

dr Piotr Stasiak

Z białą - czerwoną szachownicą nad Bzurą – epizody lotnicze z września 1939 r.

W bieżącym roku mija 65 rocznica wybuchu II wojny światowej oraz związanych z tym działań militarnych i bitew stoczonych na ziemiach polskich we wrześniu 1939 r. Wojna obronna 1939 r. to, po stronie polskiej, użycie w walkach przede wszystkim piechoty i kawalerii. Tak było również w największej bitwie kampanii wrześniowej - w bitwie nad Bzurą. Przewaga w Wojsku Polskim tych formacji wynikała z różnych przyczyn, o których już wielokrotnie pisano, jak również o stanie polskiej armii i jej niedostatkach w porównaniu z siłami hitlerowskich Niemiec. Wiele też powstało prac na temat udziału polskiego lotnictwa w tej wojnie. Panuje dość powszechna opinia, że ze względu na zbyt małą liczbę samolotów w stosunku do nieprzyjaciela oraz zacofanie technologiczne, lotnictwo nie odegrało większej roli w Kampanii Wrześniowej. W przeciwieństwie do lotnictwa niemieckiego, które wielokrotnie skutecznie wspierało działania naziemne swoich wojsk. Również w czasie bitwy nad Bzurą lotnicy polscy wypełniali zadania, które nie mogły w znaczący sposób wpłynąć na przebieg bitwy. Nie można jednak pomijać ich roli i warto przybliżyć heroiczną walkę polskich lotników, którą toczyli nad terenem powiatu kutnowskiego i najbliższej okolicy.

W okresie międzywojennym lotnictwo wojskowe nie cieszyło się popularnością wśród polskiego dowództwa¹. Dopiero w 1936 r., po przeprowadzeniu analiz porównawczych polskich sił zbrojnych z innymi armiami, opracowano plan zwiększający stan liczebny polskich eskadr i osiągnięcie w 1942 r. liczby 688 samolotów (wobec 417 w 1936 r.) Kolejnym mankamentem, obok stanu liczebnego, był stan techniczny samolotów, które w znacznym stopniu były zacofane technicznie, szczególnie w lotnictwie rozpoznawczym i bombowym. By unowocześnić polskie lotnictwo zapadła decyzja o wprowadzeniu na wyposażenie eskadr liniowych samolotów PZL -23 Karaś, a do eskadr bombowych PZL – 37 Łoś. Myśliwskie samoloty P -7 i P- 11 zamierzano zastąpić nowszymi samolotami P – 24, a do lotnictwa towarzyszącego (obserwacyjnego) samoloty RWD - 14 Czapla². Były to jednak decyzje podjęte zbyt późno, by można było skutecznie zmodernizować lotnictwo. Toteż w momencie wybuchu wojny polskie samoloty ustępowały samolotom Luftwaffe prędkością³ i uzbrojeniem lub było zbyt mało samolotów nowoczesnych, które by mogły stanąć do równorzędnej walki. Polskiego lotnictwo w ogóle nie posiadało lotnictwa szturmowego, które mogło by wspierać działania wojsk lądowych. Na efektywność w walce lotnictwa miała bez wątpienia wpływ koncepcja jego wykorzystania na polu walki. Zasady użycia lotnictwa do momentu wybuchu wojny nie zostały jednak w pełni sprecyzowane⁴. W myśl założeń

¹ Świadczyć też może o tym fakt, że dopiero jesienią 1937 r. powołano specjalny Sztab Lotniczy przy Sztapie Głównym. Do tego momentu sprawami lotnictwa zajmował się tylko jeden oficer w referacie III Oddziału Sztabu Głównego. Rola Dowódcy Lotnictwa w latach 1936 – 39 ograniczała się w zasadzie do nadzoru nad produkcją oraz wyszkolenia personelu. Nie zajmował się jednak kwestiami operacyjnego wykorzystania lotnictwa w działaniach militarnych, co znacznie obniżało możliwości nowoczesnego i skutecznego wykorzystania samolotów we wrześniu 1939 r. Por. A. Przedpełski, 80 lat Polskiego Lotnictwa Wojskowego 1918 – 1998. Zarys Historii, Warszawa 1998, s. 65.

² Pierwsze Czaple trafiły do jednostek wiosną 1939 r.. Por. A. Przedpełski, 80 lat Polskiego Lotnictwa, s. 63. Samoloty obserwacyjne, zwłaszcza te starsze typu Lublin R-XIII we wrześniu 1939 r. nie stanowiły żadnego zagrożenia dla samolotów niemieckich, a wręcz przeciwnie, były tylko „balastem”, musiały bowiem być w ciągłej gotowości do ucieczki przed szybszymi i lepiej uzbrojonymi samolotami wroga.

³ Jak np. P – 11, który jeszcze w 1936 r. uchodził za dość nowoczesny samolot, to już w 1939 r., nie mógł się mierzyć z niemieckimi samolotami serii Messerschmitt – Bf109, a zwłaszcza Messerschmitt – 110

⁴ Dopiero w marcu 1939 r. (!) Sztab Lotniczy sformułował „Ogólne wytyczne użycia lotnictwa”.

przyjętych w marcu 1939 r. 65% stanu sił lotniczych przydzielono do dyspozycji dowódców armii, a pozostałą część pozostawiono w dyspozycji Naczelnego Wodza. W związku z tym, podziałem armiom i grupom operacyjnym przydzielono od dwóch do pięciu eskadr myśliwskich i liniowych (był to nowy podział organizacyjny w miejsce istniejących dotychczas 6 pułków lotniczych) z zadaniem wykonywania rozpoznania w rejonie działania danej armii oraz zwalczania lotnictwa nieprzyjacielskiego nad przydzielonym terenem działania. Wytyczne użycia lotnictwa zostały opracowane w lipcu 1939 r.. Zawarto w nich przede wszystkim nastawienie wszystkich rodzajów lotnictwa na działanie przeciwko siłom lądowym nieprzyjaciela (do czego polskie samoloty były w ogóle nieprzystosowane) oraz nakazano bezwzględne oszczędzanie lotnictwa. Przy tak niekorzystnych proporcjach liczbowych w stosunku do lotnictwa niemieckiego wynoszących jak 1: 5 (nie mówiąc już o nierównym poziomie technicznym) takie rozmieszczenie lotnictwa i określone wyżej zadania, powodowały dodatkowe osłabienie realnych możliwości obronny powietrznej kraju. Niemcy zaangażowały w wojnie z Polską 2420 samolotów, natomiast Polska mogła im przeciwstawić 510 maszyn, z czego 404 to samoloty bojowe (myśliwce: 108 egz. PZL P-11c, 20 egz. PZL – P11a, 30 egz. PZL – P7, bombowce: 36 egz. PZL – 37 Łoś, 114 egz. PZL – 23 Karaś, obserwacyjne: 35 egz. RWD – 14 Czapla, 49 egz. Lublin R – XIII, łącznikowy: RWD -8)⁵. Ze względu na małą dostępność źródeł niemieckich, trudno określić z jakimi dokładnie jednostkami lotnictwa niemieckiego ścierały się polskie eskadry. Znane są ogólne dane i tylko niektóre pułki, z którymi polscy lotnicy walczyli nad Bzurą. Po stronie niemieckiej nad Polską operowało lotnictwo 1 Dywizji Lotniczej - działała z terenu Pomorza, Prus i Śląska na korzyść 3 Armii z Prus Wschodnich i 4 Armii z Pomorza -(dowódca gen. Ulrich Grauert) z 1 Floty Powietrznej - Luftflotte 1 „Ost” (dowódca gen. Albert Kesserling) oraz 2 Dywizja Lotnicza (dowódca gen. Bruno Loerzer) z 4 Floty Powietrznej Luftflotte 4 „Süd – Ost” (dowódca gen. Aleksander Löhr), działającej na korzyść 8 Armii i 10 Armii operujących ze Śląska i 14 Armii ze Słowacji, a także jednostki rozpoznawcze wykonujące zadania na korzyść armii wojsk lądowych⁶. Z jednostek 1 Floty Powietrznej nad Polską operowały (zwłaszcza w czasie bitwy nad Bzurą) pułki myśliwskie (Jagdgeschwader – JG): I dywizjon 1 pułku, I dywizjon (2 eskadry) 21 pułku. W rejonie walk w I fazie bitwy szczególnie intensywnie działały pułki niszczycieli (Zerstörergeschwader – ZG): I/ZG 1, a zwłaszcza: II/ZG1 (J.Gr. 101 – Jagdgruppe – dywizjon myśliwski) i I/ZG2 (J.Gr. 102). Eskadry nad Polskę startowały m. in. z lotniska Kamień Śląski k/Opola, a wyposażone były w samoloty typu Messerschmitt Me Bf – 109 C-1 i E-1. Dowódcą jednej z eskadr tego dywizjonu był Oberleutnant von Roon, a pilot – Hauptmann Hannes Gentzen należał do jednych z najskuteczniejszych⁷. Ponadto spośród pułków bombowych (Kampfgeschwader- KG)⁸ nad terenem toczącej się walki lądowej operowały: KG 1”Hindenburg”, KG 26 “ Löwen Geschwader” oraz KG 27 „Boelke” posiadające lotniska w rejonie Królewca wyposażone w samoloty typu Heinkel He 111⁹. Do działań przeciwko Polsce skierowano również eskadry rozpoznawcze operujące z lotnisk w okolicy Królewca i Prenzlau (wyposażone łącznie w 79 samolotów typu Dornier Do 17 P i F): 3 (F)/10 (3 numer eskadry, 10 numer dywizjonu, F –

