

Jacek Szczepański

Dziennik z dni września 1939 r.dowódcy 6. kompanii balonów obserwacyjnych kpt. Zbigniewa Burzyńskiego

Niepodległość i Pamięć 16/2 (30), 273-284

2009

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Jacek Szczepański

Muzeum Historyczne w Legionowie

Dziennik z dni września 1939 r. dowódcy 6. kompanii balonów obserwacyjnych kpt. Zbigniewa Burzyńskiego

70. rocznica wybuchu II wojny światowej stanowi okazję do przypomnienia niepublikowanych dotąd źródeł narracyjnych, jakimi są dzienniki oficerów polskich z września 1939 r. Jednym z ciekawszych jest dziennik kpt. Zbigniewa Burzyńskiego – dowódcy 6. kompanii balonów obserwacyjnych, który prowadził zapiski od 2 września do 5 października 1939 roku¹.

I. Autor dziennika

Zbigniew Burzyński (1902–1971) – kapitan WP, słynny pilot balonowy – zwycięzca w prestiżowych zawodach o Puchar im. Gordona Bennetta w 1933 i 1935 r. był postacią wielowymiarową, której dokonania zasługują niewątpliwie na oddzielną monografię².

Zbigniew Burzyński urodził się 31 marca 1902 r. w Żółkwi koło Lwowa. Jego ojciec Władysław Burzyński był doktorem prawa i inżynierem leśnikiem, matka Zofia z Hessów prowadziła dom. Uczęszczał m.in. do Szkoły Ludowej im. Konarskiego i do prywatnej szkoły dr. Jana Niemca we Lwowie. Naukę w gimnazjum kontynuował w tej samej szkole (I, II klasa), a następnie w polskim gimnazjum realnym w Wiedniu (1915) oraz w IV Gimnazjum Realnym w Krakowie. Świadectwo dojrzałości uzyskał w Korpusie Kadetów



kpt. Zbigniew Burzyński, 1938 r.
(ze zbiorów J. Grzebalskiego)

-
- 1 Składam serdeczne podziękowania Pani Hannie Matraś-Swick i Panu inż. Janowi Grzebalskiemu za udostępnienie dziennika Zbigniewa Burzyńskiego i wyrażenie zgody na jego publikację.
 - 2 Biogram Z. Burzyńskiego opracowałem na podstawie akt: Centralnego Archiwum Wojskowego (CAW): 2. Batalion Balonowy (I.323.13), Wojskowa Wytwórnia Balonowa (I.362.16), Centralna Szkoła Balonowa (I.340.56), akt personalnych Z. Burzyńskiego: CAW (AP 15 485; TAP 1163/66/82), Aeroklub RP (kwestionariusz osobowy nr ew. 20) oraz dokumentów rodzinnych udostępnionych przez inż. J. Grzebalskiego.

w Krakowie 31 maja 1920 r. Następnie podjął naukę w Szkole Podchorążych Artylerii w Poznaniu (Sołacz), którą ukończył w lutym 1921 r. Po krótkiej praktyce w 1. Pułku Artylerii Górskiej w Nowym Targu, został przyjęty 1 maja 1921 r. na III kurs w Oficerskiej Szkole Aeronautycznej w Toruniu³. Odtąd aż do 1939 r. był związany z wojskami balonowymi. Po ukończeniu kursu i otrzymaniu tytułu obserwatora balonowego, w stopniu podporucznika pozostał w OSA, gdzie zajmował się m.in. montażem i oblatywaniem sterowca „Lech”. Pod koniec 1922 r. uzyskał licencje pilota sterowcowego i balonowego⁴. Rok później awansował do stopnia porucznika.

Po reorganizacji wojsk balonowych, por. Z. Burzyński 4 września 1924 r. otrzymał przydział do Centralnego Zakładu Balonowego w Legionowie (jako młodszy oficer kompanii służby balonowej)⁵. Nieco wcześniej ukończył miesięczny kurs we francuskich zakładach balonowych w Chalais-Meudon⁶. Dzięki temu uczestniczył w procesie szycia pierwszych w Polsce balonów zaporowych N-NN, obserwacyjnych Caquot R i kulistych E-2, zakupionych na licencji francuskiej. Jednocześnie od 1925 r. startował w zawodach balonowych, m.in. w I Krajowych Zawodach Balonowych o Puchar im. płk. Wańkowicza. W 1928 r. zwyciężył na balonie „Lwów” w trzeciej edycji tych zawodów (jako pomocnik pilota por. F. Hynka).

W latach 1929–1939 Z. Burzyński pełnił służbę wojskową w 2. Batalionie Balonowym w Legionowie, m.in. na stanowisku dowódcy 2. kompanii balonów obserwacyjnych, adiutanta dowódcy, komendanta parku⁷. W 1934 r. awansował do stopnia kapitana. W tym okresie odniósł szereg spektakularnych sukcesów w zawodach balonowych. Najgłośniejsze z nich to dwukrotne zwycięstwo w prestiżowych Międzynarodowych Zawodach o Puchar im. Gordona Bennetta: we wrześniu 1933 r. w USA na balonie „Kościuszek” (jako pomocnik pilota kpt. F. Hynka) i we wrześniu 1935 r. w Polsce na balonie „Polonia II” (jako główny pilot, z pomocnikiem por. Władysławem Wysockim). Z. Burzyński był w Polsce pionierem lotów na wysokość⁸. W 1938 r. został wyznaczony na pilota balonu stratosferycznego „Gwiazda Polski”. Równolegle odbył Kurs Oficerów Technicznych Lotnictwa w Warszawie i zaprojektował prototyp balonu zaporowego.

Po wybuchu wojny we wrześniu 1939 r. uczestniczył w walkach na wschodnim Mazowszu, następnie został aresztowany i ponad 5 lat spędził w niemieckich obozach jenieckich. Przebywał m.in. w oflagach: Rotenburg IX C, Braunschweig XI B, Woldenburg II C, Sandbostel X A, Lubeka X C. Niewolę zakończył 1 kwietnia 1945 r. w Oflagu VI B w Dössel. W czasie okupacji, w maju 1944 r. hitlerowcy rozstrzelali jego najbliższą rodzinę, żonę Aleksandrę i syna Marka (ur. 26 czerwca 1927 r.).

