

Lotnisko polowe w Zdunowie w 1939 roku.

Zdunowo, wieś w gminie Załuski leżąca przy trasie Załuski-Kamienica.

W okresie międzywojennym majątek ziemski Zdunowo wraz z pałacem należał do Piotra Domańskiego, którego żona, z domu Jaworowska, wniosła Zdunowo w posagu.

Prawdopodobnie pomiędzy rokiem 1927 a 1938 Biuro Wojskowe Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolniczych bądź Departament Rolnictwa Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolniczych podpisało z właścicielem Zdunowa umowę na tzw. rezerwację terenu pod lotnisko polowe, „(..)Samo lotnisko było położone od strony Naborówca za czworakami i było na dawnym koniczynisku. Rozciągało się od obrośniętej szpalerem drogi Zdunowo - Kroczewo do drogi Zdunowo - Naborówiec - za szpalerem lipowym była dworska stodoła z dużymi piwnicami. Tam był magazyn paliw(..)⁰”



Wygląd obecny (październik 2014) drogi Zdunowo-Kroczewo



Na prawo od drogi w oddali krzaki na miejscu (prawdopodobnie) gdzie znajdowała się stodoła



Wygląd obecny (październik 2014) Zdunowa. Na pierwszym planie dawne czworaki (budynek z czerwoną dachówką obok z szarym eternitem)



Widok pola od strony drogi Zdunowo – Naborowa – Kamienica w oddali las w którym prawdopodobnie w 1939 stały ukryte Karasie oraz pole które było miejscem startu i lądowania Karasi



Inne ujęcie lasu, a właściwie pozostałości, które do dnia dzisiejszego zostały



Wygląd obecny (październik 2014) łądowiska w Zdunowie

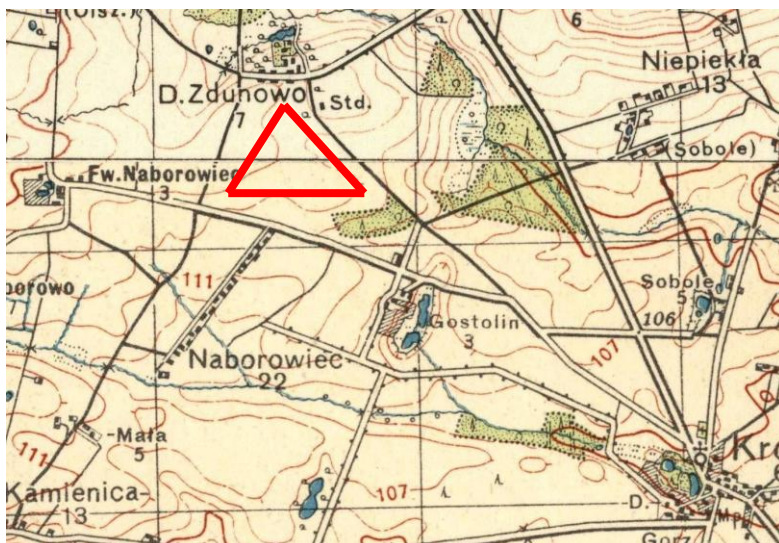
Jeden z lotników por. obs. Czesław Malinowski tak po latach opisał drogę na lotnisko:
„(...)Po śniadaniu zabieramy nasze bambetle i w trójkę ruszamy na lotnisko. Do lasu, w którym stoją zamaskowane Karasie, prowadzi aleja wysadzana lipami. Mgła jest tak gęsta, że nie widzimy lasu ani skraju lotniska(...)”¹”



Widok obecny (na wprost) drogi do pałacu w Zdunowie. Od drogi Załuski - Zdunowo



Widok dawnej drogi Zdunowo – Kroczewo, widok z miejsca przecięcia dróg, Załuski-Zdunowo, Zdunowo-Naborowo



Wycinek z mapy Polski z 1937 roku pokazujący Zduńsko i najbliższą okolicę (<http://polski.mapywig.org/news.php>) Trójkątem zaznaczyłem lądowisko

W sierpniu 1939 roku ogłoszono mobilizację lotnictwa, które miało przejść reorganizację. W chwili wybuchu wojny przestają istnieć dotychczasowe pułki lotnicze a poszczególne eskadry zostają przydzielone do nowych zadań. 41 Eskadra Liniowa, wyposażona w 10 samolotów „Karaś II” „(W połowie lutego 1938 roku, została ogłoszona decyzja o tym, że Kierownictwo Zaopatrzenia Lotnictwa z dniem 3 lutego 1938 roku wprowadziło dla płatowców P.23A nazwę „Karaś I”, a dla płatowców PZL.23B nazwę „Karaś II” Nowe nazwy miały być od razu wprowadzone w dokumentacji, a przy okazji napraw i remontów miały być też namalowane na płatowcach)²”, stacjonująca dotychczas w Toruniu, zmienia nazwę na 41 Eskadra Rozpoznawcza i zostaje przydzielona do Armii Modlin.

26 sierpnia rzut naziemny eskadry odjeżdża koleją na lotnisko polowe do Zduńsko gdzie prawdopodobnie dociera 27-28 sierpnia. Tak to wspomina po latach dowódca rzutu kołowego Czesław Malinowski: „Mobilizacja przebiega szybko i sprawnie. Po kilku dniach eskadra osiąga gotowość bojową i ma pełne etaty oraz sprzęt techniczny, zgodny z tabelami mobilizacyjnymi.

Dowódca eskadry kapitan obserwator Władysław Chrzanowski wyznacza mnie na dowódcę rzutu kołowego. Moim zadaniem jest doprowadzenie rzutu na nie znane mi lotnisko polowe i przygotowanie go do lądowania samolotów.