⁵ A. Przedpełski, 80 lat Polskiego Lotnictwa, s. 70.

⁶ Tamże, s. 70.

⁷ K. Cieślak, W. Gawrych, A. Glass, Samoloty myśliwskie września 1939, Warszawa 1987, s. 101 – 102.

⁸ Pułk bombowy z 3 dywizjonów (Gruppe), a ten z 3 eskadr (Staffel) po 3 klucze(Kette) po trzy samoloty i klucz dowodzenia (w eskadrze było 12 samolotów, w dywizjonie 36, a w pułku 120 (wyposażone w lekki bombowiec Dornier Do – 17 i ciężki He – 111. W działaniach nad Polską użyto 235 samolotów Do- 17 F i P w dywizjonach rozpoznawczych, oraz Do – 17 E (101), M (26), Z (188), a także, Junkers Ju – 52, Ju – 87 „Stuka” (osławione niemieckie sztukasy – wydające przeraźliwy dźwięk), Ju 88 (18), Heinkel He 111 P i H (295 + 358 szt.) J. Pawlak, Polskie Eskadry w wojnie obronnej. Wrzesień 1939, Warszawa 1991, s. 12, 159, 257, 340; A. Glass, K. Cieślak, W. Gawrych, A. Skupniewski , Samoloty bombowe września 1939, Warszawa 1991, s. 125 – 128.

⁹ A. Glass, K. Cieślak, W. Gawrych, A. Skupniewski , Samoloty bombowe września 1939, Warszawa 1991, s. 125 – 128.

Fernaufklärung – dalekie rozpoznanie), 2 (F)/11, 4 (F)/11, 1 (F)/120, 1 (F)/121, 2 (F)/121, 3 (F)/121, 4 (F)/121. Nad Bzurą działały również jednostki wchodzące w skład 4 floty powietrznej: I/JG76; I/JG77; II/JG77 oraz pułkiem niszczycieli I/ZG 76 szczególnie aktywnie działającym w rejonie Łodzi i Dębina, wyposażonymi w 32, bardzo groźne dla naszych samolotów, Me 110 C-1. Messerschmitty z tego pułku startowały z lotniska Oława (d- cą II eskadry tego dywizjonu był Oberleutnant Wolfgang Falck)¹⁰. W działaniach nad Polską wzięło udział 197 sprawnych myśliwców oraz 95 myśliwców dwusilnikowych Me 110. W bombardowaniu polskich miast i wiosek: KG 4 „General Wever” z lotniska Długopole k/ Bystrzycy Kłodzkiej, KG 76 startujący z lotnisk w rejonie Wrocławia, Nowej Wsi i Spiska i KG 77 oraz z 3 Luftflotte - dywizjon I/ KG 53 „Legion Condor” i KG 55 „Greif”¹¹.

W Bitwie nad Bzurą po stronie polskiej brały udział jednostki Armii „Pomorze” i „Poznań”, toteż obszar bitwy był polem działania lotnictwa przydzielonego do tych dwóch armii. Główny ciężar walk powietrznych spoczywał przede wszystkim na eskadrach Armii „Poznań” a lotnictwo Armii „Pomorze” odegrało w tej bitwie stosunkowo mniejszą rolę. Formacje lotnicze, którymi dysponowała Armia „Poznań” pochodziły z 3 pułku lotniczego w Poznaniu. Z sił tego pułku sformowano dla potrzeb tej armii: 3 dywizjon myśliwski, którym dowodził mjr pil. Mieczysław Mümler. Dywizjon podzielony był na dwie eskadry w składzie: 131 eskadra myśliwska pod dowództwem kpt. pil. Jerzego Zaremby (od 4.IX. - por. Zbigniew Moszyński) i 132 eskadra dowodzona przez kpt. pil. Franciszka Jastrzębskiego. Dywizjon łącznie dysponował 21 samolotami P-11¹². Z pułku wydzielono również 34 eskadrę liniową (rozpoznawczą) z 10 „Karasiami” na stanie dowodzoną przez kpt. obs. Janusza Badowskiego¹³, 33 eskadrę towarzyszącą (obserwacyjną) z 7 samolotami „Czapla”, którą dowodził kpt. obs. Stanisław Zaleski¹⁴ oraz 36 eskadrę towarzyszącą (obserwacyjną) posiadającą 7 samolotów typu R – XIII pod dowództwem kpt. obs. Bolesława Dorembowicza¹⁵. Ponadto wydzielono 6 pluton łącznikowy z 3 samolotami RWD – 8. Oprócz tych eskadr do ich obsługi powołano służby: ruchomy park lotniczy nr 1, kompanię lotniskową nr 4, stację meteorologiczną nr 3, drużynę radiokorespondencyjną nr 3¹⁶. Łącznie do dyspozycji dowódcy armii gen. Tadeusza Kutrzeby było 45 samolotów i pluton łącznikowy.

Formacje lotnicze, którymi dysponowała Armia „Pomorze” pochodziły z 4 pułku lotniczego w Toruniu. Z sił tego pułku sformowano dla potrzeb tej armii: 4 dywizjon myśliwski w składzie: 141 i 142 eskadry myśliwskie łącznie dysponujące 22 samolotami P-11, 42 eskadrę liniową (rozpoznawczą) z 10 „Karasiami” na stanie, 43 eskadrę towarzyszącą (obserwacyjną) – 7 samolotów R-XIII, 46 eskadrę towarzyszącą (obserwacyjną) – 7 samolotów typu R – XIII, 7 i 8 plutony łącznikowe – wyposażone w samoloty RWD – 8. Łącznie do dyspozycji dowódcy armii gen. Władysława Bortnowskiego było 46 samolotów i dwa plutony łącznikowe. Ponieważ eskadry „Armii Pomorze” 7 września musiały odlecieć na lotnisko k/ Lublina i nie wzięły udziału w bitwie nad Bzurą opis ich działań w dalszej części artykułu został pominięty (z wyjątkiem eskadr obserwacyjnych 43 i 46, które pozostały do 17 września do dyspozycji gen Bortnowskiego).

Zanim jednak te eskadry znalazły się w rejonie, w którym rozegrała się Bitwa nad Bzurą, stoczyły one zacięte boje w dniach 1- 6 września, w których poniosły straty, ale

¹⁰ K. Cieślak, W. Gawrych, A. Glass, Samoloty myśliwskie września 1939, Warszawa 1987, s. 101 – 102.

¹¹ K. Cieślak, W. Gawrych, A. Glass, s. 101 – 102; A. Glass, K. Cieślak, W. Gawrych, A. Skupniewski, Samoloty bombowe s. 125 – 128.

¹² J. Pawlak, s. 85 – 86.

¹³ Tamże, s. 292 – 295.

¹⁴ Tamże, s. 371 – 372.

¹⁵ Tamże, s. 376.