Po powrocie do Polski 8 listopada 1945 r. Z. Burzyński podjął pracę jako urzędnik w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Warszawie, a po jej likwidacji – w Państwo-

3 CAW, I.340.56.1, *Rozkaz dzienny komendanta Oficerskiej Szkoły Aeronautycznej nr 117 z 1 maja 1921 r.*

4 Z. Burzyński tytuł pilota sterowcowego otrzymał w październiku 1922, por. „Dziennik Personalny MSWojsk”, nr 41 z 27 X 1922, s. 812. Natomiast tytuł pilota balonów wolnych uzyskał w grudniu 1922 – „Dziennik Personalny MSWojsk”, nr 50 z 1 XII 1922, s. 883.

5 CAW, I.362.16.2, *Rozkaz dzienny kierownika Centralnego Zakładu Balonowego nr 201 z 4 września 1924 r.*

6 CAW, I.340.56.4, *Rozkaz dzienny komendanta Centralnej Szkoły Balonowej nr 17 z 21 stycznia 1924.* Z. Burzyński odbył praktykę we Francji od 22 I do 25 II 1924.

7 J. Szczepański, *Wojska balonowe. Legionowo 1897-1939*, Pruszków 2004, s. 68.

8 CAW, I.323.13.5, *Rozkaz dzienny dowódcy 2. Batalionu Balonowego nr 48 z 28 lutego 1933 r.* Pierwszy lot na wysokość Z. Burzyński odbył razem z F. Hynkiem w Legionowie 28 II 1933 na balonie „Polonia”.

wym Przedsiębiorstwie Robót Komunikacyjnych nr 1. W 1950 r. Okręgowa Komisja Rejestracyjno-Weryfikacyjna nr 3 MON zarejestrowała go jako „element obcy klasowo i ideologicznie”. 17 września 1953 r. zawarł drugie małżeństwo z Antoniną Rojowską (1912-1986)⁹. Dwa lata później uzyskał na Politechnice Warszawskiej dyplom inżyniera mechanika w zakresie konstrukcji sprzętu balonowego i nawigacyjnego (5 kwietnia 1955 r.). Od 1 września 1955 r. został zatrudniony na Politechnice na stanowisku starszego asystenta w Katedrze Budowy Lotnisk, a od 1 września 1967 r. na etacie konstruktora w tej samej katedrze. W tym okresie (od 5 listopada 1963 r.) należał do koła PZPR, działającego przy Politechnice Warszawskiej.

W połowie lat pięćdziesiątych Z. Burzyński był jednym z głównych inicjatorów reaktywowania sportu balonowego w Polsce. Pełnił m.in. funkcję przewodniczącego Komisji Balonowej przy Zarządzie Głównym Aeroklubu PRL. W 1959 r. zwyciężył w Zawodach Balonowych o Puchar Międzynarodowych Targów Poznańskich. W PRL otrzymał licencję pilota balonowego nr B-01 (dla wszystkich typów balonów wolnych). Posiadał uprawnienia instruktora balonu wolnego I klasy oraz mechanika obsługi naziemnej I i II klasy¹⁰. Do 20 marca 1969 r. wyszkolił od podstaw 14 pilotów balonowych, w tym 3 instruktorów¹¹ oraz wykonał 138 lotów balonowych (z tego 74 przed 1939 r.). Wychowankiem Z. Burzyńskiego był m.in. inż. Stefan Makné, zwycięzca w zawodach o Puchar im. Gordona Bennetta w 1983 r. Pod koniec życia Z. Burzyński mieszkał z żoną w Warszawie przy Placu Dąbrowskiego 7 m. 5. Był członkiem honorowym Aeroklubu Warszawskiego, a od 1 stycznia 1969 r. członkiem komisji rewizyjnej Klubu Seniorów Lotnictwa. Pilot zmarł 30 września 1971 r. Został pochowany na Cmentarzu Wojskowym na Powązkach (kwatery 14C-1-13). Był odznaczony m.in. dwukrotnie Złotym Krzyżem Zasługi (1933, 1934), Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski (1935), Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski (1964).

II. Udział w kampanii 1939 r.

Mobilizacja powszechna zastała kpt. Zbigniewa Burzyńskiego na stanowisku referenta zapór balonowych w Dowództwie Obrony Przeciwlotniczej MSWojsk, które piastował od 1 kwietnia 1939 r. W chwili wybuchu wojny otrzymał przydział na stanowisko dowódcy 6. kompanii balonów obserwacyjnych, która zgodnie z planem mobilizacyjnym została przydzielona do odvodu Naczelnego Wodza. Kompanię mobilizował 2. Batalion Balonowy w Legionowie. Po przejściu obowiązków od por. obs. bal. Stanisława Kotowskiego, 2 września 1939 r. Z. Burzyński przystąpił do organizacji pododdziału i przyjęcia przysięgi żołnierskiej. W tym czasie rozpoczął pisanie dziennika, w którym szczegółowo zrelacjonował wrześniową tułaczkę. 9 września kompania opuściła transportem kolejowym Legionowo i wraz z Bazą Balonową nr 1 skierowała się na Tłuszcz i Mińsk Mazowiecki. W czasie przejazdu transport był ostrzeliwany przez lotnictwo niemieckie. Zginął wówczas jeden żołnierz, a kilku zostało rannych. 12 września pododdział osiągnął stację Broszków (obecnie Kotuń) około 12 km przed

⁹ Książeczka Stanu Cywilnego Z. Burzyńskiego – Akt małżeństwa z 17 IX 1953; życiorys Antoniny Burzyńskiej. Dokumenty w posiadaniu inż. Jana Grzebalskiego.

¹⁰ Licencja pilota balonu wolnego Z. Burzyńskiego wydana przez Ministerstwo Komunikacji 13 IV 1963. Dokument w posiadaniu inż. Jana Grzebalskiego.

¹¹ Z. Kozak, Z. Moszumański, J. Szczepański, *Zbigniew Burzyński*, [w:] 2. *Batalion Balonowy*, Pruszków 2006, s. 45.