Nazajutrz dowiaduję się, że mamy się lądować na specjalny transport kolejowy i jechać do Warszawy. Tam w Dowództwie Lotnictwa otrzymam dalsze rozkazy.

Domyślam się, że eskadra nasza nie wejdzie w skład armii broniącej Pomorza.

Po południu żegnam toruńskie lotnisko, na którym spędziłem najprzyjemniejsze lata mojej młodości. Żegnam się z kolegami. Wielu z nich już nigdy nie zobaczyłem, wielu spotkałem po latach wojny, a wielu na bojowych szlakach polskiego lotnictwa. Wieczorem ruszamy w kierunku Warszawy.

Obronę przeciwlotniczą pociągu stanowiły 24, sprzężone po dwa, karabiny maszynowe. Do Warszawy dotarliśmy po dwóch dniach podróży. Po drodze mijaliśmy jadące na zachód liczne transporty wojskowe. Na stacjach — masę ludzi, przeważnie mężczyzn powołanych do wojska. Transparenty i portrety Śmigłego

ozdabiały dworce. Panie z komitetów obywatelskich częstowały nas słodyczami i herbatą. Nastrój poważny i podniosły. Nikt nie wątpi w zwycięstwo. W Warszawie, zgodnie z instrukcją, udałem się do Dowództwa Lotnictwa.

W stolicy spotkała mnie pierwsza niespodzianka, a zarazem mała nieprzyjemność. W pobliżu gmachu dowództwa jeden ze starszych oficerów lotnictwa zwrócił mi dość ostrym tonem uwagę, że śmiałem pokazać się w mieście w stroju polowym, nazwał mnie nawet „panikarzem”. Dopiero interwencja oficera dyżurnego uwolniła mnie od tego zarzutu.

U szefa sztabu lotnictwa otrzymaliśmy mapy rejonów na północ od Warszawy i Prus Wschodnich, kryptonim eskadry, skierowanie pociągu na Modlin. Dalsze instrukcje miałem otrzymać w drodze. Transport ruszył w dalszą drogę. Minęliśmy Modlin, na następnej stacji w Pomiechówku czekał na nas pułkownik ze sztabu armii generała Przedzimirskiego. Pułkownik wydał nam rozkaz wylądowania w Pomiechówku rzutu kołowego i ukrycia samochodów w pobliskim lesie. Ja natomiast otrzymałem rozkaz zameldowania się u generała, który przebywał ze swoim sztabem w twierdzy modlińskiej.

Od generała Przedzimirskiego dowiedziałem się, że 41 eskadra rozpoznawcza wchodzi w skład dowodzonej przez niego Armii „Modlin”. Szczegółowe rozkazy dla lotnictwa rozpoznawczego otrzymamy po przybyciu rzutu powietrznego od dowódcy lotnictwa armii podpułkownika pilota Praussa. Z kolei od pułkownika otrzymałem lokalizację lotniska polowego. Znajdowało się ono w majątku Zdunowo, położonym około 20 km na północ od Modlina. Dowódca lotnictwa polecił mi trzymać w Zdunowie tylko czołówkę techniczną niezbędną dla przyjęcia samolotów, a resztę rzutu kołowego miałem rozmieścić w wiosce oddalonej o 7 kilometrów od Zdunowa.

Położenie lotniska w Zdunowie było idealne. Do szosy biegnącej na Ciechanów, oddalonej o kilka kilometrów, wiodła droga wybrukowana kamieniami. Na skraju pola wzlotów, o dużych wymiarach i dość twardej nawierzchni, rozpościerał się las mieszany, dający dobre warunki maskowania. Na zakwaterowanie eskadry przewidziano pobliskie zabudowania dworskie. Łączność ze sztabem armii zapewniała bezpośrednia linia telefoniczna.

W dniu 31 sierpnia dostałem rozkaz przekwaterowania rzutu kołowego do Zdunowa, tego dnia po południu miał przylecieć z Torunia rzut powietrzny. Samoloty jednakże nie przyleciały. Jak się później dowiedziałem, wskutek złych warunków atmosferycznych w Toruniu.

Nadszedł ranek 1 września. Około godziny szóstej zostałem powiadomiony telefonicznie przez oficera sztabu lotnictwa armijnego o wybuchu wojny. Niemcy zaatakowali nas na ziemi i w powietrzu. Mam sprawdzić maskowanie i pouczyć żołnierzy³

Samoloty wraz z personelem latającym pozostają w Toruniu i dopiero 1 września osiem samolotów Karaś II (dwa z powodu przeprowadzającego remontu pozostają w Toruniu) i jeden RWD 8 z międzylądowaniem w Warszawie, około południa lądują na lotnisku polowym. Kazimierz Słowiński w swojej książce „Lotnisko Mokotowskie w Warszawie” pisze: „O godzinie 8.²⁰ na lotnisku wylądowała 41 eskadra rozpoznawcza. Została ona skierowana na lotnisko polowe Zdunowo do dyspozycji dowódcy lotnictwa armii „Modlin” gdzie wylądowała około godziny 13.^{20,4}

Do Zdunowa przybyli :



Dowódca 41 ER kpt.obs. Władysław Chrzanowski. [fot.arch.Wojciecha Sankowskiego]

Dowódca: kpt. obs. Władysław Chrzanowski, **oficer Taktyczno-Operacyjny Eskadry:** – kpt. pil. Henryk Kołodziejek, **oficer Techniczny Eskadry:** – ppor. tech. Zygmunt Dyszlewski, **Lekarz Eskadry:** – ppor. rez. lek. Bernard Chrzanowski, **szef Mechaników:** – st. majster wojsk. Władysław Kosiedowski



por. obs. Waclaw Chomka.
[fot.arch.Wojciecha Sankowskiego]

