

HALIFAX KAPITANA PLUTY NIE WRÓCIŁ DO BAZY

Michalus, dzień dobry. Mam coś, co może pana zainteresować. Dziś jedzie do Krzywej komisja, która będzie ekshumować tych polskich lotników, o których kiedyś pisaliście. Niech się pan zastanowi, wyjeżdżamy o dziewiątej spod RPGK...

U dyrektora zastaję już jednego gościa — pana Mariana Nowaka z Nowego Sącza, za chwilę dołącza pani z Czerwonego Krzyża. Nie czekamy na powrót pierwszego wozu, przed biurowcem czeka sanitarka, są wolne miejsca. Jedziemy. W Krzywej od samego rana pracuje już pierwsza grupa, szkoda więc każdej chwili. Po wiosennych roztopach droga przypomina tor specjalny do ostrych prób transporterów pływających. Aż dziw, że delikatniutki fiat jakoś nawija na koła kolejne kilometry. Przed samą Krzywą kierowcy już mdleją ręce, co *kilkaset* metrów wysiada i mierzy głębokość rozlewisk mętnawej wody, przetykanej resztkami zlodowaciałego śniegu. Jakoś dojeżdżamy. W Banicy, przysiółku Krzywej, na skraju przydrożnego zagajniczka skromny obelisk: SIEDMIU LOTNIKOM POLSKIM NIEZNANEGO NAZWISKA NIOSACYM Z WŁOCH POMOC POWSTAŃCZEJ WARSZAWIE...

Maleńki, zapuszczony cmentarzyk znajdujemy bez trudności. Nieco poniżej drogi, na łagodnym stoku, młody las. Pusto, przynębiająco. Pierwsza grupa pracująca tu od rana zbliża się do finiszu. Dwumetrowej blisko głębokości wykop w gliniastej, rozmarzającej już ziemi ma ze cztery metry długości. Szukanie. W momencie, gdy dojeżdża pozostała część komisji, gdy dojeżdża nyska z Krakowskiego Muzeum Lotnictwa i Astronautyki, łopata delikatnie zbierająca błotnistą maź głucho uderza w coś, co nie jest już ziemią. Milkną rozmowy, wszystkie głowy pochylają się nad rozkopanym grobem. Kilkanaście par oczu śledzi każdy ruch tych na dole.

Jest.....no, od czego się zaczęło? Pan Józef Zubrzycki, były lotnik i żołnierz polskich dywizjonów bombowych, natrafił kiedyś na pierwszy ślad. Niewielka notatka opublikowana na łamach WTK, której autor, Józef Bieniek z Nowego Sącza, człowiek od lat siedzący w historii, poszukuje osób mogących udzielić informacji o polskim lotniku pochowanym w Krzywej, w miejscu upadku ciężkiego samolotu alianckiego. Jedynym śladem były zeznania świadków twierdzących, że przy zwłokach tego lotnika znaleziono zdjęcia pary młodych ludzi z dwójką lub trójką dzieci i dedykacją na odwrocie „Kochanej Babci, Poznań...” i jakaś data, której nikt nie pamięta. To zdjęcie, tak jak wszystkie inne dokumenty a nawet mundur i buty lotnika, zabrali przybyli na miejsce katastrofy niemieccy żandarmi. I nigdy nie zostało odnalezione. Lotnika pochowano w samej tylko bieleźnie, jego nazwisko nie znalazło się w ładnych dostępnych obecnie dokumentach. Ani w Krzywej, ani w szczątkowej dokumentacji niemieckich władz. Nigdzie. Był tylko ten jeden jedyny ślad, poszlaka, domysł. Nic więcej... I tutaj zaczyna się cała sprawa komplikować.

By zrozumieć, o co tutaj chodzi, musimy przenieść się, o kilkadziesiąt kilometrów od Krzywej, do wsi Olszyny koło Żurowej. Tutaj też jest pamiątkowy obelisk wzniesiony w miejscu zestrzelenia (?) innego alianckiego, samolotu. W nocy z 16 na 17 sierpnia 1944r. miała miejsce nad tą miejscowością walka powietrzna pomiędzy dużą ciężką maszyną a niemieckim nocnym myśliwcem. Świadcowie tego wydarzenia pamiętają, że zakończyła się ona upadkiem płonących szczątków i dużym wybuchem na ziemi, pożarem. Przed przybyciem niemieckich żandarmów ludziom przeszukującym miejsce katastrofy i jego okolice udało się odnaleźć ciała pięciu lotników. Wskoczyli na wysokości zbyt małej, by mogły się na coś, przydać spadochrony.

