może to właśnie ten niemiecki myśliwiec postrzelany został przez Leśniewskiego, choć na pewno nie spadł na ziemię i szczęśliwie powrócił do bazy[44]. Niemniej Leśniewskiemu przyznano zestrzelenie jednej maszyny typu Me 109. Interesujące jest to, że w dzienniku działań III/4. dywizjonu myśliwskiego odnotowano, że Leśniewski zaliczył jeszcze strącenie jednego Ju 87. Informacja ta nie pojawiła się już więcej w żadnej dokumentacji i nie została ujęta w oficjalnych statystykach[45].

Późnym popołudniem Rolski wydał rozkaz rozpoczęcia przenosin bazy na polowe lotnisko w Bartłomiejowicach pod Osięcinami nieopodal Brześcia Kujawskiego. Dotychczasowe lądowisko po całkowitym jego opuszczeniu przez myśliwce miało zostać zaorane, aby nie mógł

---

42 Ibidem, s. 106–107; T. Rolski, op. cit., s. 61; S.M. Pavelec, *Luftwaffe 1933–1945. Najważniejsze fakty i liczby dotyczące sił powietrznych Göringa*, Poznań 2012, s. 46–47.

43 R. Gretzyngier, W. Matusiak, W. Wójcik, J. Zieliński, *Ku czci poległych*…, s. 34.

44 M. Emmerling, *Luftwaffe*…, cz. I: *Jagdflieger*, s. 63; idem, *Pomorski dywizjon myśliwski III/4*…

45 IPMS, LOT.A.II.15/1a, Dziennik działań III Dyonu Myśliwskiego 4 Pułku Lotniczego w kampanii wrześniowej 1939 w Polsce, s. 5.

w przyszłości korzystać z niego nieprzyjaciel. Jeszcze przed zmrokiem samoloty 141. i 142. eskadry stanęły w nowej bazie zamaskowane pod lasem. W sprawnym rozlokowaniu w nowym miejscu polskich lotników chętnie pomagali okoliczni mieszkańcy, dla których pojawienie się obrońców ich nieba było nie byle jakim wydarzeniem. Na kwaterę pilotów wybrano obszerny dwór należący dawniej do zamożnej, staroszlacheckiej i hrabiowskiej rodziny Skarbków[46].

Noc z 4 na 5 września upłynęła spokojnie. Piloci i personel naziemny mogli odpocząć i wyspać się. Tak, jak 5 września zaczął się dla lotników formacji, jak na wojenne warunki, w miarę dobrze, tak jeszcze lepiej się zakończył. Późnym popołudniem do dywizjonu dotarł Karol Pniak, ostatni nieobecny z poprzedniego dnia bitwy nad Początkowem. Piloci już tracili nadzieję na jego powrót, gdyż nie wiedziano, co się z lotnikiem stało. W złożonym meldunku z jego udziału w bitwie początkowickiej lotnik donosił, że przyszło stoczyć mu walkę z kilkoma dwusilnikowymi niemieckimi maszynami, które ostatecznie, już po wojnie, na tzw. liście Bajana, ewidencjonującej powietrzne sukcesy polskich lotników, oznaczone zostały jako Ju 87, choć wiadomo, że samoloty te posiadały tylko jeden silnik. Pniak w trakcie walki najpierw zapędził się w okolice Osieka Wielskiego i Chrośna nieopodal Solca Kujawskiego, gdzie według jego relacji miał spaść strącony przez niego wrogi samolot. Następnie doleciał aż pod Nakło, ścigając kolejną wrogą maszynę, którą z kolei miał uszkodzić. Nie mogąc jej dogonić, zawrócił i poleciał w stronę Włocławka. Oficjalnie zaliczono mu zestrzelenie jednego Ju 87, drugi zaewidencjonowano jako uszkodzony. Faktycznie, w świetle zachowanych niemieckich dokumentów lotniczych jeżeli ostrzelał skutecznie dwie maszyny, to obie zostały tylko uszkodzone, żadna z nich nigdzie nie spadła. Tymczasem Polak, gdy już znalazł się w okolicach Włocławka, nie mogąc znaleźć własnego lotniska i z powodu kończącego się paliwa postanowił wylądować

