

Lwowskie Gronostaje na łódzkim niebie

Piotr Rapiński, *Skrzydlate gronostaje. Lwowskie eskadry myśliwskie w czasie pokoju i wojny* (Zabrze-Tarnowskie Góry: Inforteditions, 2021), ss. 420.

Piotr Rapiński, historyk młodego pokolenia, opublikował niedawno swoją piątą książkę poświęconą historii lotnictwa. Autor po raz trzeci pochylił się nad działalnością w powietrzu jednostek związanych w 1939 r. z Armią „Łódź”. Tym razem w kręgu zainteresowań znalazł się III dywizjon myśliwski z 6 Pułku Lotniczego ze Lwowa (dalej: III/6 DM), który podczas kampanii 1939 r. został oddany do dyspozycji gen. Juliusza Rómmla i przez pierwsze dni wojny działał w okolicach Łodzi.

Książkę Rapińskiego można podzielić na cztery części. Pierwsza przedstawia działalność III/6 DM w latach pokoju. Jest to opis zarówno genezy powstania jednostki, jak i jej uczestnictwa w istotnych dla Polski końca lat trzydziestych XX w. wydarzeniach związanych z lotnictwem wojskowym II Rzeczypospolitej. Druga część jest najbardziej obszerna i kreśli wydarzenia z września 1939 r., które są bezpośrednio związane z funkcjonowaniem lwowskiego dywizjonu. Zastosowano tutaj typową w takich przypadkach narrację, czyli dzienny zapis wydarzeń. Przy ich opisie Autor oparł się w głównej mierze na archiwaliach, które uzupełnił spisany po wojnie relacjami lotników oraz mieszkańców terenów, nad którymi operował III/6 DM. Część trzecia przedstawia działalność Eskadry Korpusu Ochrony Pogranicza (dalej: KOP), której personel w ostatnim roku działalności stanowili lotnicy ze Lwowa. Autor omawia także jej wcześniejsze losy, które nie były związane z opisywanym dywizjonem. Ostatni fragment książki to wybrane życiorysy osób, które pojawiły się na kartach opracowania. Dopełnieniem jest zamieszczona bibliografia.

Baza źródłowa do badań nad historią lotnictwa we wrześniu 1939 r. – a tego w głównej mierze dotyczy opracowanie – jest uboga. W przypadku

III/6 DM możemy mówić przede wszystkim o sprawozdaniu jego dowódcy, mjr. Stanisława Morawskiego,¹ szczątkowych informacjach zawartych w zeszytach ewidencyjnych wypełnianych przez pilotów po przybyciu do Francji,² wnioskach na odznaczenia za 1939 r.³ oraz niepełnej dokumentacji *Luftwaffe*.⁴ Uzupełniają ją nieliczne wspomnienia lotników oraz relacje świadków wydarzeń, których liczba z racji upływu czasu jest również ograniczona, a także – w sposób pośredni – reminiscencje gen. Rómmla. Rapiński podjął próbę rozszerzenia bazy źródłowej, sięgając do zasobów pomijanych przy opracowywaniu historii jednostek lotniczych II Rzeczypospolitej. Trudno jednak nie odnieść wrażenia, że materiały z Archiwum Akt Nowych i Instytutu Polskiego im. Józefa Piłsudskiego w Nowym Jorku albo powielają znane wcześniej fakty, albo skupiają się na pobocznych zagadnieniach dotyczących tematu opracowania. Tym niemniej należy docenić starania Autora, który wyszedł poza utarty schemat narracji w oparciu o dotychczas wykorzystywane źródła.