Siedlcami i utknął w kilkukilometrowym zatorze kolejowym. Dowództwo nad całością transportów objął wówczas ppłk Kazimierz Kowalski¹² - dowódca Ośrodka Zapasowego Wojsk Kolejowych i znajomy Z. Burzyńskiego z Legionowa. Po otoczeniu transportów przez wojska niemieckie, 14 września ppłk K. Kowalski zorganizował sztab grupy transportów i wyznaczył sektory obrony. Dzień później sztab przeniesiono do budynku obok przystanku kolejowego Sosnowe. W następstwie niemieckiego ostrzału artyleryjskiego ppłk K. Kowalski postanowił wycofać zgrupowanie na południe. Rozkazowi temu podporządkowała się tylko część transportów, w tym oficer sztabu kpt. Z. Burzyński. Od tego czasu zgrupowanie przemieszczało się na południowy zachód w kierunku Garwolin-Dęblin, omijając przeważnie nieprzyjaciela, z wyjątkiem potyczki 17 września z patroliem niemieckim na północ od Garwolina. 20 września Z. Burzyński wraz z siedmioma wojskowymi odłączył się od grupy ppłk. Kowalskiego we wsi Czernic i skierował się na Lublin w celu nawiązania kontaktu z polskimi oddziałami. 21 września dotarł najdalej w czasie wojennej wędrówki do miejscowości Ciotcza koło Lubartowa. Tu w związku z informacją o zajęciu Lublina przez Niemców, wojskowi podjęli decyzję o powrocie do Warszawy. Po krótkim pobycie w Podbieli, a następnie w Otwocku, Z. Burzyński 6 października dotarł do stolicy, do swojego mieszkania przy ul. Skolimowskiej 6 m. 16.

Z kart dziennika wyłania się wielokilometrowa trasa przemarszu pododdziału Z. Burzyńskiego: Warszawa (2 IX) – Legionowo (2-9 IX) – Tłuszcz (10 IX) – Mińsk Mazowiecki (11 IX) – Broszków (12 IX) – Sosnowe (13-15 IX) – Kalonka (16/17 IX) – Wola Władysławowska (17/18 IX) – Leonów, Małamówka (19/20 IX) – Życzyn, Czernic (20/21 IX) – Łukawica (21 IX) – Ciotcza (21-24 IX) – Kolonia Giżyce (25 IX) – Kolonia Poizdów Łukowski (25/26 IX) – Pieńki, Poznań, Leopardów, Krzywda, Ruda (26/27 IX) – przedmieścia Garwolina (27/28 IX) – Regut (28 IX) – Ponurzyca, Podbiel (29 IX-4 X) – Otwock (5/6 X) – Warszawa (6 X).

Wkrótce po powrocie do Warszawy Z. Burzyński zgodnie z nakazem władz niemieckich zarejestrował się w Komendzie Miasta jako były oficer WP. Jednocześnie nawiązał kontakt z mjr. F. Hynkiem, który także wrócił z wojennej tułaczki. Jednakże w przeciwieństwie do Z. Burzyńskiego, Hynek nie zameldował się u władz niemieckich, tylko przyjął fałszywe nazwisko Waclaw Kretschman¹³. Oficerowie w nowej rzeczywistości planowali podjąć pracę zarobkową jako szoferzy. F. Hynek udał się nawet do stacji Mrozy z zamiarem odnalezienia pozostawionych w transporcie kolejowym prywatnych samochodów osobowych Fiat 508. Jednakże Niemcy już dokładnie oczyścili tory do Siedlec. Po powrocie Hynka okazało się, że 7 listopada 1939 r. Z. Burzyński został aresztowany przez żandarmerię niemiecką i 20 listopada wywieziony do obozu jenieckiego Oflag IX C Rotenburg koło Fuldy.

12 Płk inż. Kazimierz Kowalski (1885-1967) – przed wybuchem II wojny oficer wojsk kolejowych w stanie spoczynku, m.in. były dowódca IV batalionu w 2. Pułku Wojsk Kolejowych w Legionowie (1923), Dyrektor Naukowy Obozu Szkolnego Wojsk Kolejowych (1923-1924) i kierownik Referatu Techniczno-Materiałowego w Departamencie Inżynierii MSWojsk (1926-1929). W 1925 awansowany do stopnia podpułkownika. W lutym 1929 przeniesiony w stan spoczynku. Mieszkał w Legionowie w willi „Kazimek” przy ul. Słowackiego. Po zmobilizowaniu 28 VIII 1939, dowódca Ośrodka Zapasowego Wojsk Kolejowych w Legionowie. CAW, TAP, nr 34/54/1908.

13 F. Hynek, *Sprawozdanie z osobistych zdarzeń 1939-1944*, [w:] Z. Kozak, Z. Moszumański, J. Szczepański, *Podpułkownik Franciszek Hynek (1897-1958)*, Pruszków 2008, s. 105.

III. Wartość poznawcza dziennika

Z. Burzyński prowadził precyzyjne zapiski w warunkach nieustannych przemarszów, w stanie zagrożenia i permanentnego przemęczenia. Niewątpliwie wyzyskał doświadczenie, które zdobył jako pilot balonowy, przyzwyczajony do prowadzenia notatek w uciążliwych warunkach długotrwałego pilotażu. Prowadził je w stylu dziennika pokładowego, wskazywał godziny, używał krótkich zdań oraz określeń geograficznych na wskazanie kierunku marszu, np. zachód: W, południowy-zachód: SW. Jednocześnie Z. Burzyński jeszcze przed wojną zdobył doświadczenie pisarskie, był autorem dwóch książek: *Kościuszką nad Ameryką* (Warszawa 1934), *Ponad chmurami* (Lwów 1936) oraz kilku artykułów¹⁴.

Dziennik jest istotnym źródłem uzupełniającym wiedzę o obronie zgrupowania kolejowego na odcinku Broszków-Mrozy, zwłaszcza w pierwszym okresie walk 12-15 września, kiedy dowództwo sprawował ppłk K. Kowalski. Rozszerza obraz zawarty w znanych już relacjach innych uczestników obrony transportów, m.in. mjr. Franciszka Hynka, kpt. Stanisława Bury-Burzymyskiego, kpt. Stanisława Młodzianowskiego, kpt. Bronisława Bronisza i innych. Z. Burzyński prowadził zapiski na bieżąco i dlatego wydaje się, że ich dokładność faktograficzna jest niekiedy pewniejsza, niż relacje niektórych oficerów spisane po wojnie.