¹⁶ W. Rezmer, Armia „Poznań” 1939, Warszawa 1992, s. 30.

również odniosły w powietrzu szereg zwycięstw¹⁷. Teren tych walk obejmował obszary odległe od omawianego terenu bitwy nad Bzurą, stąd też nie zostaną tu poruszone wydarzenia pierwszych dni września 1939 r. Ważną datą dla działań polskiego lotnictwa był dzień 6 września. Wówczas Naczelny Dowódca Lotnictwa wydał rozkaz odesłania przez wszystkie armie, do jego dyspozycji, wszystkich eskadr myśliwskich i rozpoznawczych, pozostawiając dowódcom armii jedynie eskadry obserwacyjne. Gen. Tadeusz Kutrzeba – dowódca Armii „Poznań” jako jedyny odmówił wykonania tego rozkazu, który pozbawiał go pozyskiwania jakichkolwiek informacji o ruchach nieprzyjaciela¹⁸. Samoloty eskadr obserwacyjnych nie nadawały się do celów rozpoznania, czy nawet obserwacji, ze względu na zbyt słabe uzbrojenie i rozwijane małe prędkości. Były łatwym łupem dla samolotów niemieckich. Dowódca Armii „Pomorze” wykonał rozkaz, pozostawiając do swojej dyspozycji eskadry 43 i 46 obserwacyjną¹⁹. W związku z tymi decyzjami, w Bitwie nad Bzurą główny ciężar walk spoczywał przede wszystkim na lotnictwie Armii „Poznań”, natomiast eskadry obserwacyjne Armii „Pomorze”, wykonywały szereg zadań rozpoznawczych, głównie na kierunku północno – wschodnim działań połączonych sił Armii „Pomorze” i „Poznań” (a więc poza omawianym obszarem). Działania lotnictwa nad terenem, na którym rozegrał się bitwa nad Bzurą rozpoczęły się już 6 września, kiedy to pierwsze eskadry Armii „Poznań” zostały umiejscowione na lotniskach polowych w pobliżu Krośniewic, co związane było z przesuwaniem się na wschód sił lądowych.. W przededniu bitwy obie armie dysponowały następującym stanem lotnictwa:

- 34 eskadra – 6 samolotów typu „Karaś” na lotnisku Perna k/ Krośniewic
- 131 i 132 eskadry myśliwskie – łącznie 17 samolotów typu P – 11 na lotnisku Ostrowy k/ Krośniewic
- 33 eskadra – 3 samoloty typu „Czapla” (od 9 września) na lotnisku Ostrowy
- 36 eskadra - 5 samolotów typu R – XIII na lotnisku Kłodawa
- 6 pluton samolotów łącznikowych- 3 samoloty RWD – 8 na lądowisku Leszcze
- 43 eskadra - 6 samolotów typu R – XIII na lotnisku Walentynowo k/ Aleksandrowa
- 46 eskadra – 4 samoloty typu R-XIII na lotnisku Folbórz

Jako pierwsza w rejon Krośniewic z lotniska Osiek została przesunięta 6 września eskadra myśliwska. Był to dzień dość intensywnych działań eskadr myśliwskich (każdy pilot odbył minimum dwa loty), wykonywano bowiem działania osłonowe południowego skrzydła armii „Poznań” i ubezpieczano samoloty eskadry rozpoznawczej. Popołudniu tego dnia 131 eskadra miała przemieścić się na lotnisko w maj. Krośniewice²⁰. W kwestii dat i nazw lotnisk w źródłach i opracowaniach są pewne rozbieżności. A. Kurowski, podobnie jak W. Rezmer podają datę przesunięcia całego dywizjonu na 6 września. Natomiast J. Pawlak, opisując działania 131 eskadry, podaje datę przesunięcia dywizjonu na 8 września rozkazem dowódcy lotnictwa z dnia 7 września, natomiast przy opisie 132 eskadry podaje informacje o przesunięciu tej eskadry 7 września wieczorem²¹. Są też różnice dotyczące umiejscowienia lotnisk. J. Pawlak umieszcza lotnisko dywizjonu myśliwskiego raz w majątku Krośniewice, a przy opisie 132 eskadry - w Ostrowach²². A. Kurowski podaje również dwie miejscowości. Najpierw wymienia Krośniewice, a następnie dla tego samego okresu Ostrowy²³. R. Szubański wymienia jako miejsce postoju dywizjonu myśliwskiego Ostrowy, a Kajewo (Kajew) jako lotnisko 34 eskadry rozpoznawczej, natomiast 36 miała stać w Niwkach²⁴.

¹⁷ Por. W. Rezmer, s. 172.

¹⁸ A. Kurowski, Lotnicy w bitwie nad Bzurą, Warszawa 1975, s.51.

¹⁹ Tamże, s. 64.

²⁰ A. Kurowski, s. 52, W. Rezmer, s. 172.

²¹ J. Pawlak, s. 90, 100.

²² Tamże, s. 90, 100, Ostrowy wymienia też W. Rezmer, dz. cyt., s. 172.

²³ A. Kurowski, s. 52, 68.

²⁴ R. Szubański, Działania powietrzne nad Wielkopolską w 1939 r., Warszawa 1988, s. 94 -95.

Rozbieżności mogą wynikać z relacji lotników, na których opierali się wspomniani autorzy. Piloci mogli wymieniać inne nazwy tego samego lotniska, w zależności od miejscowości gdzie mieli swoje kwatery²⁵. Relacje mieszkańców wiosek usytuowanych w pobliżu Krośniewic wskazują tylko na jedno lotnisko polowe²⁶. Miało się ono znajdować pod lasem (dziś jest to teren zalesiony) na północ od drogi na Wołodrzę - Mikształ i trasy na Włocławek, w kierunku Ostrów. Od strony wschodniej przebiega linia kolejki wąskotorowej od której miała prowadzić na lotnisko bocznica (do dnia dzisiejszego uważny obserwator znajdzie ślady po torach), na której stał wagon (cysterna z paliwem ?). Po drugiej stronie drogi, w lesie znajdował się magazyn amunicji, po którym dziś już nie pozostał żaden ślad. Około południa doszło do walki 131 eskadry (2 klucze) z bombowcami Heinkel -111 z 1 dywizjonu 76 pułku i 53 pułku, bombardującymi tor kolejowy Konin – Słupca. Zestrzelono wówczas 3 samoloty nieprzyjaciela, ale w czasie walki został ranny jeden z pilotów – ppor. Gedymin²⁷. Według jego relacji tak wyglądało to wydarzenie: „... *W prawo mam wolnego heinkla, którym nikt się nie opiekuje. Skręcam, chcąc wejść mu na ogon. Niemiec broni się, strzelając z tylnego stanowiska. Czuję silne uderzenia w prawą nogę... Z poszarpanej nogawki leci krew ... Nie mogę brać udziału w dalszej walce... Boje się wykrwawienia. Muszę dolecieć. Nie usiądę w polu. W naszych warunkach równałoby się to stracie cennego samolotu...Jestem już nad Kłodawą. Widzę Krośniewice i las, obok którego znajduje się nasze lotnisko... Redukuje nieco gaz, wytracając powoli wysokość... Przeciagam nad szosą, nad chałupami, i ląduję... Podbiegają mechanicy. Pomagają mi wysiąść z samolotu... Na lotnisku jest tylko część rzutu kołowego. Nie ma lekarza ani sanitarki...”²⁸. Lotnisko w Ostrowach - Kajewie, bo o nim mowa w tej relacji, usytuowane było przy szosie obsadzonej wysoki drzewami. Start następował wprost przed siebie, a po wylądowaniu kołowano prosto na stanowisko. Cień drzew dawał dodatkowe maskowanie przez cały dzień. W lesie po drugiej stronie ulokowany był rzut kołowy²⁹. Ze względu na brak dostatecznej ilości samochodów (były w ciągłym ruchu – wyjeżdżały do obsługi zasadzek i wykonywały zadania transportowe w związku ze zmianami lotnisk polowych), które poza tym, że były mocno już wyeksploatowane, musiały poruszać się po drogach zapchanych uciekającą ludnością cywilną i przemieszczającym się wojskiem, przesunięcia lotniska dokonywano w dwóch etapach. Wieczorem w pierwszym rzucie odjeżdżał transport kołowy, a dopiero w następnym po przyjeździe samochodów z nowego miejsca postoju, przerzucano samoloty. Stąd też pełna gotowość lotniska następowała dopiero rankiem następnego dnia (być może stąd biorą się różnice w datach u autorów opisujących działania lotnictwa we wrześniu 1939 r.)³⁰.*

Wieczorem tego samego dnia na lotnisko Perna k/ Krośniewic została przerzucona 34 eskadra liniowa (rozpoznawcza), która straciła tego dnia w walce „Karasia” i dwóch członków załogi³¹. Dwaj kolejni lotnicy zginęli podczas lądowania na lotnisku Perna. Przy podchodzeniu do lądowania samolot z powodu pękniętej linki sterowej wpadł w korkociąg i

²⁵ Tamże, s. 24.