[46] IPMS, sygn. LOT.A.II.7/1/f, Sprawozdanie z przebiegu działania lotnictwa Armii „Pomorze" w wojnie polsko-niemieckiej 1939 r., s. 13; S. Skalski, op. cit., s. 108–109; T. Rolski, op. cit., s. 62; E. Celińska, M. Gruszczyńska, *Osięciny. Zespół dworski*, w: *Materiały do dziejów rezydencji w Polsce. Kujawy wschodnie*, t. I, cz. 3, red. S. Kunikowski, Włocławek 2004, s. 36–38. O pobycie lotników w Bartłomiejowicach pod Osięcinami dość obszernie w swoich wspomnieniach pisał Stanisław Skalski. Popełnił jeden zasadniczy błąd, myląc nazwisko właścicieli majątku i twórców zarządzającej dobrami fundacji rodziny Skarbków z Sanguszkami. Patrz: S. Skalski, op. cit., s. 109.

w przygodnym miejscu, licząc na szybką pomoc. Trochę czasu jednak minęło, zanim zdobył odpowiednią ilość paliwa i mógł dołączyć do swojej jednostki[47].

Podczas wyprawy, której częścią była bitwa nad Poczałkowem, w III/StG 2 uszkodzonych zostało kilkanaście stukasów. Ślady uszkodzeń przynajmniej w kilku niemieckich maszynach wyraźnie wskazywały, że były one efektem ostrzału z broni pokładowej polskich myśliwców obu toruńskich eskadr. Część uszkodzeń samolotów Luftwaffe uczestniczących w opisanej wyprawie powstała także w wyniku ostrzału z ziemi. W efekcie co najmniej siedem stukasów musiało zostać poddanych dłuższej naprawie, trwającej co najmniej 24 godziny lub więcej. W przeciągu doby do stanu używalności niemieccy mechanicy doprowadzili pięć uszkodzonych samolotów[48].

Podsumowując bitwę nad Poczałkowem, w świetle zachowanych i przeanalizowanych dokumentów niemieckich z liczby czterech formalnie dziś uznawanych przez stronę polską zestrzeleń niemieckich maszyn należałoby pozostawić tylko jedno rzeczywiste strącenie autorstwa Lecha Lachowickiego-Czechowicza. Gdybyśmy przyjęli gradację czasową bitwy poczałkowickiej w ten sposób, że starcie klucza, w którym leciał Lachowicki-Czechowicz, z kilkoma junkersami, mające miejsce ok. godziny 12.30, nie było częścią zasadniczej bitwy nad Poczałkowem, która wywiązała się ok. godziny 13.40 z liczącą kilkadziesiąt Ju 87 oraz Me 109 formacją Luftwaffe, to bitwa ta, oprócz jednej ofiary śmiertelnej wśród Niemców i faktu rozproszenia przeciwnika, niewiele dała Polakom, nie licząc oczywiście sporej liczby uszkodzeń niemieckich maszyn. Polacy starli się z formacją, która wracała ze skutecznego wykonania misji bombardowania wyznaczonych celów, więc nie udało się jej przeszkodzić w realizacji zadania. W niemieckich raportach z lotu eskadr stukasów II/StG 2,