Autor dziennika interesująco oddał nastroje panujące na wszach wschodniego Mazowsza. Dopełnia wiedzę o kampanii wrześniowej w okolicach Garwolina, Łukowa i Ryk. Z jego kart wyłania się jednak przygnębiający obraz wrześniowej tułaczki, polegającej często na skrywaniu się przed przeważającymi siłami niemieckimi, bezsilności wobec nalotów czy ostrzału nieprzyjacielskiej artylerii. Brak łączności i informacji, poczucie osamotnienia towarzyszące oficerom, niepewność losów, wreszcie silny niepokój przed nadejściem ze wschodu Armii Czerwonej („Bolszewicy pod Garwolinem”) stawia dziennik po stronie krytycznych ocen polskiego września. Z drugiej strony troska o losy Ojczyzny i jej stolicy, niechęć do zdjęcia munduru, próba nawiązania kontaktu z polskimi oddziałami i potrzeba kontynuowania walki świadczyły o sile moralnej pododdziału Z. Burzyńskiego.

IV. Nota edytorska

Podstawą wydania dziennika jest rękopis Zbigniewa Burzyńskiego, należący do Hanny Matraś-Swick mieszkającej w Fort Lauderdale na Florydzie (USA). Właścicielka autografu jest córką Haliny Rojowskiej-Matraś i siostrzenicą Antoniny Rojowskiej-Burzyńskiej – drugiej żony Zbigniewa Burzyńskiego. Dokument jest obecnie zdeponowany u inż. Jana Grzebalskiego w Otrębusach pod Warszawą.

Dziennik został napisany ołówkiem, w zeszytcie o oprawie tekturowej, introligatorskiej o wymiarach 158 mm na 195 mm. Zapiski Z. Burzyńskiego zajmują 20 stron (nienumerowanych) w linie. Powstały w układzie chronologicznym w okresie od 2 września do 5 października 1939 r. Stan zachowania dobry, tekst czytelny. Dziennik nie był dotąd publikowany. W 1969 r. Zbigniew Burzyński potwierdził jego autentyczność. Świadczą o tym podpisy (długopisem) na wyklejce oraz na końcu tekstu, tj. „za ści-

¹⁴ M.in. Z. Burzyński, *Sterowce*, [w:] *Co o lotnictwie każdy wiedzieć powinien*, Warszawa 1925; idem, *Od „Mongolfier’a do... „Kościuszki”*, [w:] M. Romeyko, *XXII-ie Zawody Balonów Wolnych o Nagrodę im. Gordon-Bennett’a*, Warszawa 1934; idem, *Wspomnienie balonowe*, „Wiarus”, 1936 nr 35.

słość relacji jako własnoręcznego dziennika podpisuję 30 września 1969 Burzyński Z.”. Jednocześnie autor nie naniósł żadnych poprawek redakcyjnych w samym dzienniku.

Podczas przygotowania tekstu do druku wprowadziłem nieznaczne zabiegi modernizujące, tj. poprawki w zakresie ortografii i interpunkcji. Pisownię oryginału (przyzwyczajenia językowe autora) pozostawiłem bez zmian. Zachowałem także autentyzm przekazu, np. częste powtórzenia tych samych wyrazów w jednym zdaniu, świadczące o wojennym pośpiechu i braku czasu na stylistyczne popisy. Nie poprawiałem w edycji pomyłek topograficznych i merytorycznych autora, ograniczając się do wyjaśnień w przypisach rzeczowych. Zastosowałem następujące znaki porządkujące tekst:

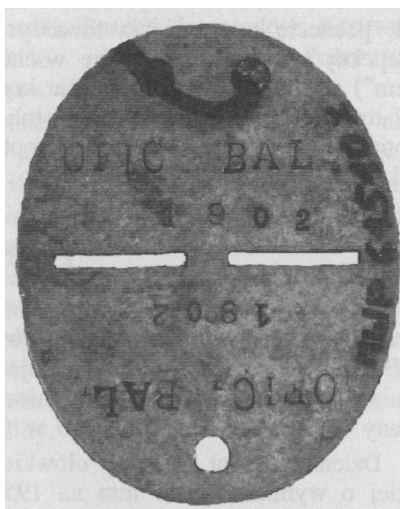
[--] – wyraz nieczytelny

[] – rozwinięcie skrótu lub uzupełnienia wprowadzone przez redakcję

[?] – niepewne odczytanie tekstu

< > – wyraz czytelny, skreślony przez autora

<--> – wyraz nieczytelny, skreślony przez autora



Znak tożsamości kpt. Zbigniewa Burzyńskiego wydany w 1939 r.
Muzeum Wojska Polskiego nr inw. 61510

Oryginalny dziennik dni września 1939 r. d-cy 6-tej kompanii balonów obserwacyjnych odzyskany przypadkowo w sierpniu 1969 r.

Z. Burzyński

Tym samym wszystkie daty są najzupełniej ściśle!

Uwaga: w/g planu mobilizacyjnego kompania ta była przydzielona do Odvodu Naczelnego Wodza i wycofywała się z Legionowa na wschód wraz z Bazą Balonową.

Burzyński

* * *

2. IX. 39. – Legionowo – Wydałem o g. 17. meldunek o osiągnięciu pogotowia, o g. 18 – przysięga.

7. IX. 39 – g. 2. alarm skutkiem przełamania się czołgów [nie]p[rzyjacie]la. O g. 3.40 wymarsz kompanji na 10-ty kilometr od Legionowa (samochodami, bez butli i bez Delahaye'ówki¹⁵). O g. 10-tej powrót na poprzedni biwak¹⁶. O g. 14 zajęcie stanowisk jako piechota na wzgórzach <przy> na prawo od P.I.M.¹⁷, o g. 16.30 otwarliśmy silny ogień ckm i kbk na samoloty npla, z których jeden nas ostrzeliwał. Skutek ognia był widoczny. Samoloty spadły w ogniu w kierunku na m. Nieporęt.

9. IX. 39. O g. 4.10 rozpocząłem ściąganie kompanji ze stanowisk na wzgórzach P.I.M. i o g. 9 rano ukończyłem ładowanie na wagony. O 16.42 wyjechaliśmy w ca¹⁸ 50 wagonów z Legionowa z ostatnim transportem Bazy¹⁹ na Radzymin Tłuszcz.

10. IX. 39. – Od rana przez cały dzień bombardowanie Tłuszcza, do którego doścignęliśmy skutkiem korków dopiero nad ranem. Wyjazd z Tłuszcza około g. 24. Jeden zabity, dwóch rannych.