²⁶ Pojawiają się też relacje o istnieniu lotniska tuż za osiedlem bloków na Błoni, po prawej stronie trasy na Włocławek, za torem kolejki wąskotorowej w kierunku na Kajew – do pierwszych budynków. W pobliżu siedziby administratora majątku Krośniewice miała znajdować się duża oficyna. Tą oficynę miało zbombardować niemieckie lotnictwo, a jeden z pilotów wylądował w pobliżu by sprawdzić efekt nalotu.

²⁷ Tamże, s. 52. W relacji pchor. Nowaka czas tego starcia określony został na godziny popołudniowe. W. Rezmer, s. 90.

²⁸ Cyt. za A. Kurowski, s. 52.

²⁹ J. Pawlak, s. 101 – 102. Możliwe jest, że w innych relacjach lotnisko to określane było nazwą Kajew lub Krośniewice. Wydaje się jednak, że chodzi tu o jedno i to samo miejsce. Opis zawarty w relacjach wskazuje na las, który rozciąga się od Kajewa do Ostrów. Stąd też możliwość wskazywania przez lotników tych nazw w odniesieniu do tego samego lotniska.

³⁰ J. Pawlak, s. 100.

³¹ Usytuowania tego lotniska w terenie nie udało się jak na razie z całą pewnością ustalić, w przeciwieństwie do wspomnianego wyżej lotniska eskadry myśliwskiej.

rozbił się. Zginął pilot ppor. Ludwik Weyman i mechanik kpr. Stefan Wilczyński³². Wraz z przeniesieniem eskadry na lotnisko w Pernie 75% taboru samochodowego odesłano do Bazy nr 3 w Lublinie. Natomiast 36 eskadra w tym czasie znajdowała się jeszcze na lotnisku Niwki k/ Kłodawy. Pluton 33 eskadry obserwacyjnej został przydzielony do wykonywania zadań na korzyść 26 Dywizji Piechoty Armii „Pomorze”, a drugi pluton 6 września dokonał na rzecz 25 DP Armii „Poznań” m.in. obserwacji ruchów niemieckich jednostek pancernych w rejonie Poddębic³³. 36 eskadra towarzysząca, jak i 33 eskadra obserwacyjna nie znalazły się więc jeszcze w rejonie operacyjnym objętym wkrótce terenem walki w bitwie nad Bzurą. Podobnie jak eskadry Armii „Pomorze”. Nad omawianym obszarem miała natomiast miejsce akcja Brygady Pościgowej, podległej bezpośrednio Naczelnemu Dowódcy Lotnictwa, która w obszarze Łódź – Uniejów – Koło – Ślesin straciła 10 niemieckich samolotów³⁴, które w tym dniu skupiały swoje ataki głównie na linii kolejowej Koło – Kutno – Łowicz. Spadły również pierwsze bomby na Krośniewice³⁵. Na południowy zachód od Krośniewic, w rejonie wsi Morawce, doszło do walki powietrznej w wyniku, której został strącony niemiecki samolot. Pilot tej maszyny zginął i został pochowany na cmentarzu parafialnym w Miłonicach. Podobne zdarzenie miało miejsce w okolicach Sójek, gdzie również spadł strącony niemiecki samolot. O godz. 5.00 6 września mieszkańcy Krośniewic usłyszeli odgłosy wybuchających bomb w Ostrowach, gdzie spadły na osiedla fabryczne zabijając 2 osoby. W pierwszych dniach wojny lotnictwo niemieckie sporadycznie atakowało te okolice. Pomimo tego, że bombardowania miały raczej przypadkowy charakter, spowodowały one jednak pewne zniszczenia. W wyniku nalotów w pierwszych dniach września zostały zburzone: dom przy ul. Kolejowej i dom znajdujący się przy rynku, obok zajazdu. Bomby niemieckie spadły też za masarnią w ul. Kutnowskiej. W dniu 6 września niemieckie lotnictwo po raz pierwszy i chyba jedyny regularnie bombardowało Krośniewice. W tym dniu podczas nalotu zginął 13 - letni harcerz Tadeusz Szytko. Bomby spadły na dom, w którym mieszkał z rodziną. W wyniku tych samych nalotów na kolejce zginęli kolejarze: Bolesław Parandyk, Tomasz Kisielewski, Kacprzaj Maliszewski, Alfons Skalski. W mieście zginęli od nalotu: Franciszek Kaszubski, Krawczyk z żoną i wnukiem i kilku Żydów.³⁶

Następnego dnia, tj. 7 września lotnictwo otrzymało zadanie dokładnego rozpoznania nieprzyjaciela, zwłaszcza na południu oraz osłaniać przegrupowanie własnych wojsk. Rankiem tego dnia 131 eskadra myśliwska wystartowała do osłony marszu 14, 17 DP oraz Wielkopolskiej Brygady Kawalerii i 25 DP przeprowadzających się w Uniejowie, a także ubezpieczała rozpoznanie załogi z 34 eskadry rozpoznawczej w rejonie na zachód od Łodzi. W trakcie tych działań zestrzelono 2 Ju – 86, He – 111 z 76 pułku bombowego i Me -110. Nie obyło się bez strat własnych- 1 pilot został ranny, drugi trafił do niewoli. Udało się jednak naprawić w tym dniu jeden z uszkodzonych wcześniej samolotów P – 11³⁷. 132 eskadra wykonywał od rana loty patrolowe. W czasie patrolu, w rejonie Kalisz - Koło ppor. Jan Maliński zestrzelił Me -110, ale sam został ranny i stracił samolot. Rannego pilota umieszczono w szpitalu w Kole, a następnie w Kutnie, dokąd trafił również pilot zestrzelonego przez ppor. Malińskiego Me -110³⁸. Po południu w rejonie Łowicza patrol stał się niemiecką wyprawą bombową. W czasie pościgu za Dornierem ppor. Łuczyński zaczął o drzewo nad obszarem zajęтым już przez Niemców. Ranny trafił do szpitala, a potem do obozu

³² *Zostali pochowani na cmentarzu parafialnym w Woli Pierowej. Na grobie widnieje data 9 września 1939 r.*

³³ Tamże, s. 374.

³⁴ W. Rezmer, s. 172.

³⁵ Tamże, s. 172.

³⁶ Relacje naocznych świadków, P. Stasiak, Krośniewice dawniej i dziś, 1997, s. 23.

³⁷ J. Pawlak, s. 90.

³⁸ A. Kurowski, s. 69 – 70.

jenieckiego. Wieczorem i rankiem następnego dnia obie eskadry przemieszczały się na lotnisko w Ostrowach³⁹.

Rankiem 7 września patrol 34 eskadry dokonał rozpoznania w rejonie Łęczyca – Ozorków – Turek, gdzie wykryto ruchy niemieckiej kolumny zmotoryzowanej w kierunku na Łęczycę⁴⁰. Po południu eskadrę przerzucono na lotnisko w Lubieniu, skąd ponownie dokonano rozpoznania w rejonie Łęczyca – Ozorków – Pabianice oraz w rejonie Łęczyca – Kalisz. W czasie wykonywania zadań jeden z Karasi został uszkodzony przez Me 109⁴¹. Pluton 33 eskadry nadal prowadził działania rozpoznawcze w rejonie Poddębic, natomiast 36 eskadra wykonała w tym dniu dwa rozpoznania w kierunku zachodnim. W trakcie wykonywania tych zadań samoloty zostały ostrzelane przez własną obronę przeciwlotniczą. Wieczorem nastąpiło przesunięcie eskadry na lądowisko w Strzelcach⁴².