Wydaje się jednak, że krytyka dotychczasowych publikacji poszła w zgoła odmiennym kierunku. *III/6 Dywizjon Myśliwski Lwowski*, wydana 10 lat temu monografia wrześniowych walk III/6 DM autorstwa poznańskiego historyka Łukasza Łydzby,⁵ z racji odszukania wśród mieszkańców okolic powietrznych starć świadków opisywanych wydarzeń, była świeżym powiewem w dotychczasowej literaturze poświęconej lotniczemu wrześniowi 1939 r. Rapiński podważa jednak wartość tej pracy, pisząc: „znaczną część «ustaleń» zaprezentowanych we wspomnianych publikacjach jest, najdelikatniej mówiąc, oparta na wątpliwej bazie źródłowej”.⁶ Nie przeszkadza mu to jednak zasadać osi swojej książki na materiale opublikowanym przez Łydzbę; co więcej – metodologia prac jest w obu przypadkach identyczna, a Autor sięga po te same źródła. Jednocześnie porównując swoje wizyty w miejscach związanych z historią lotniczego września z podobnymi poszukiwaniami Łydzby, autorytatywnie stwierdza, że ci, z którymi rozmawiał

¹ Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego (dalej: IPMS), Akta z Kampanii 1939 r. Armia Łódź, sygn. LOT A.II/17/1a/, Morawski S[tanisław], Sprawozdanie z przebiegu działań wojennych III/6 Pułku Lotniczego, b.m., b.d., b.p.

² IPMS, Akta z Francji, sygn. LOT.A.IV.23–47, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji.

³ IPMS, Wnioski odznaczeniowe, sygn. A.XII.85/171, Wnioski żołnierzy lotnictwa za kampanię 1939 roku.

⁴ Marius Emmerling, *Luftwaffe nad Polską 1939*, t. 1–3 (Gdynia: Armagedon Books, 2002–2007).

⁵ Łukasz Łydzba, *Dywizjon Myśliwski III/6 Lwowski* (Czerwonak: Vesper, 2011).

⁶ Piotr Rapiński, *Skrzydlate gronostaje. Lwowskie eskadry myśliwskie w czasie pokoju i wojny* (Zabrze-Tarnowskie Góry: Inforteditions, 2021), 8.

poznański historyk, są niewiarygodni, nie wyjaśniając jednocześnie, dlaczego tak uważa.

Ta swego rodzaju krytyka sięga głębiej – Rapiński podobnie traktuje innego badacza wrześnieowych zmagani w powietrzu – Juliusza Molskiego. Ten nieżyjący już pasjonat historii wykonał tytaniczną pracę odnalezienia i przeszukania miejsc, w których rozbiły się polskie samoloty utracone we wrześniu 1939 r. oraz przeprowadzenia rozmów z okoliczną ludnością.⁷ Autor wielokrotnie atakuje jego poczynania, negując wiarygodność rozmówców oraz sposób przeprowadzonych przez niego badań. Rapiński ma także uwagi do innego nieżyjącego historyka, dr. Jerzego Pawlaka. Jego dowodzenie: „Łydźba [...] stwierdził [w archiwum – dop. G.Ś.] brak dokumentu przytoczonego przez dr. Pawlaka. Dokument ten znajduje się najprawdopodobniej w zbiorach dr. Pawlaka” (s. 129) wydaje się jednak zbyt daleko posuniętą interpretacją.

W swoich oskarżeniach Rapiński idzie dalej. Kiedy pochyła się nad nie-
możnością dotarcia do niektórych archiwaliów, oznajmia: „Wynika to z braków w dokumentacji archiwalnej, która w obecnych czasach nie jest już pilnie strzeżona przez archiwistów pracujących po drugiej stronie żelaznej kurtyny” (s. 409). Pomijając fakt, że „żelazna kurtyna” od wielu dekad już nie istnieje, tego typu bezpodstawne oskarżenia nie uchodzą poważnemu badaczowi.