11. IX. 39. O 5-tej przejechaliśmy Mińsk. Noc była względnie spokojna. Od rana znowu bombardowanie, znowu kilku rannych.

12. IX. 39. – Z powodu korka na linii kolejowej dojechaliśmy tylko do stacji Broszków przed Siedlcami. Nasze transporty rozciągają się na kilka kilometrów. Od rana zarządzamy tylko opl [obronę przeciwlotniczą]. Nawiązujemy łączność telefoniczną z pułk. Kowalskim²⁰ i [--] transportami. <Koło południa dowiadujemy się> Zostałem wezwany do Sztabu (pułk Kowalski). Dowiadujemy się, że na południe od nas około 2. km

15 Delahaye – podwozie samochodowe dźwigarek balonowych dla balonów obserwacyjnych Caquot BD (na uwięzi) znajdujących się na wyposażeniu 2. Batalionu Balonowego w Legionowie.

16 6. kompania balonów obserwacyjnych kpt. Z. Burzyńskiego była pododdziałem spieszonym. Nie prowadziła obserwacji balonowej na rzecz 47. dywizjonu artylerii ciężkiej w rejonie Nieporętu, jak sugeruje A. Wesołowski w interesującym opracowaniu pt. *Udział jednostek Warszawskiej Brygady Narodowej w walkach o Pułtusk i Zegrze we wrześniu 1939 roku*, [w:] *Z dziejów polskiej wojskowości. Księga Jubileuszowa Profesora Kazimierza Pindla w 70. Rocznicę Urodzin*, Warszawa-Siedlce 2008, s. 495. Pododdziałem korygującym ogień artylerii była wówczas 5. kompania balonów obserwacyjnych por. Antoniego Narkiewicza z Torunia, Por. Z. Kozak, Z. Moszumański, J. Szczepański, *1. Batalion Balonowy*, Pruszków 2007, s. 40.

17 Obserwatorium Aerologiczne Państwowego Instytutu Meteorologicznego (PIM) utworzono w Legionowie w 1931 r.

18 ca – łac. *circa* – około, mniej więcej.

19 Baza Balonowa nr 1 została sformowana w Legionowie 1 IX 1939 z przekształcenia 2. Batalionu Balonowego. Jej dowództwo objął ppłk Julian Sielewicz (1892-1940) – dotychczasowy dowódca batalionu.

20 Ppłk Kazimierz Kowalski od 11 do 15 IX 1939 dowodził transportami kolejowymi, które utknęły w zatorze przed Siedlcami. Zorganizował dowództwo obrony, którego oficerem sztabu od 14 września 1939 był autor dziennika. Następnie wraz z częścią oddziałów wycofał się na południe. Por. *Sprawozdanie kpt. Stanisława Młodzianowskiego z działań Pociągu Pancernego nr 13 w czasie wojny 1939 r.*, [w:] *Pociągi pancerne 1918-1943. Organizacja-struktura-działania wojenne*, Białystok 1999, s. 162.

znajduje się D[owó]dz[two] Bryg[ady] Kawalerji. Zładowujemy samochód osobowy i udajemy się we trzech do D[owó]dcy Brygady²¹, później szukamy D[owó]dcy Dywizji, lecz nie znajdujemy go (wieś Topór). Od D[owó]dcy Brygady dowiadujemy się coś o sytuacji – między innymi o zamierzonym natarciu naszym na Kałuszyn dziś popołudniu. Po powrocie do taboru kolejowego napływają telefoniczne meldunki o ruchach n[ie]p[rzyjacie]la (pułk kawalerji, 70 samochodów z piechotą i samochody panc[erne].) na drodze Kałuszyn Siedlce ku Siedlcom. Wszystkie tabory ubezpieczyły się już wcześniej. Na wieczór postanawiamy cofnąć tabory ku Mińsku Maz[owieckiemu]. Tym bardziej, że otrzymujemy wiadomość, że w Mrozach czeka na nas nasza Pancerka²². Przez cały dzień niema nalotów. O g. 24. ruszyliśmy taborami w tył ku Mrozom, lecz ujechaliśmy 3-5 km zaledwie, skutkiem korka lub braku wody w którymś parowozie lub uszkodzenia torów. Nasze natarcie <--> na Kałuszyn musiało się powieść. Około 23 godziny nasze patrole [?] ubezpieczenia otwarły ogień, niewiadomo czy zupełnie uzasadniony. Okazało się później, że nie uzasadniony.

13. IX. 39. Okazało się, że zatrzymały nas na torze do Mrozów transporty Bazy, 1. p[ułku] lot[niczego] i poc[iągów] panc[ernych]. Po południu stwierdziliśmy na skutek rozpoznania, że jesteśmy otoczeni przez n[ie]p[rzyjacie]la ze wszystkich stron. Wieczorem strzelanina artyleryjska ze wszystkich stron niemal. Po południu przybyła nasza pancerka.

14. IX. 39. Organizujemy Sztab Grupy naszej. Doprowadzono 30 jeńców niemieckich. Zostałem przydzielony do Sztabu. Napływa dużo <z by> naszych wojsk z bronią i bez. Nalotów nocą niema.

15. IX. 39. około g. 9 przenieśliśmy Sztab z wagonu do domku przy torze w pobliżu <stacji> przystanku Sosnowe. Około g. 11 zaczął się bój od skrzydła wschodniego mjr Kłoczkowskiego²³. Około g. 15 weszła w akcję artyleria niemiecka. O g. 15.50 musieliśmy dać rozkaz opuszczenia stanowisk.

16. IX. 39 – Noc pod gołym niebem. Maszerujemy na Jeruzal, Wielgolas, stąd chcieliśmy wieczorem iść w ogólnym kierunku na S, lecz rozgrywająca się walka w tym kierunku zmusiła nas do zmiany na W.

17. IX. 39. Nocowaliśmy (t.j. od g. 0.30 do 5) w stodole w m. Kalonka. Próbuje my iść ogólnie ku Garwolinowi okrążając go od północy. Około g. 14 potyczka z patroliem niemieckim (my z za stodoły i następnie natarcie <tyraliera> prawym skrzydłem tyraliera. Patrol niem[iecki] (około 10 ludzi) wycofał się, my zaś <myląc> maskując kierunek naszego marszu przeszliśmy szosę <pilawską> Garwolin–Pilawa i zalegli w gęstym sosnowym zagajniku. Po paru minutach silny ogień artyleryjski na kierunku domniemanego naszego marszu. O zmroku ruszyliśmy ku SW. Przy wyjściu z zagajnika kilka serji z ckm, ale na cieciu leśnym równoległym do naszego kierunku mar-

21 Tj. mjr F. Hynek, kpt. Z. Burzyński oraz kierowca. Wojskowi spotkali płk. Jana Karcza (1892-1943) – dowódcę Mazowieckiej Brygady Kawalerji. Por. Franciszek Hynek, *Sprawozdanie z udziału w Kampanii Wrześniowej 1939 roku*, [w:] Z. Kozak, Z. Moszumański, J. Szczepański, *Podpułkownik Franciszek Hynek (1897-1958)*..., s. 100.