Zmieniało się również miejsce postoju sztabu armii i dowództwa lotnictwa. W rejon krośniewickich lotnisk skierowano część sztabu armii wraz z kierującym działaniami lotnictwa Armii „Poznań” ppłk. Adamem Kurowskim⁴³. Na potrzeby zakwaterowania i dowodzenia działaniami wojska, zajęto zapewne pałac w Krośniewicach. Stąd też niemieckie naloty na okolice siedziby właścicieli majątku⁴⁴. Niemcy według miejscowych relacji, przez pomyłkę zamiast pałacu, zbombardowali dom, który stał na terenie dzisiejszego „Expomu”. W pałacu natomiast miał przebywać według tych relacji gen. T. Kutrzeba. W tym samym dniu Niemcy zbombardowali dom Wojciecha Koreckiego na Błoni, a „tylko” jedna bomba spadła na pałac. Dwie bomby, które spadły na stojący w pobliżu zespołu pałacowo - parkowego dom Zielewicz, spowodowały ofiary w ludziach - zginęły dwie kobiety i nieznana bliżej liczba dzieci. Ofiarami byli uciekinierzy z poznańskiego.

Lotnictwo niemieckie było 7 września stosunkowo mało aktywne, w porównaniu z poprzednimi dniami. Atakowano przede wszystkim przeprawę wojsk polskich w okolicy Uniejowa i to niezbyt skutecznie⁴⁵.

Wobec podjętej decyzji i rozplanowaniu działań zaczepnych wobec 8 armii niemieckiej przez połączone siły Armii „Poznań” i „Pomorze”, już w nocy z 7 na 8 września w rejon planowanej operacji zaczęto przemieszczać poszczególne oddziały. Po południu 7 września dowódca 14 DP, gen. Wład odebrał rozkaz przegrupowania się do Krośniewic. 14 Dywizja Piechoty (dalej DP) przeszła w rejon Krośniewic - na zachód od miasta, a 17 DP miała zająć pozycje na południowym zachodzie od miasta. Dowództwo nad odcinkiem osłony od północy otrzymał płk. Siuda. Oddziały 55 pułku piechoty (dalej pp) i 1 dywizjon 14 pal dotarły około godz. 9 na zachód od Krośniewic: 1 batalion stanął w Elizanowie, 2 – w Rdutowie, 3 w Leonowie, 1 dywizjon 14 pal i dowództwo 55 pp w Domanikowie. 57 pp i 2 dywizjon pal przybyły do Krośniewic o godz. 7⁰⁰. zajęły teren i budynki szkolne przy ul. Poznańskiej; 2 i 3 bataliony rozlokowały się w Krośniewicach, 1 batalion w Bielicach, organizując obronę przeciwpancerną od strony Łęczycy. Żołnierzy 2 dywizjonu 14 pal rozmieszczono bateriami na zachód od Krośniewic z zadaniem wsparcia ubezpieczeń wysuniętych na południe od tej miejscowości. Oddziały 58 pp i 3 dywizjon 14 pal osiągnęły ok. godz. 9. rejon na północ od Krośniewic i stanęły w: dowództwo 58 pp – leśniczówka Ostrowy, 3 batalion - Lipiny, 3 dywizjon 14 pal i 2 batalion - las Ostrowy, 1 batalion - Ostrowy, wysuwając ubezpieczenia na południowy wschód od miejscowości Ostrowy do Perny i stacji kolejowej Krasin. W lesie, w majątku Dzierzbice stanął 14 dywizjon artylerii ciężkiej (dalej dac), a dowództwo dywizji w folwarku Niwki. W dniu 7 września w stronę

³⁹ J. Pawlak, s. 99 – 100.

⁴⁰ W. Rezmer, s. 184.

⁴¹ J. Pawlak, s. 299.

⁴² Tamże, s. 379, W. Rezmer, s. 184.

⁴³ A. Kurowski, s. 69.

⁴⁴ P. Stasiak, s. 24.

⁴⁵ W. Rezmer, s. 184.

Krośniewic wyruszyła większość 17 DP z rejonu Łęczycy. Pierwsza kolumna przybyła 8 września ok. godz. 7.: batalion 1 w rejonie Marynina – Zalesia, 2 batalion 70 pp i 1 bateria 17 pal w rejonie dworu w Miłonicach – Stara Wieś, 3 batalion 70 pp i 2 bateria w Rudnikach, dowództwo 70 pp w dworze w Jankowicach, a dowództwo 1 dywizjonu 17 pal w folwarku Miłonice. Druga kolumna dotarła także w godzinach porannych nieco dalej na południowy zachód od Krośniewic. 14 DP przez cały dzień odpoczywała w Krośniewicach. Dnia 8 września wieczorem gen. T. Kutrzeba wydał rozkaz uderzenia na armię niemiecką. Wieczorem do sztabu dywizji przyjechał gen. Edmund Knoll – Kownacki, z rozkazem wymarszu na południowy wschód od Kutna. Z rejonu Krośniewic wyruszyła nocą grupa operacyjna im. „gen. E. Knoll – Kownackiego” zajmując pozycje nad Bzurą między Łęczycą a Piątkiem⁴⁶.

Dzień 8 września był więc dla polskiego lotnictwa dniem, w którym eskadry wykonywały zadania związane już bezpośrednio z działaniami jednostek lądowych poprzedzającymi wydanie przez wojsko polskie bitwy nad Bzurą. Eskadry myśliwskie nadal ubezpieczały przegrupowujące się polskie jednostki, co zaowocowało w trakcie starć z Luftwaffe, strąceniem przez 131 eskadrę 3 samolotów niemieckich, a piloci ze 132 eskadry zniszczyli Me – 110 i Dorniera, bez strat własnych.

34 eskadra z lotniska w Lubieniu wykonała 5 lotów rozpoznawczych (w tym 3 bez ubezpieczenia 131 eskadry myśliwskiej), o których brak bliższych danych. Zanotowano jednak uszkodzenie jednego samolotu, który odesłano do ruchomego parku technicznego w Kłodawie. 36 eskadra została oddana do dyspozycji sztabu Grupy Operacyjnej gen. Knolla – Kownackiego i wykonywano intensywne loty w kierunku przewidywanego uderzenia wojsk lądowych.

Tego dnia w rejonie koncentracji wojsk polskich działały po stronie niemieckiej przede wszystkim samoloty rozpoznawcze, ale zbierały one informacje głównie w kierunku natarcia 8 armii gen. Blaskowitza. Na linii Mszczonów – Żyrardów – Sochaczew działała 1 eskadra bliskiego rozpoznania 23 dywizjonu rozpoznawczego i 5 eskadra 13 dywizjonu przydzielone do X i XIII KA. Dalej na wschód rozpoznanie prowadziła 1 eskadra bliskiego rozpoznania 21 dywizjonu podlegająca bezpośrednio gen. Blaskowitzowi. Samolotów tych było zbyt mało wykorzystywano je na kierunkach, na których nie mogły wykryć ruchów polskich jednostek, przygotowujących się do natarcia⁴⁷.

Następnego dnia - 9 września o 17.30 rozpoczęła się bitwa. Rankiem tego dnia gen. Knoll - Kownacki wydał rozkaz pobicia przez Grupę Operacyjną jego imienia, sił nieprzyjaciela na ogólnym kierunku Krośniewice – Brzeziny. Na ten dzień, zgodnie z rozkazem z 8 września, 131 eskadra wykonywała zadania związane z ubezpieczaniem własnych działań rozpoznawczych i ze zwalczaniem lotnictwa nieprzyjacielskiego w rejonie Kutna. Samoloty niezdolne do dalszych lotów odesłano do Bazy nr 3 w Lublinie. Jak wynika z powyższych zadań, lotnictwo nie miało wesprzeć atakujących oddziałów piechoty i kawalerii, a jedynie „pilnować” nieba nad walczącymi jednostkami. Był to również dzień odpoczynku i uporządkowania dla eskadr walczących do tej pory bez żadnej przerwy. Jeden z pilotów 131 eskadry poleciał do Warszawy z prośbą gen. T. Kutrzeby o zbombardowanie przez Brygadę Bombową niemieckiej kolumny pancernej poruszającej się w kierunku Łęczycy. Nie otrzymawszy żadnej odpowiedzi, pilot powrócił do Krośniewic na samolocie mocno podziurawionym przez własną obronę przeciwlotniczą. Tego dnia por. Grzybowski zestrzelił Me -109 w rejonie Osieka małego. Było to ostatnie zadanie eskadry, bowiem popołudniu eskadra została rozwiązana. Część pilotów oraz 6 samolotów wcielono do 132 eskadry 1 samolot przekazano 111 eskadrze), a resztę personelu i uszkodzony sprzęt odesłano do Bazy Nr 3 w Lublinie. Wśród miejscowych relacji można dziś usłyszeć opinię, że na

⁴⁶ Tamże, s. 171 - 172, 193.