Dużym niedociągnięciem omawianej pracy są znajdujące się w treści liczne błędy. Tymczasem lektura omawianej pracy pokazuje daleko idące przekonanie Autora o własnej nieomyślności, np. już we wstępie *Skrzydlatych gronostajów*, gdzie wspomina swoją książkę opublikowaną na podstawie pracy magisterskiej. Czytamy tam: „pracy, która później została wydana drukiem i od razu spotkała się z ostrą krytyką środowiska «uznanych autorów»”. Pod wieloma względami krytyka ta była nieuzasadniona, gdyż w oparciu o zgromadzone przeze mnie materiały malował się taki, a nie inny obraz działań poszczególnych jednostek wchodzących w skład lotnictwa Armii «Łódź»” (s. 7). Autor nie podaje żadnych odnośników do owej „ostrej krytyki”, by czytelnik mógł sam ocenić, czy rzekoma negatywna ocena jego pracy była uzasadniona, a nie zdawać się wyłącznie na autorytatywne stwierdzenia Autora (tym bardziej że, mimo poszukiwań przykładów tej krytyki, recenzentowi nie udało się ich odnaleźć). Podobną retorykę można zauważyć w zakończeniu pracy: „W niektórych przypadkach Autor zgodził się ze słowami Molskiego i [Mariusa] Emmerlinga. W innych ustalenia Molskiego i Emmerlinga przeczą temu, co Autorowi udało się ustalić ze świadkami, przy czym Autor starał się dotrzeć do tych mniej znanych świadków historii, którzy faktycznie mogli pamiętać wydarzenia z owego tragicznego września 1939 r.” (s. 410).

⁷ Juliusz Molski, *Wędrowki z notatnikiem i łopatką* (Czerwonak: Vesper, 2015).

W omawianej książce zagadnienia dotyczące samego III/6 DM przedstawione są wprawdzie z reguły zgodnie z dotychczasowymi ustaleniami historiografii, widać jednak, że Autorowi brakuje tej wiedzy w szerszym kontekście zagadnień lotniczych. Za przykład niech posłuży jeden z akapitów omawianej książki: „Jeszcze zimą 1938 r. zapadła decyzja o wycofaniu ze składu jednostki przynajmniej części pilotów. Jednym z odesłanych do innych zadań lotników był wspomniany wcześniej ppor. Janusz Żurakowski, który rozpoczął wówczas karierę pilota doświadczalnego. Miejsce odchodzących lotników, wiosną 1939 r. zajęli świeżo upieczeni absolwenci Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie” (s. 72). W rzeczywistości przesunięcie miało miejsce w kwietniu 1939 r. i był to tylko jeden pilot, Żurakowski właśnie. Oddelegowanie to nie miało nic wspólnego z „karierą pilota doświadczalnego”, a było szerszą akcją w ramach polskiego lotnictwa myśliwskiego. Ponieważ w Centrum Wyszkożenia Lotnictwa nr 1 w Dęblinie brakowało instruktorów, oddelegowano tam do tej roli po dwóch pilotów myśliwskich z każdego pułku lotniczego, wyjątkiem był tylko 6 Pułk Lotniczy (dalej: p. lot.), który z racji szczupłości personelu odesłał jednego.⁸ Poza tym piloci szkolący się w Szkole Podchorążych Lotnictwa (dalej: SPL) zostali oddelegowani na praktykę do poszczególnych dywizjonów myśliwskich w czerwcu, a nie wiosną i nie można ich określać mianem „absolwentów”, bo nie zostali jeszcze promowani do stopnia oficerskiego.⁹ Nie był to zatem ruch kadrowy, który miał uzupełnić stan eskadr, a jedynie skierowanie podchorążych ostatniego rocznika SPL do pułku lotniczego, by zapoznali się z realiami pracy w jednostkach. Była to normalna procedura, którą stosowano rokrocznie.¹⁰