22 Pociąg Pancerny nr 52 „Piłsudczyk” dowodzony przez kpt. Mikołaja Gonczara. Do wybuchu wojny wchodził w skład 2. Dywizjonu Pociągów Pancernych w Niepołomicach. Po mobilizacji przydzielony do Armii „Łódź”. Po poważnym uszkodzeniu 20 IX 1939 w rejonie stacji Mrozy pociągu oraz torów kolejowych przez wojska niemieckie, jego dowódca rozkazał opuszczenie i wykołajenie składu, [w:] A. Jońca, A. Przędzka, *2 Dywizjon Pociągów Pancernych*, Chabówka 2008, s. 5.

23 Major Roman Kłoczkowski (1894-1952) – oficer 2. Batalionu Balonowego w Legionowie. Po mobilizacji jednostki kwatermistrz Bazy Balonowej nr 1. Od października 1942 dowódca I Rejonu VII Obwodu „Obroza” Okręgu Warszawskiego Armii Krajowej.

szu. Była to <na nas> zasadzka na nas, której uniknęliśmy szczęśliwie. – Po całonocnym marszu, nocleg w lesie przed wsią Wola Władysławowska. Położyliśmy się spać o świcie.

18. IX. 39. Wstaliśmy mniej więcej 6.30. Dobre jedzenie dla wszystkich ze wsi i gajówki pierwsze od dwóch dni. Koło południa rozwinęła się w bezpośredniej bliskości strzelanina artyleryjska i karabinowa. Wycofaliśmy się ku południowi. Pod wieczór burza i znowu ogień bardzo blisko. O 20.30 przeszliśmy szosę Wilga–Garwolin z emocjami (samochód właśnie przejechał) i w bród rzeczkę Wilga <o godzinie 5>, przemoczeni do pasa maszerowaliśmy dalej.

19. IX. 39. O g. 5. przeszliśmy szosę Tarnów–Trakt Garwoliński i rzeczkę w bród. Posłyszano nasze szmery i przez dwie godziny musieliśmy uchodzić przed ogniem patrolu z rkm i kb. – Krótki odpoczynek w lesie, lecz zimno skutkiem przemoczenia ubrań było dotkliwie. O g. 8 rozpoczęliśmy marsz na SE. Po dwóch godzinach spotkaliśmy chłopca, który poinformował nas o naszym położeniu. Rozłożyliśmy się obozem na [--] lasu przy wsi Leonów gdzie zjedliśmy obiad i wysuszyliśmy ubrania przy ognisku. O 15 wyruszyliśmy dalej. Doszła do nas pogłoska, że Dęblin zajęty. Wobec tego przeszliśmy szosę Sobolew–Maciejowice kierując się ogólnie na Lublin. Sytuacja wojenna jest dla nas zupełnie niewiadoma. Odnosimy wrażenie, że wyszliśmy już z rejonu działania Niemców. Cały dzień zupełny spokój nigdzie nie słychać żadnych odgłosów walk. Pojawił się tylko jeden samolot. Pod wieczór doszły nas pogłoski: 1) że jest trzydniowy rozejm z Niemcami i 2) że wybuchła wojna Polsko-Bolszewicka. Radia wszędzie są nieczynne i nie można się dowiedzieć nic pewnego. Noszę się z zamiarem odłączyć się od naszego oddziału i podwodą zdążyć ku Lublinowi. Nocowaliśmy w stodole w Malinówce²⁴.

20. IX. 39. O g. 8.30 wyszliśmy w dalszą drogę. O 12.30 przeszliśmy tor kolejowy w Żychlinie²⁵. Dęblin jest zajęty na pewno. Słyszymy czołgi idące szosą przywiślańską z Dęblińska (ku W[arsza]wie?). Poza tym wojskowo – spokój. Chcemy minąć Ryki od północy i wschodu, gdyż są też zajęte. Dochodzą nas różne alarmujące wieści polityczno-wojskowe. Maszerowaliśmy intensywnie cały dzień. Nocleg we wsi Czerniec²⁶.

21. IX. 39. Z kapitanem Makowskim i czterema szer. bal., jednym ppor. z 77 p.p. i plutonowym odłączyliśmy się od grupy pułkownika Kowalskiego i na trzech podwodach udaliśmy się o g. 6.30 z Czerniec w stronę Lublina. Około 13 przebyliśmy Wieprz i dojechali do Lukawicy. Stąd piechotą, gdyż okolica zbyt zagrożona. Około 20 dotarliśmy do wsi Ciotca²⁷, gdzie zażądaliśmy podwód. Gdy je jednak już dostarczono, ludność uprzedziła nas, że Lublin jest już od doby zajęty i że wszystkie przejścia są pilnie strzeżone. Zanocowaliśmy w Ciotcy.

22. IX. 39. Siedzimy w Ciotcy u gościnnych i patriotycznych gospodarzy. Napływają coraz smutniejsze wiadomości czy też plotki lub pogłoski. Dwóch z naszych żołnierzy poszło na własną rękę. Myślimy o cywilnych ubraniach. Dalsze posuwanie się ku wschodowi i południowi wydaje się tak bezcelowe jak i niemożliwe.

23. IX. 39. Sobota. Wypoczywamy dalej w Ciotcy. Staramy się coś dowiedzieć i zastanawiamy się co robić. Jedyna zdaje się droga to na Warszawę chociaż dzisiaj ktoś puścił wiadomość, że już zajęta od środy.

24 Chodzi o wieś Malamówka, położoną ok. 6 km od wspomnianej drogi Maciejowice–Sobolew.

25 Pomyłka autora, chodzi o miejscowość Życzyn, przy linii kolejowej Dęblin–Pilawa.

26 Wieś położona ok. 10 km na północny-wschód od Ryk.

27 Obecnie wieś Ciotcza w gminie Abramów pow. lubartowskiego.

24. IX. 39. Niedziela. Jeszcze w Ciotcy, lecz od rana w lesie gdyż Niemcy patrolują wieś nawet pieszo. Decydujemy się wyjść dziś na noc w stronę W[arsza]wy w mundurach przy broni. Wyszliśmy w szóstkę: ja, kpt. Makowski Tad[eusz], szer. Skątecki Andrzej, szer. Juja Jan, cywilny p.w. Bolesław Robak i Banasiak Jan około g. 22 z Ciotcy. Por. Siemieniakow ze swym plutonowym poszli koło południa ku Wileńszczyźnie].