⁴⁷ Tamże, s. 195.

krośniewickich lotniskach stacjonowały samoloty bez silników, czy niezdolne do walki. Nie jest oczywiście opinia prawdziwa, ale wzięła się ona być może z faktu, że zapamiętano właśnie moment, kiedy odsyłano wszystkie niesprawne maszyny do Lublina, co mogło wywołać właśnie wrażenie jakoby były tu tylko niesprawne samoloty. Piloci 131 eskadry od wybuchu wojny do chwili rozwiązania jednostki stracili 11 samolotów, sami tracąc 3. Na swoim koncie zestrzelenia mogli zapisać: największą liczbę - 3 samoloty - ppor. pil. Włodzimierz Gedymin, ponadto: ppor. pil. Lech Grzybowski, pchor. pil. Mirosław Nowak, kpt. pil. Jerzy Zaremba (po 2), ppor. pil. Zbigniew Moszyński i pchor. pil. Alfons Kabat (po 1). Spośród pilotów 3 zostało rannych, 2 trafiło do niewoli, a 1 zaginął⁴⁸. Pozostałości eskadry razem ze 132 eskadrą zostały przerzucone na lotnisko w Lubieniu, posiadające doskonałe maskowanie⁴⁹. Jeszcze z lotniska w Ostrowach 132 eskadra podjęła loty patrolowe i rozpoznawcze. W trakcie jednego z tych lotów, powracając z osłony przegrupowującej się piechoty, nad Krośniewicami doszło do dramatycznej walki, którą tak relacjonował jeden z pilotów, pchor. A. Kabat (pilot 131 eskadry, który już dołączył do 132): „... 9 września wykonałem mój ostatni lot bojowy z lotniska Ostrowy (około 6 km od Krośniewic koło Kutna). Zatem z kol. Jaroszką związaliśmy się w walce z samolotami Me-109. Jaroszka za popełniony błąd taktyczny zapłacili życiem (był to jego pierwszy lot bojowy), ponieważ znając szybkość samolotu Me--109, sprowokowany dał się wciągnąć w locie nurkowym, z czego skorzystał przeciwnik. Ja, niestety poza ostrzeganiem przez radio nie byłem w stanie przyjść z pomocą, gdyż odległość między nami była za duża i tym bardziej niemożliwa, bo i ja w tym czasie również byłem atakowany przez następną parę Me-109... ”⁵⁰. Samolot Jaroszki zaatakowany przez Me – 109 zapalił się. Pchor. W. Jaroszka ratował się skokiem ze spadochronem, ale ze względu na zbyt małą wysokość spadochron się nie otworzył. Pilot spadł w pobliżu lotniska. Pośpieszyli mu na pomoc żołnierze (biegnąc na ratunek, wstąpili do domu niemieckiego kolonisty po wodę, której im jednak odmówiono), ale niestety lotnik zmarł. Został pochowany przed pałacem w Krośniewicach⁵¹. Była to pierwsza strata pilota w całym dywizjonie. Mimo, że był do dzień odpoczynku, 34 eskadra musiał wykonać specjalne zadanie polegające na rozpoznaniu dyslokacji i siły wojsk niemieckich w rejonie Skierniewice – Sochaczew, Głowo- Łódź – Ozorków – Łęczycza. Zadanie związane było z planowanym natarciem wojsk polskich. W tym czasie nastąpiło połączenie obu plutonów 33 eskadry, które wykonały 3 loty rozpoznawcze w rejonie Aleksandrowa Kujawskiego, Strykowa i Głowna. Podobnie jak 36 eskadra, której piloci latali również w rejon Brzezin, Warty i Poddębic. Działania tej eskadry były wykonywane na korzyść GO gen. Knolla – Kownackiego. Nie obyło się przy tym bez strat. W rejonie Warty został strącony jeden z samolotów R – XIII. 43 i 46 eskadra Armii „Pomorze”, wobec słabego ruchu lotnictwa niemieckiego w rejonie operowania tych eskadr, wykonywały zadania rozpoznawcze na korzyść armii „Pomorze” (rejon Włocławka, Torunia i Inowrocławia, Płocka), często lecąc po 100 km, co przy tak słabych parametrach polskich samolotów było znacznym wyczynem⁵².

Następnego dnia po rozpoczęciu bitwy nad Bzurą, sytuacja polskiego lotnictwa znacznie się pogorszyła. W rejonie walk pojawiły się stałe patrole niemieckich myśliwców, a także wskutek określonego ściśle terenu działań armii, zmniejszyły się możliwości zmiany lądowisk, zaczęto odczuwać brak odpowiednich terenów, na których można by urządzić polowe lotnisko. Eskadra myśliwska miała 10 września wesprzeć bombardowaniem nieprzyjaciela atak GO gen. Knolla – Kownackiego, ale z tego pomysłu zrezygnowano. Załogi wystartowały jedynie w celu dokonania osłony rozpoznania przez 34 eskadrę walk i

⁴⁸ J. Pawlak, s. 91 – 93.

⁴⁹ A. Kurowski, s. 71. Lotnisko to mogło znajdować się w Kamienne niedaleko Lubienia. Na tym terenie są znacznie lepsze warunki do ukrycia lądowiska niż w samym pobliżu Lubienia. Por. J. Pawlak, s. 101.

⁵⁰ Cyt. za J. Pawlak, s. 100.

⁵¹ Jeszcze w czasie okupacji jego grób przeniesiono do Pabianic. por. J. Pawlak, s. 100, A. Kurowski, s. 73.

⁵² A. Kurowski, s. 75.