Obserwatorzy: por. obs. Waclaw Chomka, por. obs. Stefan Hałas, por. obs. Czesław Malinowski, ppor. obs. Jan Kardasz, ppor. rez. obs. Jan Pycia, ppor. obs. Brunon Strejmik, ppor. rez. obs. Leszek Suskiewicz, ppor. rez. obs. Jerzy Wierzbicki pchor. obs. Jan Klocek, pchor. obs. Mieczysław Malinowski, pchor. obs. Leon Ośmiałowski, pchor. obs. Fabian Pokorniewski, pchor. obs. Tadeusz Tuszyński, kpr. pchor. rez. Alfons Kisielnicki, kpr. pchor. rez. Stefan Tabaczyński

Piloci: ppor. pil. Bolesław Kuzian, pchor. pil. Władysław Radwański, kpr. pil. Tadeusz Bojakowski, kpr. pil. Zdzisław Bednarek, kpr. pil. Piotr Głydziak, kpr. pil. Alojzy Gusowski, kpr. pil. Józef Janicki, kpr. pil. Michał Leszkiewicz, kpr. pil. Stanisław Oleksiński, kpr. pil. Andrzej Plenkiewicz, kpr. pil. Mieczysław Rzewuski kpr. pil. Konstanty Soroko, kpr. pil. Kazimierz Thiesler, kpr. pil. Władysław Wasilewski, kpr. pil. Tadeusz Bojakowski

Strzelcy pokładowi: kpr. strz. sam. Bernard Jankowski, kpr. strz. sam. Marek Majewski, kpr. strz. sam. Brunon Steinborn, kpr. strz. sam. Czesław Tęgowski, szer. strz. sam. Zbigniew Komornicki, st. szer. strz. sam. Benedykt Kornacki, szer. strz. sam. Henryk Ostrowski, st. szer. strz. sam. Tadeusz Rybacki, szer. strz. sam. Antoni Szymański, st. szer. strz. sam. Zygfryd Blachowski Załogę Karasia II stanowili: dowódca, który był obserwatorem, pilot, i strzelec pokładowy.

Przyłot samolotów do Zdunowa tak wspomina por. obs. Czesław Malinowski:

„A rzutu powietrznego nie ma w dalszym ciągu. W pół godziny później na niebie pojawiły się zespoły niemieckich bombowców ciągnących na Warszawę. Rozpoznałem wśród nich Dornieri 17 i Henkle 111. Nad bombowcami ciągnęła osłona myśliwska. Na oko było ich ogółem około setki. Gdy wracali z wyprawy do Prus Wschodnich, trudno było doszukać się szyków. Niemieckie bombowce leciały beładnie, często pojedynczo lub w małych grupkach. Niektórym z silników wychodziły smugi dymu. A po bokach niczym sfora psów uwijały się nasze „jedenastki” ujadając swoimi kaemami.

Wśród żołnierzy i ludności cywilnej powstał niesamowity entuzjazm. Skończyło się czekanie. Wiedzieliśmy wszyscy, że wojna będzie ciężka, lecz musimy ją wygrać.

Godziny płyną, a samolotów naszych w dalszym ciągu nie ma. W południe słyszę zbliżający się huk motorów lotniczych. Zarządzam alarm. Na niebie dobrze mi znane sylwetki Karasi. Liczę je – osiem! A więc nasze.. Każę wyłożyć literę „T”. Samoloty jednak nie lądują. Strzelam wówczas zieloną raketę. To nasz umowny znak „tu lądujcie”



por. obs. Czesław Malinowski
[fot.arch.Wojciecha Sankowskiego]



por. obs. Stefan Hałas
[fot.arch.Wojciecha Sankowskiego]

Dopiero wtedy Karasie lądują kolejno na polowym lotnisku. Okazało się, że pozorowana droga w postaci przebronowanego szerokiego pasa wprowadziła w błąd pilotów naszej eskadry.

Melduję się dowódcy eskadry i z kolei dowiaduję się od niego, że na skutek złych warunków atmosferycznych z Torunia wystartowali dopiero dziś o godzinie 7, polecili do Warszawy i tam kapitan Chrzanowski dowiedział się, gdzie jest polowe lotnisko.

W rezultacie późnego startu eskadry z Torunia, pierwszego dnia wojny nie d ziałamy (...)”⁴

Działania bojowe eskadra rozpoczyna 2 września o świcie na swój pierwszy lot na rozpoznanie leci załoga w składzie: dowódca por.obs.Czesław Malinowski, ppor.pil. Bolesław Kuzian i st.szer.strz. Tadeusz Rybacki, rozkaz dowódcy eskadry, rozpoznanie dróg prowadzących na prawe skrzydło armii przez Chorzele-Wielbark, następnie obszar Olsztynka i szosę Olsztynek-Nidzica-Kuklin-Mława.

Po latach Czesław Malinowski tak opisał lot: „(...) Mój Karaś jest już gotowy do lotu. Silnik podgrzany, pełne zbiorniki paliwa, karabiny na obrotnikach, ładowniki z amunicją na miejscu. Pod skrzydłami i kadłubem wisi osiem pięćdziesięciokilogramowych bomb. Zaglądam do kabiny. Jest tam jeszcze sporo miejsca.

- Dajcie nam kilka skrzynek „myszek” – rozkazuję zbrojmistrzowi.

- Zbrojmistrz, daje ich tyle do kabiny, że się ledwo można poruszać. Około godziny 9 zaczyna pokazywać się słońce. Mgła nagle znika. Na stoiska samolotów przyjeżdża kapitan Kołodziejczyk.

- Jesteście gotowi?

- Gotowi!

- To startujcie.