To niestety nie jedyne błędy popełnione przez Rapińskiego. Z lektury rozważań nad lotnictwem II Rzeczypospolitej można odnieść wrażenie, że wiedza Autora na ten temat jest niezwykle powierzchowna. Przedstawia bowiem materiały wrywkowo, w rezultacie opisywany obraz jawi się niczym w krzywym zwierciadle. Omawiając np. plan rozbudowy przedwojennego lotnictwa, nie informuje, jakich lat on dotyczy (s. 14). Tym samym czytelnik zostaje wprowadzony w błąd, bo proces ten był bardziej złożony i rozłożony w czasie. Można odnieść wrażenie, że Autor decyduje się na przedstawienie tego zagadnienia na podstawie jednego znanego zbioru dokumentów,

⁸ Grzegorz Śliżewski, „Myśliwcy zapomniani. Działania polskich pilotów myśliwskich na zapleczu frontu we wrześniu 1939 roku,” *Przegląd Historyczno-Wojskowy* 19 (70), nr 3–4 (265–266) (2018): 121.

⁹ Centralne Archiwum Wojskowe Wojskowego Biura Historycznego (dalej: CAW-WBH), 1 Pułk Lotniczy, sygn. I.323.1.20, Rozkaz Dzienny 1 Pułku Lotniczego nr 140 z 21 VI 1939 r., Dęblin, b.p.

¹⁰ *Ibid.*, sygn. I.323.1.19, Rozkaz Dzienny 1 Pułku Lotniczego nr 231 z 11 X 1938 r., Dęblin, b.p.

podczas gdy źródeł na ten temat jest znacznie więcej i wystarczyłoby zapoznać się z pracami np. Edwarda Malaka,¹¹ by problem opisać w rzeczywistym, niewypaczonym kontekście.

Niestety Autor wykazuje także inne luki w wiedzy dotyczącej lotnictwa przedwojennego. Przedstawia np. rozważania na temat lądowiska Basiówka, jego położenia i sugeruje, że nazwa wzięła się od wsi, w której stacjonował personel jednostek lotniczych (s. 28–30). Tymczasem było to lądowisko Aeroklubu Lwowskiego, o którym można przeczytać np. w opublikowanym w 1938 r., z okazji 10-lecia istnienia lwowskiego aeroklubu, pamiątkowym wydawnictwie.¹² Dodatkowo można zauważyć brak znajomości przedwojennych stopni wojskowych, gdzie „młodszy majster wojskowy” był odpowiednikiem plutonowego. Rapiński traktuje natomiast ten zapis jako odpowiednik pełnionej funkcji, określając lotników w tej szarży „majstrem” (s. 224, 295) lub „młodszym majstrem” (s. 280).

Z przykrością należy skonstatować, że Autor opracowania nie zna terminologii lotniczej, utożsamiając pułap samolotu z wysokością jego lotu (s. 23, 115).¹³

Warto podkreślić, że Rapiński dowolnie używa nazewnictwa samolotów produkowanych w Polsce przed wojną. W tekście pojawiają się np. zapisy PZL P.38 „Wilk”, PZL P.23 „Karaś” czy PZL P.50 „Jastrząb” (s. 13–14), podczas gdy litera „P” w nazwie konstrukcji została zarezerwowana dla maszyn autorstwa Zygmunta Puławskiego, którego owocem pracy były m.in. PZL P.11 i PZL P.24. Tymczasem zarówno „Wilk”, „Karaś”, jak i „Jastrząb” z inżynierem Puławskim nie miały nic wspólnego.¹⁴ Także zastosowanie oznaczenia RWD-XI-Vb w przypadku samolotu sanitarnego (s. 219) jest niezgodne z jakimikolwiek oficjalnymi sposobami oznaczenia typów samolotów produkowanych w wytwórni RWD.¹⁵ Niezrozumiałe jest stosowanie małych liter w przypadku oznaczenia wersji PZL.37 „Łoś” i PZL.23 „Karaś” (s. 16), gdy oficjalnie oznaczenia te były pisane literami dużymi (PZL.37A, a nie PZL.37a).¹⁶

Podobnie wygląda oznaczenie samolotów konstrukcji sowieckiej: Autor uporczywie zapisuje nazwy bombowców w nieprawidłowy sposób – tymczasem wywodziły się one od skrótu ich przeznaczenia. SB oznaczało

¹¹ Np. Edward Malak, *Administrowanie w lotnictwie polskim 1926–1939* (Toruń: Wydawnictwo Adam Marszałek, 2004).