W księdze parafialnej w rejestrze zmarłych figuruje pięć nazwisk, zniekształconych w wyniku ustnych przekazów, a więc nie udokumentowanych. Po ekshumacji dokonanej 9 października 1948 roku i przeniesieniu ciał na cmentarz aliancki w Krakowie udało się te nazwiska odtworzyć. Ale... ale w Krakowie w kwaterze żołnierzy brytyjskich jest nie pięć, lecz sześć grobów, sześć nazwisk.

Nawigator por. Tadeusz Janecka, plut. bombardier Bernard Wichrowski, sierż. pilot Brunon Malejka, plut. strzelec Jan Florkowski, kpr. strzelec Józef Dudziak. I jeszcze jedno nazwisko kpt. Pil. Zygmunt Pluta. Świadkowie obecni na miejscu wypadku mówią o pięciu poległych i pięciu grobach na pierwszym miejscu wiecznego spoczynku. Wszyscy. Skąd więc na rakowickim cmentarzu znalazła się tablica z nazwiskiem kpt. Pluty?



Handley Page Halifax B II Series IA

SPECIAL DUTY FLIGHT 1586...

...czyli Eskadra Specjalnego Przeznaczenia nr 1586 utworzona została na bazie eskadry 301 w grudniu 1943 roku. Zaczęło się jednak znacznie wcześniej, w tajnej bazie lotnictwa brytyjskiego w Newmarket. W 1941 roku, w nocy z 7 na 8 listopada 1941 roku w pierwszy, czternastogodzinny lot ze zrzutami dla polskiego podziemia wyruszył pierwszy czterosilnikowy *Halifax*. Samolot w drodze powrotnej z braku paliwa wylądował w neutralnej Szwecji, załoga wróciła do Anglii. Taki był początek historii jednej z najbardziej niezwykłych jednostek polskiego lotnictwa.

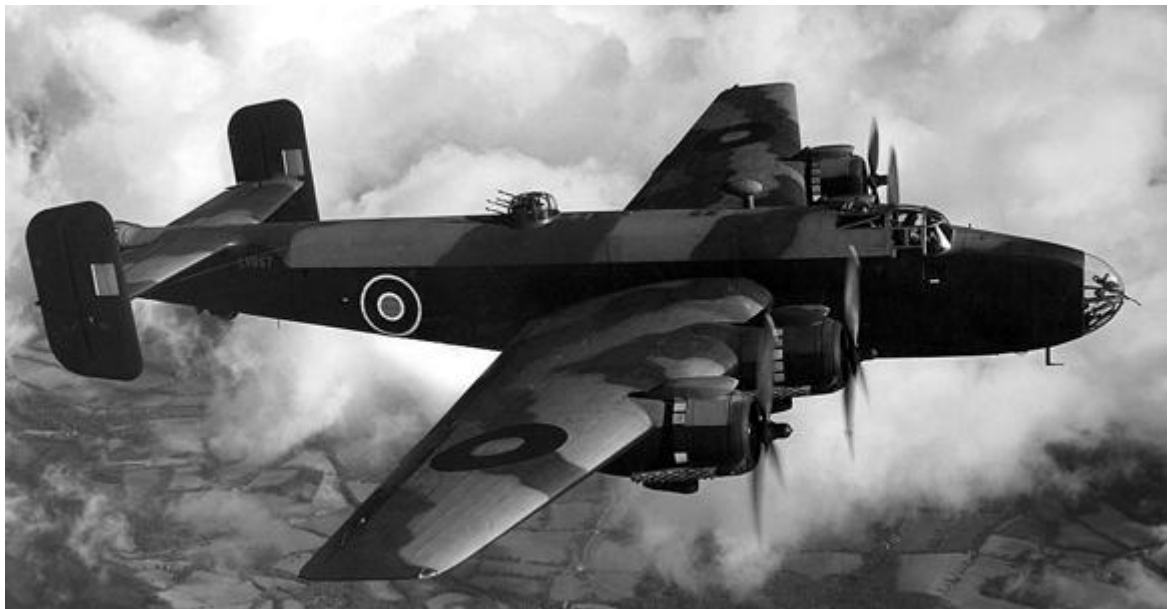
W marcu 1942 roku bazę przeniesiono na jeszcze bardziej utajnione lotnisko w Tempsford. Kiedy w trzynaste miesiący później rozwiązano 301 Polski Dywizjon Bombowy, część załóg przeniesiono do tej bazy tworząc z nich eskadrę „C” 138 Dywizjonu Specjalnego Przeznaczenia RAF. W parę miesięcy później wydzielono ją jako samodzielną polską eskadrę nr 301 i przeznaczono do służby operacyjnej ze zdobytego na Włochach lotnisku Sidi Amor pod Tunisem w Północnej Afryce.