- Pakujemy się do kabiny. Kuzian zaszuwa osłonę.

Mechanicy usuwają maskowanie. Pilot zapuszcza silnik,

przygląda się tablicy. – W porządku – kiwa głową. Zwalnia hamulce i ruszamy na start. W powietrzu nikogo nie ma. Możemy startować. Bolek daje pełny gaz. Dość długi rozbieg i o godzinie 9²⁵ samolot odrywa się od ziemi.

- Bierzemy kurs północno-wschodni, nabieramy wysokości. Liczne drogi są zapchane masami uciekinierów znad granicy. Na horyzoncie widać pożary. Wysokościomierz wskazuje 1500 metrów. Kuzian przerywa wznoszenie i wyrównuje samolot. Jeszcze kilka minut lotu i jesteśmy nad polem bitwy. Przyglądam się uważnie ziemi. Na dobrą sprawę nic nie wskazuje na toczącą się zaciekłą walkę. Trochę pożarów, dymów, nieco źle zamaskowanych rowów strzeleckich, wiele błyskających punkcików. Zaczyna się do nas dobieierać niemiecka artyleria przeciwlotnicza. Pilot kilkoma unikiemami wyrywa się z ognia.

- O godzinie 9⁴⁰ przekraczamy polską granicę. Świeci



pchor. obs. Jan Klocek
[fot.arch.Wojciecha Sankowskiego]



kpr. pil. Piotr Głydziak
[fot.arch.Wojciecha Sankowskiego]



kpr. pil. Tadeusz Bojakowski
[fot.arch.Wojciecha Sankowskiego]

jasne jesienne słońce i nikt do nas nie strzela. W powietrzu nikogo poza nami nie ma. A jeśli spotkamy kogoś obcego? Spoglądam na strzelca. Gapi się w niebo

wyszukując tam nieprzyjaciela. Do własnej obrony posiadamy trzy karabiny maszynowe, na niczyją pomoc nie możemy liczyć. Ale to już prawo samolotu rozpoznawczego działającego przeważnie samotnie. Jak nas dopadną myśliwce i sprują, to nikt się nie dowie, jak i kiedy zginęliśmy.

Pierwszy większy zwarty niemiecki oddział rozpoznaje o godzinie 10¹⁰. Jest to oddział kawalerii długości 300 metrów, maszerujący z Chorzel na Przasnysz. Przyglądam się uważnie, aż się nie chce wierzyć, że Niemcy jeszcze jeżdżą na koniach.

Pięć minut później na tejże szosie widzę drugą kolumnę kawalerii z baterią armat.

O 10²⁵ stwierdzam kolumnę samochodową długości 2 km w marszu z Wilbarku na Chorzele. Niemcy otwierają bardzo silny ogień przeciwlotniczy. Wyrwamy się z ognia i lecimy kursem na Olsztynek. Pod nami malowniczy teren, pełen jezior, strumyków i lasów. Na szosach w rejonie Olsztyńska ruch pojedynczych pojazdów. W pobliżu Olsztyńska leży miejscowość Tannenberg, a kilka kilometrów

dalej Grunwald. Dobry omen!

Skręcamy na Nidzicę.

Oglądam samolot. W płatach widnieje kilka przestrzelin. W powietrzu nadal pusto. Z daleka widzę już Nidzicę. Po torze kolejowym sunie z Olsztyna długi pociąg towarowy. Ten węzeł kolejowy przyciąga mnie niczym magnes. Mam osiem bomb. Nie będę ich przecież woził z powrotem na lotnisko. Kładę się w kołysce, ustawiam celownik i naprowadzam Kuziana na stację kolejową. Pilot reaguje małymi, płaskimi skrętami. Artyleria milczy. Cel mam już na linii celownika. Na wyrzutniku nastawiam odstęp, co 5 sekund. Nadlatuję znad miasta. Na muszce celownika mam już tor kolejowy. Naciskam spust. Osiem bomb kolejno odrywa się od skrzydeł Karasia i pędzi w dół. W tym momencie zaczyna strzelać artyleria.

— Już! — wołam do Bolka.

— Dobrze — odpowiada.

Oddaje drażkę. Pod ostrym kątem walimy w dół. Obserwuję stację. Są już tam wybuchy pierwszych bomb. Układają się idealnie, po torach i transportach wojskowych.

Niemiecki ogień urywa się. Lotem koszącym mkniemy do Mławy. Gramolę się z kołyski. Oglądam się, nad Nidzicą rozciągają się dymy. O godzinie 11 przelatujemy nad lasem. Pomiędzy konarami drzew widzę biwakujące oddziały kawalerii. W pięć minut później, na drodze pomiędzy miejscowościami Janowo i Skorupka, rozpoznaję kolumnę piechoty długości 1000 metrów. Nie wytrzymuję nerwowo i postanawiam zaatakować. Daję znak Kuzia- nowi. Kiwa głową, odbezpiecza karabin maszynowy i wchodzi na oś drogi lekko dusząc. Karabin praży po niemieckiej kolumnie. Szykuję skrzynki z „myszkami”. Rzucam je na głowy ogłupiałych Niemców. Gdy milknie karabin pilota, zaczyna grać Kisielewski. Niemcy są wyraźnie



kpr. pil. Michał Leszkiewicz
[fot.arch.Wojciecha
Sankowskiego]



kpr. pil. Konstanty Soroko
[fot.arch.Wojciecha
Sankowskiego]



kpr. pil. Józef Janicki
[fot.arch.Wojciecha
Sankowskiego]



kpr. pil. Stanisław Oleksiński
[fot.arch.Wojciecha
Sankowskiego]

zaskoczeni, odpowiadają słabym chaotycznym ogniem.