---

47 IPMS, sygn. LOT.A.II.15/1c, teczka: Eskadra myśliwska 142 „Pszczoła". Meldunek lotniczy pchor. pil. Karola Pniaka z 4 września 1939 r. (sporządzony 5 września 1939 r.); sygn. LOT.A.II.15/1a., Dziennik działań III Dyonu Myśliwskiego 4 Pułku Lotniczego w kampanii wrześniowej 1939 w Polsce, s. 6; S. Skalski, op. cit., s. 113–114; M. Emmerling, *Luftwaffe…*, cz. III: *Stukaflieger*, s. 62. Pniakowi ostatecznie zaliczono strącenie i uszkodzenie po jednym Ju 87, chociaż w sporządzonym po dotarciu do jednostki pierwszym raporcie z walki wyraźnie zaznaczył, że starł się z dwusilnikowymi niemieckimi maszynami, których jednak konkretnie nie potrafił zidentyfikować. Patrz: G. Sojda, G. Śliżewski, *Mjr pil. Karol Pniak, pilot akrobacyjny „Trójki Bajana", uczestnik Bitwy o Anglię, pilot Polskiego Zespołu Myśliwskiego w Afryce, dowódca 308. Dywizjonu Myśliwskiego „Krakowskiego"*, Warszawa 2013, s. 22–23.

48 M. Emmerling, *Luftwaffe…*, cz. III: *Stukaflieger*, s. 62.

a w szczególności III/StG 2, zapisano, że przed starciem z polskimi myśliwcami formacje zbombardowały tory kolejowe, składy pociągów, w tym przynajmniej jeden wagon z amunicją, który eksplodował; bombardowano także tory i okolice dworca w Inowrocławiu[49]. Wraz z sukcesem Lecha Lachowickiego-Czechowicza[50] – zniszczenie junkersa i śmierć pilota Willhelma Berchneidera i radiooperatora/strzelca Maxa Zeidlera z 9. *Staffel* III/StG 2 oraz śmierć radiooperatora/strzelca Heinza Sandringa z 7. *Staffel* III/StG 2, który był ofiarą akcji Stanisława Skalskiego, Polacy na swoje konto mogli zapisać jeden pewny nieprzyjacielski samolot i trzech lotników[51].

Z kolei Polacy w efekcie bitwy nad Początkowem definitywnie stracili dwie maszyny, natomiast kolejne dwie wymagały poważniejszego remontu, którego w obecnej sytuacji frontowej nie można było przeprowadzić. Tym samym zdatnych do dalszej służby pozostało 14 PZL P.11 c. W takim wypadku niemieckie zgłoszenia sukcesów po bitwie początkowickiej są wyjątkowo trafne. Myśliwcy Luftwaffe lecący na Me 109 tuż po powrocie do swoich baz zgłosili trzy pewne powietrzne zwycięstwa oraz trzy lub cztery uszkodzenia. Zgłaszającymi pewne sukcesy byli: Lt. Klaus Quaet-Faslem (1913–1944), Fw. Hugo Frey (1915–1944) i Ofw. Hermann Gühl (ur. 1912, nazwisko pisane także jako Guhl). Ostatecznie zestrzelenia nie zaliczono tylko Quaet-Faslemowi, dla pozostałej dwójki były to pierwsze powietrzne sukcesy[52]. Również piloci junkersów meldowali o swoich sukcesach.

---

[49] Ibidem.

[50] Lech Lachowicki-Czechowicz, absolwent XI Promocji Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie z 1938 r. z 74. lokatą. Po ukończeniu szkoły i promocji na stopień podporucznika otrzymał przydział do 4. Pułku Lotniczego w Toruniu, do 141. eskadry III/4 dywizjonu myśliwskiego. Po klęsce kampanii wrześniowej przedostał się do Francji, gdzie trafił do 2. eskadry I/145 dywizjonu myśliwskiego. Zginął 9 czerwca 1940 r. w okolicach Vernon w walce z bombowcami i osłaniającymi je myśliwcami Luftwaffe. Spoczął na cmentarzu w Auberive. Patrz: A. Dreja, *Czyż mogli dać więcej. Dzieje 13 promocji SPL w Dęblinie*, wyd. K. Łukaszewicz-Preihs, J. Preihs, Londyn 1989, s. 468. Por. także: G. Śliżewski, *Gorzka słodycz Francji. Polscy piloci myśliwscy wiosny 1940 roku*, Warszawa 2010.