Po lotach nad Holandię, Francję i Austrię zaczęły się operacje specjalne na Bałkanach. Zrzuty broni, amunicji, leków, środków wybuchowych i wszystkiego, co było potrzebne partyzantom do życia i walki. Jugosławia, Albania, czasem sięgające kresu możliwości technicznych, maszyn loty nad południową Polskę.

Eskadrę przemianowano na nr 1586 SDF i przerzucono do bazy Campo Cassale w południowych Włoszech. Stąd już do Warszawy było zaledwie 1 400 -1 5000 kilometrów, w okolice Krakowa i Lwowa ponad 1 1100 km. A noce zbyt krótkie, by skryć, skradające się nad zajętyymi przez Niemców, silnie bronionymi terenami samotne Halifaxy i Liberatory. Straty rosły w zawrotnym tempie, niewspółmiernie szybko do liczby lotów i szans otrzymania uzupełnień.

W dniu wybuchu powstania warszawskiego eskadra liczyła tylko pięć kompletnych załóg, młodych, niedoświadczonych, niedawno przeszkolonych na nowych typach maszyn. A mimo to latano, w sierpniu — 80 lotów, we wrześniu — 17... Latali Anglicy ze 138 S.D. Sq), latali lotnicy południowoafrykańscy. Od 1 sierpnia do 15 września Polacy utracili 18 załóg, 18 maszyn.

Trzykrotnie więcej niż wynosił początkowy stan 1386 eskadry... Nad Włochami, Austrią, Jugosławią, Węgrami i Słowacją, na trasach dolotowych i w drodze powrotnej na uszkodzonych przez artylerię i myśliwce nocne samolotach ciągnących resztkami sił do macierzystej bazy pod Brindisi.



MOGŁO BYĆ TAK

Pan Józef Zubrzycki, były lotnik mechanik pokładowy z załogi polskiego bombowca Z 300 Dywizjonu i przyjaciel kapitana Pluty ma własną hipotezę, w której łączy wydarzenia w Olszynie z cmentarzem w Krzywej. Szukał, wiercił, grzebał w dokumentach, monitował przez Klub Seniorów Lotnictwa, wydeptywał korytarze ministerialne, aż dopiął swego.

Sprawą na powrót zainteresował „czynniki”. Ukoronowaniem jego hipotezy miał być wynik drugiej ekshumacji w Krzywej... Nie sposób dziś "przy braku pełnego dostępu do archiwów RAF, na podstawie samych tylko opowiadań świadków, relacji zniekształconych przez czas odtworzyć, wydarzenia sprzed 36 lat. Mogło być więc i tak. 16 sierpnia o zachodzie słońca obciążony do granic możliwości Halifax z siedmioosobową załogą oderwał się od runwayu bazy w Campo Cassale kierując się w samotny lot przez Jugosławię, Węgry, Słowację i Tatry ku Puszczy Kampinoskiej (w tym dniu nie wysłano żadnej maszyny nad Warszawę, lecz osiemnaście samolotów z ładunkiem dla zgrupowań AK w Kampinosie i Lasach Kabackich: z osiemnastu — doleciało tylko siedem...)

W okolicy: Nowy Targ — Nowy Sącz — Kraków samolot zostaje uszkodzony przez artylerię przeciwlotniczą. Niezdolny do dalszego lotu zawraca na południe. Tu jednak czują się nocne myśliwce bazujące na lotniskach w Bochni i pod Krosnem. Ranna maszyna jest łatwym celem. Ucieczka bez szans, trafienia dobijają maszynę nad Olszynami.