— Psiakrew — klnę — dziesięć Karasi mogłoby na cacy wykończyć ten szkopski oddział!

Koniec kolumny. Ciągniemy w górę. Na horyzoncie widać dymy. To front. Przemykamy przez zaporę ogniową, mijamy stanowiska własnej piechoty i o godzinie 11²⁷ nasz Karaś ląduje w Zdunowie.

Gdy opuściłem kabinę postrzelanego samolotu, a koledzy zasypali mnie lawiną pytań — nie przyszło mi do głowy, że rzuciłem jedyne polskie bomby na niemiecki obszar we wrześniu 1939 r. i że były to pierwsze bomby w II wojnie światowej. Nie przyszło mi również do

głowy, że łaskawy wojenny los pozwoli mi w przyszłości rzucić na Niemcy wiele ton bomb, a gdy cały wrócę po latach do kraju, Nidzica będzie jednym z polskich miast.

Odpowiadam chaotycznie na pytania kolegów, po czym jadę na kwaterę, by z notatek napisać obszerny meldunek, i natychmiast wyruszam do dowództwa armii w Modlinie.

W jednym ze starych porosyjskich fortów melduję się u podpułkownika Praussa, po czym razem udajemy się do generała Przedzimirskiego. Dowódca armii wysłuchuje uważnie mego meldunku, a jeden z oficerów nanosi na mapę wyniki rozpoznania⁵.

Meldunek z tego lotu spisany dla dowództwa Armii „Modlin” wyglądał tak:

„10¹⁰ kolumna kawalerii długości około 300 m w marszu z Chorzele-Bokuchy na m. Przasnysz. Czoło na wysokości m. Kot.

10¹⁵ kolumna mieszana kawalerii około 1000 m z 4 działami w marszu z Chorzele na Mchowo - Przasnysz. Czoło na wysokości m. Błonowe.

10²⁵ kolumna samochodów ciężarowych długości około 2 km w marszu z m. Wittenberg na Chorzele. Czoło dochodzi do m. Piwnice.

11⁰⁰ kawaleria zamaskowana w lesie. Siły nie rozpoznałem.



ppor. obs. Jan Kardasz
[fot.arch.Wojciecha
Sankowskiego]

11²⁵ kolumna piechoty długości około 1000 m w marszu na drodze z m. Janów na m. Skorupka. Czoło 1,5 km na płd. od skraju lasu

Janowo.

10.20 2 balony na uwięzi przy samej ziemi około 1,5 km na płd. od m. Chorzele”⁶

Po treści meldunku widać że dowódca załogi Karasia zataił przed Dowództwem Lotniczym

Armii fakt zbombardowania stacji kolejowej w Niedzicy jak również ostrzelania kolumny niemieckiej. Wiąże się to zapewne z tym że przełożeni mogliby udzielić ostrej reprimendy ponieważ wiedzieli że nie można liczyć na uzupełnienie w sprzęt lotniczy.



Karaś II z 41 ER w locie 1938 lub 1939 rok [fot.arch. Jerzego Pawlaka via Wojciech Sankowski]



kpr. strz. sam. Marek Majewski
[fot.arch.Wojciecha
Sankowskiego]

Do kolejnego lotu zostaje wyznaczona załoga - ppor. obs. Strejmiak, kpr. pil. Janicki i kpr. strz. Jankowski. Lotnicy mieli rozpoznać kierunki marszów i ruchów nieprzyjaciela na zapleczu niemieckiej 3. Armii atakującej Mławę. O 13⁰⁴ koła Karasia oderwały się od nawierzchni lotniska i pilot kpr. Janicki skierował maszynę w rejon Szczytna. Po wykonaniu rozpoznania obszaru wokół tej miejscowości lotnicy polecili do Neidenburga (Nidzicy), potem w kierunku Mławy, skąd skierowali się do Działdowa. Jako ostatni odcinek-lotnicy rozpoznali rejon pomiędzy Działdowem i Uzdowem. W większości rejonów rozpoznanie nie stwierdziło ruchów wojsk nieprzyjaciela. W rejonie linii kolejowej Olsztynek - Bogaczevo P.23B został ostrzelany silnym ogniem przeciwlotniczym, który uniemożliwił załodze przyjrzenie się niemieckim transportom kolejowym, wobec czego ppor. Strejmiak zrezygnował z rozpoznania kierunku Nidzica - Olsztyn. Pilot bezpiecznie wylądował samolotem o 14¹⁶ w Zduńowie⁷.

W podobnym czasie jak załoga ppor. obs. Strejmika wystartowała inna załoga - pchor. obs. Tuszyński, kpr. pil. Leszkiewicz i st. szer. strz. Komornicki. Ich Karaś wystartował o 13⁰⁷. Lotnicy sprawdzali, czy Niemcy przemieszczają oddziały na drogach pomiędzy Olsztyn - Ostróda, Olsztyn - Szczytno - Wielbark. W rejonie Olsztyńska polską załogę przywitał silny, ale na szczęście niecelny ogień przeciwlotniczy. Po trzech godzinach lotu o 16¹⁴ lotnicy powrócili do Zduńowa⁸.

W ciągu całego dnia 41. ER wykonała trzy loty rozpoznawcze.. Między innymi dzięki meldunkom 41. ER dowództwo Armii „Modlin” ustaliło, że Wehrmacht w pasie armii większością swoich sił kieruje się na obszar pomiędzy Chorzelami a Mławą.

O działaniach eskadry w dniu 3 września Czesław Malinowski wspomina: *„Na dzień 3 września eskadra otrzymuje zadanie rozpoznania sił na prawym skrzydle. Dowódca armii kładzie specjalny nacisk na rozpoznanie broni pancerno- motorowej.*

Od godziny 5 rano do 17 wykonujemy pięć lotów. Na swoje konto zapisuję drugi lot bojowy. Wszyscy obserwatorzy stwierdzają ruch broni pancerno-motorowej.