[51] M. Emmerling, *Luftwaffe…*, cz. III: *Stukaflieger*, s. 62. Stanisław Skalski zakończył II wojnę światową z największą liczbą odniesionych przez polskiego lotnika powietrznych sukcesów. Na jego koncie oficjalnie znajduje się 18 pewnych zwycięstw powietrznych. W 1988 r. uzyskał stopień generała brygady. Patrz: G. Sojda, G. Śliżewski, *Generał pilot Stanisław Skalski. Portret ze światłocieniem*, Warszawa 2015.

[52] T. Rolski, op. cit., s. 63–63; M. Emmerling, *Luftwaffe…*, cz. I: *Jagdflieger*, s. 63. Lt. Klaus Quaet-Faslem, podobnie jak jego koledzy, zgłosił zestrzelenie PZL P.24 (*sic*!). Tego typu samolot był ulepszoną, eksportową wersją myśliwca PZP P.11c i nie walczył na polskim niebie. O tym modelu samolotu patrz: A. Glass, *PZL P.24 A-G*, Lublin 2009. W zachowanej niemieckiej dokumentacji lotniczej piloci Luftwaffe polskie „Jedenastki" często określali jako PZL P.24, co być może spowodowane było tym, że o modelu posiadali informacje np. pozyskane od Turków, którzy dysponowali licencją na ten

Trzy zestrzelenia zgłosili: Lt. Jürgen Göring i Uffz. Scheich z 8. *Staffel* oraz Olt. Justus Richter-Oldekap z formacji sztabowej *Stab* III *Gruppe*. Jednak ich relacje były niespójne, a w jednym przypadku nie potrafili określić, czy eksplozja widziana na ziemi spowodowana była upadkiem polskiej maszyny, czy stukasa, który nie powrócił z wyprawy. Ostatecznie zgłoszenia te Niemcy zakwalifikowali jako uszkodzenia[53].

Bitwa początkowicka miała jeszcze jedną ofiarę po stronie polskiej. Był nim szef mechaników 141. eskadry st. sierż. Franciszek Nawrot (1903–1903), który z ziemi obserwował podniebne zmagania. Zabłąkana kula karabinowa trafiła go w głowę, zabijając na miejscu[54].

samolot i go produkowali. Spośród niemieckich lotników, którzy wyróżnili się nad Początkowem, a ich nazwiska zostały przytoczone w powyższym tekście, w czasie całej wojny najwięcej osiągnął Quaet-Faslem. Kampanię wrześniową 1939 r. zakończył z dwoma zatwierdzonymi strąceniami. Drugi polski samolot miał zestrzelić 9 września w okolicy miejscowości Lubień. Następnie pilot służył w JG 53 „Pik As", walcząc na froncie wschodnim, w basenie Morza Śródziemnego, ponownie na froncie wschodnim i na zachodzie Europy. W sierpniu 1942 r., w randze Hauptmanna, objął dowództwo I/JG 3. Ostatnie zestrzelenie odnotował 4 stycznia 1944 r. Było to jego 49 trofeum. Będąc w stopniu majora, poległ 30 stycznia 1944 r., wracając z wyprawy przeciwko amerykańskim bombowcom. Pośmiertnie awansowany został do stopnia Oberst Lieutenanta i nadano mu Krzyż Rycerski Krzyża Żelaznego. Za: *World War II Grawes. Quaet-Faslem, Klaus*, [online], [dostępny: https://ww2gravestone.com/people/quaet-faslem-klaus/], [dostęp: 20.03.2020]. Hugo Frey w kampanii wrześniowej zestrzelił tylko jedną polską maszynę. Kolejny powietrzny sukces osiągnął w kampanii francuskiej w 1940 r. Latając w 2/JG 1 na zachodzie Europy, wyspecjalizował się w zwalczaniu amerykańskich czterosilnikowych B-17 Flying Fortress. Spośród 32 potwierdzonych powietrznych zwycięstw, 25 było „Latającymi Fortecami". Zginął 6 marca 1944 r. w walce z amerykańską wyprawą bombową nad Holandią. Zanim jego Focke Wulff 190 spadł na ziemię, Frey zdołał jeszcze zestrzelić cztery amerykańskie bombowce. Pośmiertnie odznaczony Krzyżem Rycerskim Krzyża Żelaznego. Za: *World War II Grawes. Frey, Hugo*, [online], [dostępny: https://ww2gravestone.com/people/frey-hugo/], [dostęp: 20.03.2020]. Z wymienionej trójki niemieckich lotników najskromniej wyglądają wojenne osiągnięcia Hermanna Gühla. W czasie wojny, walcząc na zachodzie Europy, doszedł do stopnia Leutnanta. Wcześniej był pilotem testowym. Następnie służył w 1./JG 77 oraz w 2. i 11./JG 26. Odnotował łącznie 15 pewnych zwycięstw (ostatnie 1 maja 1945 r.). Jako jedyny z grona opisanych trzech pilotów Luftwaffe przeżył wojnę, chociaż jego dalszych losów nie udało się ustalić. Patrz: D. Caldwell, *The JG 26. War diary*, vol. 2: *1943–1945*, London 1998, s. 503; H.L. de Zeng, D.G. Stankey, *Luftwaffe Officer Career Summaries. Section G–K*, version: April 2017, [online], [dostępny: https://www.ww2.dk/LwOffz%20G-K%202017.pdf], [dostęp: 20.03.2020].