Z pokładu Halifaxa zostaje wyrzucony cały ładunek, wyłamuje się odstrzelony silnik. Pada rozkaz opuścić maszynę. Skaczą kolejno, jest już jednak zbyt nisko... Na pokładzie pozostaje tylko dowódca kpt. Zygmunt Pluta z mechanikiem pokładowym, plut. Janem Mareckim.

Po kilku minutach beznadziejnej ucieczki okaleczony bombowiec tracąc wysokość wlatuje nad bardziej górzysty teren, usiłuje zgubić dobijającego go myśliwca. Jednak Karpat już nie przeskoczy Junkers-88 albo Me-110 bez trudu wykańcza bezbronnego Halifaxa pozbawionego strzelców pokładowych i możliwości manewru.

Na kilkadziesiąt sekund przed zaryciem się maszyny w dolinę potoku w Banicy dowódca opuszcza pokład maszyny. Ginie przy uderzeniu o ziemię. Mechanik pokładowy, ciężko ranny lub zabity pozostaje w szczątkach kadłuba samolotu rozpadającego się w krwawym wybuchu ..

NADAL TAJEMNICA

Powoli w wykopie ukazuje się zapadnięte wieko trumny, do foliowego pojemnika wędrują jedyne zachowane szczątki człowieka. I jedyne, co może być kolejnym wątlm śladem: dwa maleńkie guziczki z masy perłowej. Pojadą do ekspertyzy w Anglii, tani się okaże czy rzeczywiście mogły być one używane przy produkcji żołnierskiej bielizny.

Ostry zapach chloraminy, w którym ginie wszystko inne., I tylko tyle, żadnych znaków identyfikacyjnych, żadnych innych śladów. Bezskutecznie poszukiwania drugiej trumny, w której rzekomo miały być złożone szczątki pozostałych członków załogi bombowca. Więc - jakby potwierdzenie poszlakowej hipotezy Zubrzyckiego .

Ale brak dowodów nie jest jeszcze dowodem. Jediną możliwością potwierdzenia przy puszczeń jest konfrontacja wszystkich śladów i domysłów z dokumentami archiwów Royail Air Force i Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie. Długa, żmudna praca na wiele miesięcy.

A jednak... Wyjeżdżam z Krzywej bez uczucia zawodu, jest może tytko jakiś, niepokój i zaduma. Zaduma nad tymi, którzy już nigdy nie mieli dotknąć stopami runway'u lotniska w Campo Cassale, Northolt. Tempsford — i nad tymi, którzy mieli po prostu więcej szczęścia. Zaduma nad tymi drogami do Polski, drogami obrastającymi przez lata legendą... I może jeszcze nieśmiała nadzieja, że kiedyś, kiedy uda się dokopać do prawdy, będzie można raz jeszcze pochylić czoła nad kartką papieru.

Źródło: „Głos Glinika” 16-30.04.1980 r.



Odsłonięcie pomnika i tablicy pamiątkowej siedmiu polskich lotników w 65 rocznice katastrofy – Krzywa –Banica – 28.08.2009 r.

HP Halifax FS-P (JP295)

zestrzelony 28.08.1944 r. w Banicy



Halifax kapitana (Pluty) nie wrócił do bazy

KWIECIEŃ MIESIĄCEM PAMIĘCI NARODOWEJ

W Głos Glinik 04.16.30. 1982. ZACZEŁO SIĘ...

Halifax kapitana Pluty nie wrócił do bazy

— Michalus, dzień dobry. Mam coś, co może pana zainteresować. Dziś jedzie do Krzywej komisja, która będzie ekshumować tych polskich lotników, o których kiedyś pisałeś. Niech się pan zastanowi, wyjeżdżamy o dziewiątej spod RPGK...

U dyrektora zastaje już jednego gościa — pana Mariana Nowaka z Nowego Sącza, za chwilę dołącza pani z Czerwonego Krzyża. Nie czekamy na powrót pierwszego wozu, przed biurkiem czeka sanitarka, są wolne miejsca. Jedziemy. W Krzywej od samego rana pracuje już pierwsza grupa, szkoda więc każdej chwili. Po wiosennych roztopach droga przypomina tor specjalny do ostrych prób transporterów pływających. Aż dziw, że delikatniutki fiat jakoś nawija na koła kolejne kilometry. Przed samą Krzywą kierowcy już mdleją ręce, co kilkaset metrów wysiada i mierzy głębokość rozlewisk mętnej wody, przetykanej resztkami zlodowaciałego śniegu. Jakoś dojeżdżamy. W Banicy, przysiółku Krzywej, na skraju

rzydrożnego zagajniczka skromny obelisk: SIEDMIU LOTNIKOM POLSKIM NIEZNANEGO NAZWISKA WIOSĄCYM Z WŁOCH POMOC POWSTAŃCZEJ WARSZAWIE...