Na podstawie naszych obserwacji dowódca armii składa alarmujący meldunek Naczelnemu Wodzowi - domagając się interwencji brygady bombowej⁹

Pierwszy samolot z załogą kpr. pil. Samoloty 41 Eskadry Linio- Oleksiński, ppor. obs. Wierzbicki i kpr. strz. Tęgowski wystartował o godzinie 5¹⁵ rano, ale ze względu na przyziemną mgłę lotnicy nie wykonali rozpoznania i o godz. 7¹⁵ wylądowali w Zduńowie.

Udało się to dopiero kpr. pil. Thieslerowi, który poleciał z pchor. Obs. Ośmiałowskim i st. szer. strz. Talkowskim. Lotnicy ci wyruszyli ze Zduńowa o godz. 8⁵⁰. Przelecieli trasę Chorzele - Willenburg - Ortelsburg - Allstei -Neidenburg –Allstein z zamiarem obserwacji kierunków przemieszczania się wojsk przeciwnika. Strzelec polskiego samolotu ostrzelał kolumnę niemieckiej kawalerii pod Nidzicą. OPL przeciwnika otworzyła zaś ogień do naszej maszyny pod Szczytnem i Jedwabnem. Po wylądowaniu o godz. 11⁰² w Karasiu znaleziono dwie przestrzelmy w prawym płacie.

Przebieg lotu tak opisał pchor. obs. Ośmiałowski w raporcie:

„Kolumna kawalerii długości 1500 m w marszu po szosie Chorzele - Grudusk, w kierunku na Grudusk, koniec kolumny w m. Krzynowłoga; zamaskowana kolumna samochodów ciężarowych (około 12) na postoju w m. Piwnitz (Pucharowo); kolumna wozów dł. około 800 m w marszu po szosie Szczytno - Wielbark, w kierunku na Wielbark; zostałem ostrzelany przez artylerię plot. na północny wschód od m. Szczytnobez skutku); zostałem ostrzelany przez artylerię plot. w m. Jedwabno;

kolumna kawalerii dł. około 200 m w marszu na Nidzicę, kolumna została ostrzelana z wys. 300 m przez Strzelca samolotowego; 11.02 lądowanie. W trakcie lotu żadnych samolotów npla nie zaobserwowałem. Po wylądowaniu stwierdziłem, że krawędź natarcia prawego płata została przestrzelona dwoma pociskami¹⁰

Trzeci lot miał miejsce od godziny 9¹⁵ do 11.10. Wykonał go załoga ppor. obs. Wierzbickiego: kpr. pil. Oleksiński, kpr. strz. Tęgowski. Brakuje jednak danych na temat tego lotu.

Czwarty miał miejsce od 13.20 do 15.08, rozpoznanie przeprowadziła załoga Karasia: pchor. obs. Pokorniewski, kpr. pil. Soroko i kpr. pchor. obs. Kisielnicki jako strzelec. Lotnicy przelecieli trasę Mława - Neidenburg, Jedwabno - Jabłonkowo - Neidenburg, Jedwabno - Willenberg - Chorzele lecąc na wysokości od 50 do 1600 m. Po powrocie lotnicy zameldowali, że nie wykryli większych ruchów wojsk nieprzyjaciela w rozpoznawanym obszarze. Tylko w rejonie Nidzicy PZL został ostrzelany przez niemiecką artylerię przeciwlotniczą.

Piąty lot odbył się od godziny 16⁴⁰ do 17⁵¹ załoga Karasia w składzie: kpr. pil. Thiesler, por. obs. Hałas i st. szer. strz. Talkowski wykryła pod Mławą zgrupowanie piechoty oraz kolumnę broni pancernej, samochodów i artylerii na szosie Grudusk - Mława. Kolumna została ostrzelana i zbombardowana, ale informacja ta nie została podana w raporcie z lotu, ponieważ dowódca lotnictwa armii, obawiając się szybkiej utraty sprzętu od ognia niemieckiej OPL, zabronił ataków z lotu koszącego.

Porucznik Hałas tak zrelacjonował przebieg lotu bojowego w raporcie:
„Zgrupowanie piechoty i taborów na postoju w m. Trzcianka 4,5 km na płd. wsch. od Mławy; kolumna panc.-mot. około 2 km (przerwy i odstępy co 200-300 m) na szosie z Mławy do Gruduska od m. Szydłowo do drogi polnej Michałowo Pawłowo; kolumna samochodów, artylerii (ew. samochodów panc.) pojedynczo jadących w kierunku Grudusk (brak zwartej kolumny - odstępy niejednolite) na szosie Grudusk - Mława, czoło dochodzi do m. Grudusk, gdzie na postoju jest duże zgrupowanie taborów, koni, piechoty; kolumny samochodów, artylerii długości nieregularnych (300-400 m), w odstępach 500-700 m w marszu po szosie z Gruduska do Przasnysza - czoło dochodzi do m. Klewki 2 km od m. Przasnysz; szosa Rzęgnowo - Przasnysz ruchu ani kolumn nie stwierdziłem¹¹

W czwartym dniu wojny pierwszy Karaś wystartował na rozpoznanie już o godz. 5¹². Kpr. pil. Głydziak, ppor. obs. Strejmik i kpr. strz. Tęgowski otrzymali zadanie rozpoznania sił niemieckich na dalekim zapleczu. Spenetrowali rejon Nidzica - Wielbark - Szczytno - Chorzele - Przasnysz. Odnotowali tylko wzmożony ruch kolejowy i nie wykryli żadnych większych ugrupowań pancernych wroga.