25. IX. 39. o godzinie 2 (w nocy) stanęliśmy nad Wieprzem. Zdrzemnęliśmy się w lesie i o świcie 5-ta zaszliśmy do pobliskiej chałupy ogrzać się i zjeść coś z naszych prowiantów (kolonia Giżyce). O 16-tej ruszyliśmy dalej. O 17-tej przeprawiliśmy się łódką przez Wieprz. Kupiliśmy okazyjnie liści tytoniowych. Z paleniem było już krucho. O 19.30 zatrzymaliśmy się na noc w Kolonji Poizdów-Łuk[owski]²⁸. Napływają coraz przykrzejsze wiadomości: że Warszawa zajęta przez Niemców a Brześć przez Bolszewików. Nastroje nasze są minorowe, choć staramy się nie wierzyć wiadomościom i mimo wszystko dążyć do W[arsza]wy jako centrum.

26. IX. 39. O g. 7.30 ruszyliśmy pieszo ku NW przez wieś Pieńki, Poznań, Leopardów, a raczej omijając je w pobliżu. Koło g. 13 wyminęło nas kilka samochodów osobowych i jeden ciężarowy z polskimi żołnierzami w kierunku na NW. Mówiono też coś o zwycięskiej dla nas bitwie lub potyczce pod Łukowem oraz o dość znacznej ilości wojsk polskich w okolicy. Idziemy tem spieszniej, świta nadzieja, że pod Warszawą będzie lepiej. O 17 przeszliśmy tor kolejowy Dęblin-Łuków koło stacji Krzywda. O 19-tej po odbyciu ca 25 km zatrzymaliśmy się na nocleg we wsi Ruda (powiat Łuków). Tu dosięgły nas niemal pewne wiadomości, że droga na W[arsza]wę jest wolna od Niemców. Zamawiamy nowe podwozy u sołtysa na 5-tą rano jutro by prędzej [--]. Mówią również, że na wschodzie to nie Bolszewicy a bandy ukraińskie. Kupiliśmy parę paczek papierosów po podwójnej cenie ze zrabowanego magazynu monopolu w Łukowie²⁹.

27. IX. 39. Ruszamy podwodami o 5.30. W dwie godziny później podwozy uciekają nam, gdy jemy w chałupie śniadanie. Pada deszcz. Z następnej wsi bierzemy nowe podwozy, którymi o g. 20 docieramy do granic Garwolina. Po drodze spotykamy samochody z naszym wojskiem uzbrojonym, osobowe, rowery i pieszych zdążających do Warszawy. Ale którądy? W każdym razie na Garwolin. Mówią coś o przeprawie przez Wisłę na Górę Kalwarję. W Garwolinie o mało nie stykamy się z patroliem niemieckim. Wobec tego omijamy Garwolin polami dążymy marszem ku Warszawie. Po całonocnym chodzie przy silnym przymrozku docieramy o 5 rano 28. IX do wsi Regut (12 km SE od Otwocka) gdzie dowiadujemy się, że droga na W[arsza]wę wcale nie jest wolna.

28. IX. 39. Śpimy w chałupie godzinę pod obawą zagarnięcia przez Niemców. Zasięgamy języka, ale nic pewnego nie można się dowiedzieć. O 8 wychodzimy do przyległego lasu by nie narażać gospodarza. Decydujemy iść pod wieczór do wsi Łukówiec, na zachód ku Wiśle i próbować przeprawy by następnie lewym brzegiem dostać się do W[arsza]wy. Jednak już po drodze dowiadujemy się, że ten plan nie nadaje się do realizacji, gdyż i Piaseczno zajęte a pod Wilanowem (jak i pod Otwockiem) jest pilnie strzeżona linja nie do przebycia. Przez cały dzień usiłowania dostania coś do jedzenia spełzły na niczym gdyż Regut jest przepełniony uciekinierami. Kła-

28 W pobliżu drogi Kock-Stoczek Kocki-Ryki.

29 Polskiego Monopolu Tytoniowego.

dziemy się spać w chałupie tej co rano o szklance mleka. Wiadomości od tutejszej inteligencji (uciekinierów) bardzo smutne. Jesteśmy przygnębieni.

29. IX. 39. Rano udało się nam ugotować kartofle. Dochodzą nas wiadomości, że koloniści niemieccy z prawego brzegu Wisły są przeprawiani na lewy. Zastanawiające jest to że od dwóch (czy też trzech) dni niema ognia artyleryjskiego na Warszawę i jest cicho. Przeszliśmy na południe do Ponurzyca (3 km) gdzie od inteligencji (uciekinierów) usłyszeliśmy pocieszające wiadomości pono z radia W[arsza]wa II³⁰, które zaczęło już działać, między innymi o ultimatum do Niemiec, Amerykańskiem, Japońskiem i Włoskiem. Wszyscy spodziewają się, że sytuacja do niedzieli (1. X.) musi się zmienić. W okolicy ma się organizować oddział polski z rozproszonych. Postanawiamy z nim nawiązać kontakt i w tym celu idziemy do pobliskiej Podbieli gdzie jemy przyzwoity obiad, przerwany wizytą patrolu niemieckiego. Nocleg w Podbieli w chałupie. Całkowicie dwa dni nie jedliśmy żadnego pieczywa. Widzieliśmy klucz (3) samolotów dwusilnikowych nie niemieckich. Jedni rozpoznawali znaki angielskie, dla mnie ze sylwetki były to sowieckie.

30. IX. 39. Od rana idziemy do lasu. O 20 m od nas przejechał motocyklami patrol niemiecki. Na wieczór idziemy do sklepiku (Podbiel), gdzie dostajemy grochówkę. Na noc, jak wczoraj, w tej samej chałupie jest nas dziesięć osób dorosłych i dwoje małych dzieci w jednej izbie. Coraz smutniejsze wieści. Pono armia bolszewicka jest już w Mińsku Maz[owieckim]. Zadziwiający jest brak oficjalnych wiadomości. Zupełnie nie wiadomo co robić. W południe znowu widzieliśmy samolot jak wczoraj o niewzruszonej przynależności. Do Warszawy nadal dostać się nie można nam oficerom w mundurach, ani tą ani tamtą stroną Wisły. Wydaje się, że zagraża nam tufaczka jak w powstaniu, a sytuacja podobna chyba do „Potopu” sienkiewiczowskiego – czekamy co jutrzejszy dzień przyniesie: czy Niemcy się wycofają i kto przyjdzie na ich miejsce? Przecież W[arsza]wa się trzyma³¹, a Niemcy nie będą jej chcieli oddać Bolszewikom, więc jak?