Małeńki, zapuszczony ementarzyk znajdujemy bez trudności. Nieco poniżej drogi, na łagodnym stoku, achityczny młody lassek. Pusto, przynębiająco. Pierwsza grupa pracująca tu od rana zbliża się do liniszu. Dwumetrowej blisko głębokości wykop w gliniastej, rozmarzającej już ziemi ma ze cztery metry długości. Szukanie. W momencie, gdy dojeżdża pozostała część komisji, gdy dojeżdża nyska z Krawowskiego Muzeum Lotnictwa i Astronautyki, topata delikatnie zbierającą błotnistą maź głucho uderza w coś, co nie jest już ziemią. Milkną rozmowy, wszystkie głowy pochylają się nad rozkopanym grobem. Kilkanaście par oczu śledzi każdy ruch tych na dole. Jest...

...to właśnie, od czego się zaczęło? Pan Józef Zubrzycki, były lotnik i żołnierz polskich dywizjonów bombowych, natrafił kiedyś na pierwszy ślad. Nie wielka notatka opublikowana na łamach WTK, której autor, Józef Bieniek z Nowego Sącza, człowiek od lat siedzący w historii, poszukuje osób mogących udzielić informacji o polskim lotniku pochowanym w Krzywej, w miejscu upadku ciężkiego samolotu alianckiego. Jedynym śladem były zeznania świadków twierdzących, że przy zwłokach tego lotnika znaleziono zdjęcia pary młodych ludzi z dwójką lub trójką dzieci i dedykacja na odwrocie „Kochanej Babci, Poznań...” i jakaś data, której nikt nie pamięta. To zdjęcie, tak jak wszystkie inne dokumenty a nawet mundur i buty lotnika, zabrali przybyli na miejsce katastrofy Niemcy zandarmi. I nigdy nie zostało odnalezione. Lotnika pochowano w samej tylko bielźnie, jego nazwisko nie znalazło się w żadnych dostępnych obecnie dokumentach. Ani w Krzywej, ani w szczątkowej dokumentacji niemieckich władz. Nigdzie. Był tylko ten jeden jedyny ślad, poszlaka, domysł. Nic więcej... I tutaj zaczyna się cała sprawa komplikować.

(Ciąg dalszy na str. 3)

"Głos Gliniki" 16-30.04.1980 r.



Załoga Liberatora kpt. Zbigniewa Szostaka z 1586 eskadry zginęła dzień wcześniej, 15 sierpnia, w samolocie zestrzelonym nad lasami Nieszkowice pod Bochnią. Mimo popartych dokumentami dowodów, okoliczności zaginięcia maszyny i śmierci załogi do niedawna były jeszcze jedną z nie wyjaśnionych tajemnic wojny

Halifax kapitana Pluty nie wrócił do bazy

i przyjaciel kapitana Pluty ma własną hipotezę, w której łączy wydarzenia w Olszynie z cmentarzem w Krzywej. Szukał, wiercił, grzebał w dokumentach, monitorował przez Klub Seniorów Lotnictwa, wydeptywał korytarze ministerialne, aż dopiął swego. Sprawą na powrót zainteresował „czynnik”. Ukoronowaniem jego hipotezy miał być wynik drugiej ekshumacji w Krzywej... Nie sposób dziś przy braku pełnego dostępu do archiwów RAF, na podstawie samych tylko opowiadań świadków, relacji zniekształconych przez czas odtworzyć wydarzenia sprzed 36 lat. Mogło być więc i tak, 16 sierpnia o zachodzie słońca obciążony do granic możliwości Halifax z siedmioosobową załogą oderwał się od runway'u bazy w Campo Cassale kierując się w samotny lot przez Jugosławię, Węgry, Słowację i Tatry ku Północy Kampinoskiej (w tym dniu nie wysłano żadnej maszyny nad Warszawę, lecz osiemnastie samolotów z ładunkiem dla zgrupowań AK w Kampinosie i Lasach Ka-backich: z osiemnastu — doleciało tylko siedem...). W okolicy: Nowy Targ — Nowy Sącz — Kraków samolot zostaje uszkodzony przez artylerię przeciwo-lotniczą. Niezdolny do dalszego lotu zawraca na południe. Tu jednak czują nocne myśliwce bazujące na lotniskach w Bochni i pod Krośnem. Ranna maszyna jest łatwym celem. Ucieczka bez szans, trafienia dobijają maszynę nad Olszynami.