W godzinach rannych dowódca eskadry kpt. pil. Chrzanowski otrzymał telefon z dowództwa Armii „Modlin”. W związku z włamaniem, jakiego dokonały niemieckie czołgi, miał wystać Karasie na bombardowanie zgrupowania pancernego koło Mławy.

Do lotu zostało przygotowanych sześć Karasi II, które w czasie lotu nad cel i z powrotem miały być osłaniane przez myśliwce ze 152. Eskadry Myśliwskiej. Zadanie zostało wykonane w czasie lotu od 8.30 do 9.32. Kapitan pil. Chrzanowski tak opisał to w *Sprawozdaniu z działalności 41. ER*: *„Bombardowanie miało wykonać 6 samolotów Karaś. Jako cel bombardowania podano trójkąt na mapie 1:100 000 o bokach 4-5 cm. W rozkazie zaznaczono, by przy bombardowaniu uważać na własne wojska, które pomieszczały się w tym obszarze z wojskami npla. Podano także w rozkazie, że chodzi tu o działanie wybitnie moralne, dlatego bombardowanie odbyło*

się bez rozpoznania celu. Własne samoloty myśliwskie miały wystartować w chwili przelotu wyprawy bombowej nad lotniskiem myśliwców. Nakazano również bombardowanie bombami 50 kg i 21,5 kg (jeden ładunek). Ponieważ eskadra miała bomby niemieckie Pu.W i zapalniki o działaniu odśrodkowym - nakazałem bombardowanie z wys. 700 m, gdyż zachodziła obawa, że bomby zrzucone z małych wysokości (50-300 m, jak domagało się d-two armii) nie wybuchną. Poza tym, ze względu na małe i miękkie lotnisko samoloty zabrały tylko po 4 bomby 50 kg (zamiast 6 bomb) lub 16 bomb 12,5 kg (zamiast 24 po 12,5 kg). Mimo tego jeden samolot rozbił się przy starcie (załoga bez obrażeń), a drugi Karaś nie mogąc oderwać się od lotniska - nie wystartował.

Wyprawę poprowadził oficer taktyczny eskadry. Przy silnej opl ziemnej bombardowanie przeprowadzono w nakazanym rejonie. W czasie bombardowania 3 samoloty niemieckie próbowały atakować, lecz podeszły tylko raz ostrzeliwując z daleka (300-400 metrów) i odleciały. Wynik bombardowania był bardzo niski. Z wyprawy wróciły wszystkie samoloty. Przy lądowaniu 1 samolot zniósł podwozie. Powód - przestrzelony przewód powietrzny i zahamowanie prawego koła; drugi samolot postawił się na „silniku”. Powód - koło wpadło w świeżo wykopane kretowisko podmokły teren. Drugą -wyprawę odwołano¹²

Karasi napotkały nad celem silny ogień plot., a ponadto zostały raz zaatakowane przez cztery (trzy?) „Messerschmitty Bf 110 z I.(Z)/LG 1¹³, które po wykonaniu jednego ataku odleciały. Myśliwce niemieckie nie chciały najpewniej działać w ogniu własnej opl lub nie miały paliwa na kontynuowanie walki. Pomimo tego załogi zrzuciły około jednej tony bomb, jednak z miernym wynikiem z powodu braku wcześniejszego rozpoznania celów. W praktyce, szosę, na której były niemieckie samochody i czołgi z Dywizji Pancerniej „Kempf” zbombardowała jedna załoga. Natomiast wszystkie załogi ostrzelały Niemców na szosie z broni pokładowej. W wyniku akcji spisano ze stanu eskadry trzy Karasi. Jeden rozbił się podczas startu z powodu miękkiej nawierzchni lądowiska. W czasie powrotu rozbił się jeszcze jeden Karaś z postrzelanym podwoziem, a drugi stanął na nosie z powodu silnego bocznego wiatru. Po południu kpt. pil. Chrzanowski dostał z dowództwa Lotnictwa Armii „Modlin” rozkaz przesunięcia eskadry na lotnisko Warszawa-Mokotów. Po powrocie ze sztabu zwołał odprawę personelu lotniczego, na której poinformował o zaistniałej sytuacji na froncie. Ponadto przekazał rozkaz płk. Tadeusza Praussa nakazujący latanie załogom w mundurach. Dzięki temu w przypadku dostania się do niewoli lotnicy nie byliby traktowani jako szpiedzy lub dywersanci. Tuż przed opuszczeniem lotniska ppor. obs. Wierzbicki i kpr. pil. Bednarek na RWD-8 polecili do Sztabu Armii „Modlin” po rozkazy. O 18.35 nastąpił przelot pięciu Karasi na lotnisko Mokotów. Samoloty przelatywały zapewne tam pojedynczo. Ostatnia maszyna wylądowała o 19.05. Trzy uszkodzone P.23B Karaś z powodu braku możliwości ewakuacji zostały spalone. W tym samym czasie rzut kołowy eskadry wyruszył w kierunku lotniska polowego w Zielonce. Niezbyt duża liczba samochodów nie pozwoliła przewieźć całego wyposażenia eskadry. Grupa techników dowodzona przez ppor. tech. Dyszlewskiego z bronią w ręku przemaszzerowała drogę do Zielonki na pieszo. Dotarli oni tam rankiem 5 września.

Natomiast rankiem 4 września grupa techników i lotników pod dowództwem por. obs. Czesława Malinowskiego udała się do Warszawy do zakładów PZL Okęcie, gdzie mieli odebrać pięć przydzielonych eskadrze samolotów PZL 43A. Były to maszyny wyprodukowane dla Bułgarii, które nie zostały wyeksportowane z powodu wybuchu wojny. Kiedy przybyli na Okęcie, pokazano im trzy PZL 43A, które mieli odebrać.