1. X. 39. Siedzimy w chałupie. Od rana wysyłamy po wiadomości. Koło południa donoszą nam: Niemcy puszczają do W[arsza]wy. Tak cywilnych jak wojskowych. Na czym to polega – niewiadomo. Mówią też o jakimś zawieszeniu broni. Przypuszczamy, więc jakiś układ na podstawie, którego, my oficerowie w mundurach moglibyśmy się tam dostać. Nasi szeregowcy spotkali też we wsi szeregowców z kompanji mjr. Hynka, który był gdzieś w okolicy i rozpuścił swych ludzi by wracali do domu a sam skierował się na Radom. Dlaczego on na Radom – było zrazu nie zrozumiałe³². Wobec tych wiadomości rozstaliśmy się z naszymi cywilami, którzy mają wracać w swoje strony, i we czwórkę poszliśmy w stronę W[arsza]wy, lecz już pod wsią Tabor (ca 3 km) okazało się że do Warszawy nie puszczają. Wróciliśmy <do> więc do Podbieli.

30 Po zniszczeniu w Raszynie stacji *Warszawa I*, 7 IX 1939 została uruchomiona na rozkaz dowódcy obrony Warszawy gen. Waleriana Czумы, stacja radiowa *Warszawa II* (na Forcie Mokotowskim). To właśnie ona nadawała patriotyczne przemówienia prezydenta Warszawy Stefana Starzyńskiego.

31 Informacja nieścisła – akt kapitulacji Warszawy został podpisany 28 IX 1939 o godz. 13.15.

32 Mjr obserwator i pilot balonowy Franciszek Hynek (1897-1958) – słynny pilot balonowy, oficer 2. Batalionu Balonowego w Legionowie. Po mobilizacji w 1939 dowódca szkolnego batalionu balonowego, wchodzącego w skład Bazy Balonowej nr 1. W czasie obrony odcinka Mrozy-Broszków od 16 IX 1939 szef sztabu samodzielnej grupy bojowej płk. Mikołaja Więckowskiego (1890-1964). Po wycofaniu się na południe, 4 X 1939 w leśniczówce pod Izdebnem został wydany rozkaz rozwiązania zgrupowania. W dzienniku Z. Burzyński podaje nieścisłą informację o skierowaniu się F. Hynka do Radomia, gdy tymczasem 5 X wyruszył on w kierunku Warszawy.

Tu dosięgły nas wiarygodne wiadomości, że W[arsza]wa poddała się lecz Niemcy nie puszczają ani tam nie wchodzi z powodu zarazy. Sytuacja przygnębiająca. Nocleg organizujemy w innej kwaterze i postanawiamy przeczekać aż otworzą drogę do W[arsza]wy. Żołnierze, chociaż mieliby drogę wolną w Poznańskie przez Górę Kalwarję deklarują gotowość iść z nami do W[arsza]wy.

2. X. 39. Nasi szeregowcy spotkali grupę poznańczyków i dołączyli do nich udając się w drogę na Górę Kalwarję. Spotykamy 3 p[od]poruczników z 1. p[ułku]. lotn[iczego], będących w takiej samej sytuacji jak my. Dzień spędzamy w lesie. Coraz to inne i często sprzeczne wiadomości napływają. Mówią, że Bolszewicy są pod Kołbielą i Garwolinem. Naradzamy się w piątkę (z trzema ppor.) co robić. Na razie czekamy. Nocujemy jak poprzednio.

3. X. 39. Spotykamy rano mjr Kłoczkowskiego i por. Masłakowca po cywilnemu udających się furmanką ku W[arsza]wie lub raczej Legionowu³³. Wiadomość, że Bolszewicy dochodzą do Osiecka (9 km od nas). Broń³⁴. Do W[arsza]wy puszczają podobno ludność cywilną bez trudności. Wahamy się z przebraniem. Postanawiamy raczej zostać w mundurach, gdyż i tak nie mamy żadnych dokumentów cywilnych.

4. X. 39. Nocleg jak poprzednio. Wszyscy jednak przebierają się w cywile. Dziś rano opuścili nas p[od]porucznicy po cywilnemu. Chcemy się przebrać jednak nie można tu dostać nic odpowiedniego lub żądają fantastyczne sumy. Wszystko wali na W[arsza]wę po cywilnemu. Gruchła gadka, że Niemcy ustępują z W[arsza]wy, a w każdym razie z tego brzegu Wisły. Bolszewicy pono zbliżają się. Cały dzień robiliśmy starania o ubrania, lecz niema nic odpowiedniego.

5. X. 39. Zdecydowaliśmy się iść w mundurach do Otwocka i stanęliśmy tam o g. 12. Tu pożyczono nam ubrania cywilne. Otrzymaliśmy przepustkę do W[arsza]wy, lecz dzisiaj nie puszczają pono dlatego, że w W[arsza]wie jest Hitler³⁵. Wybieramy się jutro.

[za ścisłość relacji jako własnoręcznego dziennika podpisuję 30 września 1969 Burzyński Z.]

33 Porucznik obserwator balonowy Sergiusz Masłakowicz (1900-1980) oficer 2. Batalionu Balonowego w Legionowie. We wrześniu 1939 oficer mobilizacyjny i ewidencji personalnej w Bazie Balonowej nr 1. Obaj oficerowie mieszkali w tej samej dzielnicy Legionowa, na Bukowcu – mjr R. Kłoczkowski przy ul. Słonecznej, por. S. Masłakowicz przy ul. Wrzosowej.

34 Ten enigmatyczny zapis oznacza prawdopodobnie akcję zakopywania broni. Z. Burzyński wspomina o tym w kwestionariuszu osobowym, zachowanym w Aeroklubie Polskim.

35 5 X 1939 A. Hitler przyjął defiladę wojskową niemieckiej 8. Armii w Alejach Ujazdowskich, jako symbol zwycięstwa nad Polską.