53 M. Emmerling, *Luftwaffe…*, cz. III: *Stukaflieger*, s. 63.

54 T. Rolski, op. cit., s. 60.

Summary

The Interception of a German Bombing Expedition by Polish Fighters near Aleksandrów Kujawski on September 4, 1939, Known in Literature as the Battle of Poczałków in the Light of Sources

In the defensive war of 1939, despite the crushing quantitative and technical disproportion in favor of Germany, the Polish air force fought many air clashes and battles with Luftwaffe planes. Among them were both defeats and victorious duels in favor of the Poles. One of the most spectacular was the Battle of Poczałkowo, a village near Aleksandrów Kujawski. The battle took place in the early afternoon of September 4. On that day, PZL P-11c fighter planes belonging to the Toruń III/4 Fighter Squadron, commanded by Flight Lieutenant Tadeusz Rolski, attacked dozens of German Junkers Ju 87 machines returning from bombing military and civilian targets, flying in the cover of Messerschmitt Bf 109 fighter planes. The clash lasted several minutes, as a result of which the Poles dispersed the German formation, causing losses to the enemy. In the Polish literature it was assumed, based on the reports of Polish airmen immediately after the battle and later, that the Polish side managed to shoot down four or five enemy planes. This article, based on Polish and German literature and sources, shows the course of the battle and determines the actual successes and losses sustained in the battle by both the Polish and German sides. In the clash, the Germans definitely lost one plane and three fallen Junkers airmen – pilot Flight Sergeant Willhelm Berchneider, radio operator/gunner Leading Aircraftman Max Zeidler and radio operator/gunner Leading Aircraftman Heinz Sandring. A dozen or so planes returned more or less damaged, and their repair had to take some time for the German ground services. The Polish side, on the other hand, lost four planes, including two badly damaged, which could not be repaired under the prevailing war conditions. Two Poles were also killed. An accidental fatal victim was the mechanic of the 141st Flight the Toruń III/4 Fighter Squadron, Staff Sergeant Franciszek Nawrot, who was killed by a random bullet and a very experienced aviator, Flight Lieutenant Mirosław Leśniewski, who died of his wounds ten days later.

Słowa kluczowe: Mirosław Leśniewski, Stanisław Skalski, Lech Lachowicki-Czechowicz, bitwa nad Poczałkowem, 4 września 1939, III/4 Dywizjon Myśliwski
Keywords: Mirosław Leśniewski, Stanisław Skalski, Lech Lachowicki-Czechowicz, Battle of Poczałków, September 4, 1939, III/4th Fighter Squadron