Z pokładu Halifaxa zostaje wyrzucony cały ładunek, wylamuje się odrzeczony silnik. Pada rozkaz — opuścić maszynę. Skaczą kolejno, jest już jednak zbyt nisko... Na pokładzie pozostaje tylko dowódca kpt. Zygmunt Pluta z mechanikiem pokładowym, plut. Janem Mareckim. Po kilku minutach beznadziejnej ucieczki okaleczony bombowierz traci wysokość wlatuje nad bardziej górzysty teren, usiłuje zgubić dobijającego go myśliwca. Jednak Karpat już nie przeskoczy. Junkers-88 albo Me-110 bez trudu wykańcza bezbronnego Halifaxa pozbawionego strzelców pokładowych i możliwości manewru. Na kilkadziesiąt sekund przed zaryciem się maszyny w dolinę potoku w Banicy dowódca opuszcza pokład maszyny. Ginie przy uderzeniu o ziemię. Mechanik pokładowy, ciężko ranny lub zabity pozostaje w szczątkach kadłuba samolotu rozpadającego się w krwawym wybuchu.

NADAL TAJEMNICA

Powoli w wykopie ukazują się zapadnięte wieko trumny, do foliowego pojemnika wędrują jedyne zachowane szczątki człowieka. I jedyne, co może być kolejnym wątkiem śladu: dwa małe guziczki z masy perłowej. Pojada do ekspertyzy w Anglii,



Krzywa, 28.03.1980 r. — ekshumacja 7 lotników, którzy zginęli 28.08.1944 r. w Banicy

By zrozumieć, o co tutaj chodzi, musimy przemieścić się o kilkadziesiąt kilometrów od Krzywej, do wsi Olszyny koło Żurawej. Tutaj też jest pamiątkowy obelisk wzniesiony w miejscu zestrzelenia (?) innego alianckiego samolotu. W nocy, z 16 na 17 sierpnia 1944 roku miała miejsce nad tą miejscowością walka powietrzna pomiędzy dużą ciężką maszyną a niemieckim nocnym myśliwcem. Świadczy o tym wydźwięk pamiątki, że zakończyła się ona upadkiem pionowych szkieletów i dużym wybuchem na ziemi, pożarem. Przed przybyciem niemieckich żandarmerów ludzimi przeszukującym miejscem katastrofy i jego okolicę udało się odnaleźć ciała pięciu lotników. Wykoczili na wysokości zżył maleń, by mogły się na coś przydać spadochrony.

W księdze parafialnej w rejestrze zmarłych figuruje pięć nazwisk, zniekształconych w wyniku ustnych przekazów, a więc nie udokumentowanych. Po ekshumacji dokonanej 9 października 1948 roku i przeniesieniu ciał na cmentarz allancki w Krakowie udało się te nazwiska odtworzyć. Ale... ale w Krakowie w kwaterze żołnierzy brytyjskich jest nie pięć, lecz sześć grobów, sześć nazwisk. Navigator por. Tadeusz Jenecka, plut. bomb. Bernard Wichrowski, sierż. pilot Brunon Malejka, plut. strzelec Jan Florowski, kpr. strzelec Józef Dudziak. I jeszcze jedno nazwisko: kpt. pil. Zygmunt Piłta. Świadczy o obecności na miejscu wypadku mówią o pięciu poległych i pięciu grobach na pierwszym miejscu wiecznego spoczynku. Wszyscy. Skąd więc na rakowickim cmentarzu znalazła się tablica z nazwiskiem kpt. Piłty?

SPECIAL DUTY FLIGHT 1586...