przemieszczania się wojsk niemieckich w kierunku Łódź – Sochaczew, Aleksandrów – Stryków, Głowno - Skierniewice. W rejonie Skierniewic zauważono jedynie wycofującą się kawalerię. Eskadra osłaniała również przeprawę na Bzurze i marsz 4 DP z GO gen. Bołtucia. Niemieckie lotnictwo wykryło i zaatakowało lotnisko w Lubieniu. Około godz. 16.00 nadleciało pięć Me – 109⁵³. Do walki z nimi prosto ze stanowisk w lesie wystartowało siedem samolotów P- 11. W trakcie walki, trwającej około godziny polscy piloci zestrzelili dwa samoloty wroga, ale sami również stracili dwie maszyny, nie tracąc jednak pilotów, którzy ratowali się skokami na spadochronie (jednego z pilotów polska żandarmeria odwiozła do sztabu dywizji stacjonującego w cukrowni w Lubieniu). Tak wspominał tą walkę mjr Mümler: „*Około 17.00 patrol Me – 109 nadleciał nad lotnisko na płn. od folwarku Kamienna... Klucz alarmowy dyonu odrzucił maskujące gałęzie i natychmiast wystartował. Inni piloci dopadli swych maszyn i w ciągu paru minut poszło w powietrze siedem myśliwców. Pozostałe samoloty nie były gotowe do lotu (uzupełnianie paliwa, amunicji czy przegląd przez mechaników). Niemcy przyjęli walkę. Nasi piloci spisywali się dzielnie atakując po liniach wewnętrznych. P – 11 mniej szybkie, były o wiele zwinniejsze, ale nie mogły wyjść z walki kiedy chciały. Hitlerowcy mieli przewagę uzbrojenia. Raz po raz odzywały się działka. Walka rozpadła się na mniejsze grupki i przesuwiała się w górę. P – 11 zwijały się jak piskorze, stosując wszechstronne sposoby ataków i umiejętnie uchodząc z linii ognia przeciwnika. Wreszcie za jednym z Me 109 pojawił się pióropusz dymu. Samolot zwałił się do ziemi. Po chwili drugi Me 109 mocno dymiąc szybko zniżył się w kierunku frontu, gdzie rozbił się w pobliżu jednej baterii artylerii na linii walk. Polakom kończyła się amunicja. Zaczęli lądować. Pozostałe Me – 109 zniknęły gdzieś za lasem. Po chwili wyjaśniło się – dwa P – 11 nie wróciły. Widziano jak jeden zniżył się w kierunku lotniska Ostrowy. Natychmiast wysłano tam samochód. pilot (pchor. Pudlewicz) lądował tam ze strzaskaniem przez pocisk podwoziem tylko potłukł się dotkliwie...”⁵⁴. Wieczorem eskadrę ponownie przesunięto na lotnisko w Ostrowach, chociaż dyslokacja miała nastąpić w rejon na pld. od Kutna, ale ze względu na brak odpowiednich lądowisk zdecydowano się ponownie na Ostrowy. Lądowisko to jak już wspomniano, było położone przy szosie obsadzonej wysokimi drzewami. Był jednak problem, bowiem w tym czasie szosą posuwały się tabory, oddziały wojska oraz ewakuująca się ludność cywilna. Wśród nich mogli być agenci V kolumny, których jednym z zadań było rozpoznanie położenia lotnisk. Niemcy, o czym wspomniano już wyżej, bombardowali dwór, gdzie mieściła się kwatera sztabu 14 DP, położony niedaleko (na południe – dwór Rembelińskich w Krośniewicach ?) od lądowiska 132 eskadry. 34 eskadra rozpoznawcza wykonywała dwa rozpoznania na prawym skrzydle GO gen. Knolla – Kownackiego i w rejonie Poddębic i Łodzi. W trakcie tych działań piloci wykryli kolumnę zmotoryzowaną na trasie Kutno – Sochaczew, a jeden z samolotów uległ uszkodzeniu ostrzelany przez niemiecką OPL. Dokonano rozpoznania Pomorskiej Brygady Kawalerii i 221 DP. W związku z atakiem zarządzono ewakuację lotniska z Lubienia ponownie na lądowisko w Krośniewicach – Perna (poprzednio 6 – 9 IX), co częściowo nastąpiło dopiero o świcie 11 września. Jak wspomina A. Kurowski, krośniewickie lotniska, choć używane przez kilka dni nie zostały dotąd rozpoznane przez lotnictwo niemieckie. Również 36 eskadra obserwacyjna wykonywała zadania na korzyść GO gen. Knolla – Kownackiego. W czasie jednego z dwóch lotów, w rejonie Ozorkowa ranny pilot – Henryk Szopiński wspomógł działania piechoty ostrzeliwując gniazdo c.k.m. Natomiast 33 eskadra dokonywała rozpoznania w rejonie Wrześni i Gniezna. 10.IX. nastąpiło przesunięcie 33 eskadry na lotnisko Krośniewice i w krótkim czasie przelot na lądowisko przy folwarku Kamienna (ok. 10 km na płn. od Krośniewic). W związku z realizowanym manewrem zaczepnym gen. Knolla-Kowackiego startowano na rozpoznanie kierunków: Września (por. Mikienko i ppor. Rejecki), Gniezno (por. Jaworski i kpr.*

⁵³ Według J. Pawlaka miało to nastąpić 11 września o godz. 17.00. J. Pawlak, s. 101.

⁵⁴ Tamże, s. 101.

Zajączkowski), Żnin (kpt. Zaleski i sierż. Nowak). W dniu następnym wykonano kilka lotów dla d-cy armii. Załogi 34 eskadry 11.IX rozpoznawały przed południem w rej. walk wojsk gen. Knolla-Kownackiego. Ppor. Kosmowski tak opisał jeden z trzech wykonanych w tym dniu lotów: „...Start z lotniska koło Krośniewic. Otrzymałmy zadanie rozpoznania rejonu Tomaszów Maz.- Skierniewice- Sochaczew, w celu stwierdzenia działalności niemieckich kolumn pancernych operujących na kierunek warszawski. Start około godziny przed zmrokiem. W locie powrotnym, na skutek nagiego pogorszenia pogody i gęstniejącej mgły, obserwator nie mógł odnaleźć lotniska. Zapadający mrok zmusił nas do lotu na wysokości około 200 m na płd. wschód od Wisły, aby po nabraniu wysokości wyskoczyć ze spadochronem. W tym czasie „Karás” dostaje silny ogień z ziemi i to celny. W kabinie czuć swąd! W pewnym momencie maszyna zderza się z ziemią i zapala (prawdopodobnie był uszkodzony wysokościomierz). Załoga wychodzi z kraksy bez szwanku. Wypadek miał miejsce w m. Sobota koło Łodzi. Meldunek z rozpoznania doręczono następnego dnia, gdy wróciliśmy do eskadry...⁵⁵”. Lądowisko w Ostrowach mogło zostać dość szybko wykryte przez nieprzyjaciela, toteż w nocy z 11 na 12 września przeniesiono najpierw rzut kołowy 132 eskadry do miejscowości Mnich, by przygotować lądowisko dla samolotów. Tam również sprowadzono naprawioną w Lubieniu P – 11. Samoloty przybyły do Mnicha o świcie 12 września. Lądowisko zostało przygotowane na ściernisku, przy drodze obsadzonej drzewami owocowymi, gdzie ukryto samoloty. Z tego lotniska eskadra wykonała loty rozpoznawcze w rejonie walk toczonych przez gen Knolla – Kownackiego. Wykryto niemiecką kolumnę samochodów, którą miało zaatakować osiem samolotów eskadry. W trakcie lotu zauważono grupę Heinkli, którą zaatakowały dwa samoloty, niszcząc dwa niemieckie bombowce. Zapalono także kilka samochodów w miejscowości Popów (niestety Niemcy rozstrzelali w odwecie kilkanaście osób)⁵⁶. Rozpoznawano ponadto rejony Zgierz – Stryków, Sieradza, Łodzi, Łęczycy oraz Łowicza i Skierniewic. 11.IX. 36 eskadra dokonała rozpoznania w rejonie walk tracąc samolot wraz z załogą. Wykonując rozpoznanie w rej. Ozorków- Głowno, inny samolot tej eskadry został ostrzelany przez niemiecką OPL. Ranny obserwator kontynuował mimo silnego ognia zadanie, otrzymując kolejny postrzał. Załoga powróciła na lotnisko przekazując meldunek do sztabu. Ppor. Szopińskiego odwieziono do szpitala w Kutnie. W rejonie rozpoznania stwierdzono duże siły nieprzyjaciela. W okolicach Krośniewic 11 września działania osłonowe prowadziła Brygada Obrony Narodowej płk. Siudy, która zamykała kierunki działań od strony Sompolna Koła i Kłodawy. Kierunek z Dąbia na Krośniewice i Kłodawę dozorował stacjonujący w Dąbiu batalion Straży Granicznej. 34 eskadra, w kolejnym dniu bitwy nad Bzurą, tj. 12 września, wykonała 2 zadania wykrywając liczne oddziały niemieckie w marszu na drogach Dobra - Uniejów i Zgierz- Ozorków oraz duże zgrupowanie piechoty, artylerii i czołgów w rejonie Strykowa i Główna. Rejon lotniska eskadry (rejon Krośniewic) był w tym dniu ustawicznie bombardowany i penetrowany przez samoloty zwiadowcze *Luftwaffe*. Z obawy przed wykryciem i zniszczeniem kpt. Badowski przesunął eskadrę około godz. 16.00 na lądowisko Wola Raciborska k. Kutna. Samoloty pojedynczo przeleciały na nowe miejsce postoju⁵⁷. 12. IX. o świcie nastąpiło przesunięcie 33 eskadry na lądowisko Wola Raciborska (7 km na płn. od Kutna). W tym dniu załogi rozpoznawały przedpole zgrupowań wojsk ubezpieczających Armię „Poznań” na kierunku zachodnim, czyli kontrolowała przedpole brygady płk Siudy. Zmasowanie lotnictwa myśliwskiego *Luftwaffe* stworzyło bardzo duże zagrożenie dla załóg, ostrzeliwanych również przez własne oddziały. Na korzyść walczących na d Bzurą sił polskich działała po raz pierwszy i jedyny Brygada Bombowa, atakując XI KA. Sześć Łosi 15 dywizjonu bombowego zbombardowało między Brzeziniami a Rawą Mazowiecką oddziały 18 DP.