Krótko po tym rozpoczął się nalot Junkersów Ju 87. Na szczęście w czasie nalotu nie ucierpiał nikt z personelu 41. ER, ale zostały zniszczone lub uszkodzone wszystkie PZL 43A. Jeden z pracowników zakładów PZL powiedział por. Malinowskiemu, że na lotnisku w Bielanych są dwa inne P.43A, które może przejąć eskadra. Faktycznie okazało się, że były tam takie samoloty. Według wspomnień Czesława Malinowskiego, w silnikach były zmurszałe przewody olejowe, które należało wymienić. Z Bielan por. Malinowski wysłał żołnierza z wiadomością do d-cy 41. ER kpt. Chrzanowskiego, żeby przysłał benzynę. Późnym popołudniem do Bielan przybył samochód z beczkami z benzyną. Dowódca eskadry kazał przylecieć ekipie pod dowództwem por. obs. Malinowskiego na lotnisko Mokotów w Warszawie.

Tego dnia 41. ER wykonała jeden lot rozpoznawczy oraz jeden nalot bombowy, w którym uczestniczyły cztery Karasie, tracąc trzy maszyny:
Karaś II rozbity podczas startu w Zdunowie - spalony podczas ewakuacji lotniska.
Karaś II rozbity podczas lądowania po nalocie koło Mławy z powodu uszkodzonego przez opl podwozia - spalony podczas ewakuacji lotniska.



Rozbity Karaś II 41 ER nr 8 na lotnisku w Zielonce [fot.arch. Wojciech Sankowski]

Karaś II pilot wykonał tzw. „popa” (postawił maszynę na nosie) podczas lądowania po nalocie koło Mławy z powodu silnego bocznego wiatru uszkodzając maszynę - spalony podczas ewakuacji lotniska.

Tak oto zakończyły się losy wojenne 41 Eskadry Rozpoznawczej na lotnisku polowym w Zdunowie.

18 września o godzinie 10⁰⁰ personel eskadry pod dowództwem Kapitana Chrzanowskiego przekroczył granicę z Rumunią.

We wrześniu 1939 roku 41 Eskadra Rozpoznawcza wykonała około 27 lotów bojowych tracąc wszystkie maszyny. Dwie załogi zostały strącone przez myśliwce niemieckie przyplacając to życiem. W trakcie lotów bojowych lotnicy 41 ER zestrzelili

prawdopodobnie jeden niemiecki balon obserwacyjny oraz kilka razy zaatakowali niemieckie oddziały bombami oraz ogniem kaemów. Z dużym poświęceniem wykonali powierzone im zadania.

Krzysztof Kłodowski

Bibliografia

- Emmerling Marius - Luftwaffe nad Polską 1939 cz.I cz.II, , Gdynia 2002, 2005
Juszkiewicz Ryszard, Bitwa pod Mławą, Książka i Wiedza, Warszawa 1979
Kopański Tomasz - PZL.23 Karaś, Stratus, Sandomierz 2004
Łydźba Łukasz – 41 Eskadra Rozpoznawcza w 1939 roku, cz.I, Militaria XX wieku nr 3, maj-czerwiec 2010 r.
Pawlak Jerzy - Polskie eskadry w Wojnie Obronnej 1939 - wydanie drugie rozszerzone, WKŁ, Warszawa 1991
Pawlak Jerzy - Samotne załogi, Bellona, Warszawa 1992
Sławiński Kazimierz - Lotnicy września, Nasza Księgarnia, Warszawa 1972
Żaczekiewicz Władysław - Lotnictwo polskie w kampanii wrześniowej 1939r., WINW, Warszawa 1947

Przypisy

- ⁰ T.Piekarczyk, wywiad przeprowadzony 16 X 2014 w domu przez autora
¹ K. Sławiński, Lotnicy września, s.219
² Pismo KZL nr770-35/Mat.Lotn. z 3 lutego 1938 r.
³ K. Sławiński, Lotnicy września, s.213-214
⁴ K. Sławiński, Lotnisko Mokotowskie w Warszawie, Warszawa 1981 s.117
⁵ K. Sławiński, Lotnicy września, s 215
⁶ Tamże, s. 219-222
⁷ Wł. Żaczekiewicz, Lotnictwo polskie w kampanii wrześniowej 1939 r., Warszawa 1947, s. 124.
⁸ Czas lotu Karasia dowodzonego przez ppor. obs. Strejnika autor podał za Władysławem Żaczekiewiczem (Polskie lotnictwo..., s. 124). Natomiast Jerzy Pawlak określił czas lotu tej załogi na 12.30 do 14.26 (Polskie eskadry.... 1939, s. 306).
⁹ A Czas lotu Karasia dowodzonego przez ppor. obs. pchor. Tuszyńskiego autor podał za Władysławem Żaczekiewiczem (Polskie lotnictwo..., s. 124). Natomiast Jerzy Pawlak podaje nieco inny czas lotu - 13.27 do 16.14 (Polskie eskadry.... 1939, s. 306).
¹⁰ K. Sławiński, Lotnicy września, s.222-223
¹¹ J. Pawlak, Samotne załogi, Warszawa 1992, s. 27
¹² J. Pawlak, Polskie eskadry w wojnie obronnej 1939, Warszawa 1991, s. 27-28.
¹³ Tamże, s. 309
¹³ Pomiędzy 8.00 a 8.30 Messerschmitty Bf 110 z I. (Z)/LG 1 razem z Domierami z I./KG 2 zaatakowały wojska polskie w rejonie na południe oraz południowy zachód od Mławy (M. Emmerling, Luftwaffe...t.I, s. 64).