...czyli Eskadra Specjalnego Przeznaczenia nr 1586 utworzona została na bazie eskadry 301 w grudniu 1943 roku. Zaczęło się jednak znacznie wcześniej, w tajnej bazie lotnictwa brytyjskiego w Newmarket. W 1941 roku, w nocy z 7 na 8 listopada 1941 roku w pierwszy, czteronastogodzinny lot ze rzutami dla polskiego podziemia wyruszył pierwszy czterosilnikowy Halifax. Samolot w drodze powrotnej z braku paliwa wylądował w neutralnej Szwecji, załoga wróciła do Anglii. Taki był początek historii jednej z najbardziej niezwykłych jednostek polskiego lotnictwa.

W marcu 1942 roku bazę przeniesiono na jeszcze bardziej utajone lotnisko w Tempsford. Kiedy w trzynastym miesiącu później rozwiązano 301 Dywizjon Bombowy, część załóg przeniesiono do tej bazy tworząc z nich eskadrę „C” 138 Dywizjonu Specjalnego Przeznaczenia RAF. W parę miesięcy później wydzielono ją jako samodzielną polską eskadrę nr 301 i przeznaczono do służby operacyjnej ze zdobytego na Włochach lotniska Sidi Amor pod Tunisem w Północnej Afryce. Po lotach nad Holandię, Francję i Austrię zaczęły się operacje specjalne na Bałkanach. Zrzuty broni, amunicji, leków, środków wybuchowych i wszystkiego, co było potrzebne partyzantom do życia i walki. Jugosławia, Albania, czasem sięgające kresu możliwości technicznych maszyn loty nad południową Polskę. Eskadrę przemianowano na S.D.F. Nr 1586 i przeniesiono do bazy Campo Cassale w południowych Włoszech. Ślad już do War-

szawy było zaledwie 1400–1500 kilometrów, w okolicy Krakowa i Lwowa ponad 1100. A noce zbyt krótkie, by skryć, stradające się nad zajętymi przez Niemców, silnie bronionymi terenami, samotne Halifaxy i Liberatory. Straty rosły w zawrotnym tempie, niewspółmierne zysko do liczby lotów i szans otrzymania uzupełnień.

W dniu wybuchu powstania warszawskiego eskadra liczyła tylko pięć kompletnych załóg, młodych, niedoświadczonych, niedawno przeszkolonych na nowych typach maszyn. A mimo to latano, w sierpniu – 80 lotów, we wrześniu – 17. Latali Anglicy ze 138 S.D. Sq. latali lotnicy południowoafrykańscy. Od 1 sierpnia do 15 września Polacy utracili 18 załóg, 18 maszyn. Trzykrotnie więcej niż wynosił początkowy stan 1586 eskadry... Nad Włochami, Austrią, Jugosławią, Węgrami i Słowacją, na trasach dołotowych i w drodze powrotnej na uszkodzonych przez artylerię i myśliwce nocne samolotach ciągnących resztkami sił do macierzystej bazy pod Brindisi.

MOGŁO BYĆ TAK

Pan Józef Zubrzycki, były lotnik mechanik pokładowy z załogi polskiego bombowca z 300 Dywizjonu

tam się okazać, czy rzeczywiście mogły być one używane przy produkcji żołnierskiej bielizny. Ostre zapach chloraminy, w którym ginie wszystko inne... I tylko tyle. Żadnych znaków identyfikacyjnych, żadnych innych śladów. Bezskuteczne poszukiwania drugiej trumny, w której rzekomo miały być złożone szczątki pozostałych członków załogi bombowca. Wice – jakby potwierdzenie poszlakowej hipotezy Zubrzyckiego.

Ale brak dowodów nie jest jeszcze dowodem. Jedyną możliwością potwierdzenia przypuszczeń jest konfrontacja wszystkich śladów i domysłów z dokumentami archiwów Royal Air Force i Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie. Długa, znużająca praca na wiele miesięcy. A jednak... Wyjeżdżam z Krzywej bez uczucia zawodu, jest może tylko jakiś niepokój i zaduma. Zaduma nad tymi, którzy już nigdy nie mieli dotrzeć stopami runway lotniska w Campo Cassale, Northolt, Tempsford – i nad tymi, którzy mieli po prostu więcej szczęścia. Zaduma nad tymi drogami do Polski, drogami obrastającymi przez lata legendą... I może jeszcze nieśmiało nadzieją, że kiedyś, kiedy uda się dokopać do prawdy, będzie można raz jeszcze pochylić czoła nad kartką papieru.

(jir)



Po 36 latach.



**Pomnik siedmiu polskich lotników z 1586 ESP,
odsłonięty w Banicy 28.08.2009 r.**