⁵⁵ J. Pawlak, s.300 - 301.

⁵⁶ Tamże, s. 102.

⁵⁷ Tamże, s. 374.

36 eskadra w dniach 12-14 września pracowała dla d-cy armii, ale warunki pracy załóg znacznie się pogorszyły ze względu na wzrastającą aktywność *Luftwaffe* w obszarze operacyjnym. Samoloty tej eskadry operowały z lotniska w Strzelcach⁵⁸.

W dniach 13 – 15 września straż tylna armii Poznań – Wielkopolska Brygada Obrony Narodowej dowodzona przez płk. St. Siudę wycofywała się pod naporem nieprzyjaciela przez teren Krośniewic. Stąd też musiano zrezygnować z lotnisk w okolicach Krośniewic i przenieść je bardziej na wschód, co miało miejsce już 12 września. Kolejne dni, a zarazem w końcowej fazie bitwy nad Bzurą, mocno przerzedzone polskie eskadry wykonywały w zasadzie już tylko zadania mające na celu rozpoznanie położenia sił nieprzyjaciela na kierunku działań polskich jednostek. Miały też miejsce częste zmiany lotnisk polowych, których coraz bardziej brakowało, ze względu na kurczący się obszar operowania armii „Poznań” i „Pomorze”. Ostatnie dni bitwy nad Bzurą pozostałości eskadr operowały z lotnisk w Luszyńcu lub Brzozowie Starym (13 km pñ. zachód od Sochaczewa). Wykonywano już w zasadzie tylko loty rozpoznawcze w kierunku Łodzi, Uniejowa, Tomaszowa Mazowieckiego, Łowicza, Sochaczewa (m.in. 43 eskadra towarzysząca⁵⁹) i Warszawy. Ponieważ jednostki lądowe miały przebijać się w kierunku na Warszawę, wykonano rozpoznane nieprzyjaciela na odcinku Płock – Modlin. Mimo, że polskie eskadry były osłabione, odniesiono jeszcze kilka zwycięstw na samolotami wroga. Zestrzelono bez strat własnych w tej walce (jeden samolot rozbito w czasie lądowania we mgle), Hs – 126 i Do – 17. Jeden z Karasi 132 eskadry został zestrzelony pod Warszawą przez własne oddziały zmuszając pilota do lądowania.

14 września odesłano kilka maszyn niezdolnych do dalszej walki. Przeniesiono się też (132 i 36 eskadra) na lotnisko w Luszyńcu. Ze względu na złe warunki atmosferyczne eskadry nie wykonywały w zasadzie zadań bojowych. Pogarszająca się sytuacja militarna spowodowała połączenie 34 Eskadry Rozpoznawczej z 33 Eskadrą Obserwacyjną. Przed wieczorem połączona jednostka przesunęła się do Brzozowa. Wkrótce po osiągnięciu lądowiska Brzozów nowy rozkaz nakazał przelot rzutu powietrznego do Luszyńca. Po wylądowaniu samoloty ukryto na skraju małego lasu, a personel zakwaterowano w folwarku. Stan samolotów połączonych eskadr w tym dniu wynosił już tylko: 3 „*Karasia*” i 1 RWD-8, natomiast eskadra myśliwska dysponowała już tylko 6 samolotami. Następnego dnia, tj. 15 września, na skutek intensywnego bombardowania Luszyńca i jego okolic, 36 eskadra przesunęła się na lądowisko Brzozów. Eskadra posiadała 2 R-XIII i 1 RWD-8, który przekazano do plutonu łącznikowego. W przedostatnim dniu trwania bitwy nad Bzurą, przewaga *Luftwaffe* była już druzgocąca. 132 eskadra mogła wystawić do walki jedynie 6 samolotów, z czego w powietrzu były trzy załogi, a kolejne czekały na ziemi w odwodzie. Klucz eskadry zaatakowany w rejonie Sochaczewa przez 9 Me 109 musiał się wycofać, ale w rejonie Łęczycy zestrzelono Hs – 126. Był to właściwie ostatni sukces odniesiony przez lotników tej eskadry w rejonie bitwy nad Bzurą. Po południu, ze względu na wycofywanie się własnych wojsk, przeniesiono eskadrę w rejon Iłowa k/ Wyszogrodu. Wylądował tam jedynie 4 samoloty. 16 września był ostatnim dniem działań lotnictwa w bitwie nad Bzurą. Lotniska w Brzozowie jak i Luszyńcu, które były miejscem postoju polskich eskadr były pod silnym ostrzałem, uniemożliwiającym polskim załogom wykonywanie zadań bojowych. Rejon ten był stale bombardowany i ostrzeliwany przez Ju-87, gdyż tu skoncentrowało się wiele oddziałów wojskowych i taborów.

Około godz. 20.00, 16 września zapadł rozkaz sztabu lotnictwa armii — „*zniszczyć sprzęt, którego nie można zabrać i przedzierać się do Warszawy*”. O godz. 21.30 odjechał

⁵⁸ W. Rezmer, s. 298.

⁵⁹ W początkowej fazie bitwy nad Bzurą eskadry 43 i 46 znajdowały się na lotniskach poza jej terenem, a później w Kłóbce i Lubieniu 11 września zapadła decyzja przesunięcia eskadr na lotnisko w Emilianowie koło Soboty, ostatnim lotniskiem był Luszyń. Eskadry te wykonywały głównie loty rozpoznawcze na kierunku północno – wschodnim, sporadycznie tylko latając na linii Kutno – Poznań (pod Kołem samoloty 43 eskadry zostały ostrzelane przez własną piechotę). Por. K. Sławiński, Lotnictwo Armii „Pomorze”, Pruszków 1992, s.71 – 85.

personel eskadry w kierunku przeprawy w m. Młodzieszynek przez rzekę Bzurę. Na skutek zatarasowania dróg, personel eskadry jadący samochodami spieszo, a samochody zniszczono lub uszkodzono. Także w dniu 16 września 1939 r. do Krośniewic wkroczyły oddziały niemieckie z XIII i X Korpus Armii oraz 3 Dywizji Lekkiej 8 armii⁶⁰.

Mimo słabości polskiego lotnictwa i niedostatecznej liczby samolotów, polscy piloci znacząco wsparli działania wojsk lądowych w bitwie nad Bzurą. Czynna walka z samolotami wroga była wprawdzie możliwa tylko w pierwszych dniach boju nad Bzurą, to wykonywane rozpoznanie sił nieprzyjaciela w znaczący sposób pomagało dowódcom wojsk lądowych w poruszaniu się i planowaniu kierunków marszu. Kilkakrotnie też zwłaszcza w pierwszej fazie bitwy, aktywnie wsparli polskie oddziały atakując nieprzyjaciela na ziemi. Najważniejszą rolę lotnictwo odegrało jednak w działaniach osłonowych w czasie przegrupowania się polskich oddziałów, przygotowujących się do zwrotu zaczepnego nad Bzurą. To właśnie w tym kluczowym momencie, schronienie polskie eskadry znalazły na lotniskach rozlokowanych w pobliżu Krośniewic i to stąd startowali piloci do wykonywania najważniejszych zadań osłonowych i rozpoznawczych. Pominięcie rozkazu przez gen. T. Kutrzebę o odesłaniu eskadr do dyspozycji Naczelnego Wodza, okazało się trafnym posunięciem. Samoloty lotnictwa, którymi dysponowało naczelne dowództwo, zbyt rzadko i mało skutecznie wspierało walcząc nad Bzurą polskie oddziały. Zatrzymanie pełnego składu eskadr przy armii „Poznań”, dało o wiele lepsze efekty. W czasie operowania z krośniewickich lotnisk. Polacy strącili samoloty niemieckie. w tej nierównej walce nie mieli jednak szans i mimo swojej bohaterskiej postawy, musieli ulec przewadze w sprzęcie i jakości tego sprzętu, która była bez wątpienia po stronie hitlerowskiego *Luftwaffe*. Lotnictwa, które jak pokazuje przykład Wielunia – bestialsko zbombardowanego 1 września o godz. 4.40 – nie miało nic wspólnego z postawą honoru i rycerskiej walki, którą bez wątpienia reprezentowali polscy lotnicy.

⁶⁰ W. Rezmer, s. 205, 249, 277, 360 – 361.