¹² *Aeroklub Lwowski 1928–1938* (Lwów: b.wyd., 1938), 20.

¹³ Prawidłowe zastosowanie słowa „pułap” znaleźć można np. w *Słowniku języka polskiego*. Zob. „Pułap”, [sjp.pwn.pl](https://sjp.pwn.pl/sjp/pulap;2513329.html), dostęp grudzień 15, 2022, <https://sjp.pwn.pl/sjp/pulap;2513329.html>.

¹⁴ Andrzej Glass, *Polskie konstrukcje lotnicze 1893–1939* (Warszawa: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, 1976).

¹⁵ *Ibid.*, 285–333.

¹⁶ Maciej Noszczak, *PZL.37 A-B „Łoś”* (Turku: Kagero, 2018).

szybki bombowiec (ros. *Скоростной Бомбардировщик*), a TB – ciężki bombowiec (ros. *Тяжелый Бомбардировщик*) i dlatego nieuprawnione jest stosowanie Sb-2 zamiast SB-2 czy Tb-3 zamiast TB-3 (s. 336).¹⁷ W przypadku wiedzy na temat *Luftwaffe* także występują spore braki: nie było lekkich samolotów szturmowych He 45 i Hs 126 (s. 176), nie było samolotów typu He 45/46 (s. 225), w *Luftwaffe* nie było jednostki, którą można nazwać „76 eskadrą myśliwców” (s. 165), a niemieckie maszyny nie miały na kadłubach „rejestracji” (s. 177), lecz litery kodowe.

Niestety podobne braki w wiedzy można zauważyć również w opisie lotnictwa polskich sojuszników, i to zarówno w przypadku sprzętu, jak i doktryny użycia sił powietrznych. Nie jest bowiem prawdą, że według brytyjskiej doktryny „najlepszymi samolotami myśliwskimi przeznaczonymi do zwalczania nieprzyjacielskich bombowców były dwumiejscowe myśliwce z wieżyczkami” (s. 236), bo gdyby tak było, maszyny te (mowa o konstrukcjach typu Defiant) znalazłyby się na wyposażeniu więcej niż zaledwie dwóch dziennych dywizjonów Królewskich Sił Powietrznych (*Royal Air Force*).¹⁸ W przypadku tego samolotu Autor opracowania popełnia w pięciu wersach tekstu (s. 236) aż trzy pomyłki: przytacza wspomniane wyżej błędne założenia brytyjskiej doktryny, myli nazwę wytwórni produkującej ten typ maszyny (brzmiała Boulton Paul, a nie Paul Boulton), a także podaje zły czas dostarczenia pierwszych Defiantów do jednostek bojowych (było to w grudniu 1939 r., a nie w 1940 r.).¹⁹ Twierdzi też, że w 1939 r. Brytyjczycy uważali Hawker Hurricane’y za „kompletnie przestarzałe” (s. 236), co w kontekście ich wejścia do służby na przełomie 1937 i 1938 r. oraz masowej produkcji w 1940 r. (w przeciwieństwie do faktycznie przestarzałych Gloster Gladiatorów, które w tym czasie wycofano ze służby) wydaje się twierdzeniem nieuprawnionym.

Dopełnieniem braku wiedzy o lotnictwie polskich sojuszników jest stwierdzenie, że francuski myśliwiec MB-150 był jednym z lepszych myśliwców tego kraju (s. 237), podczas gdy maszyna ta nie wyszła poza poziom prototypu.²⁰ Generalnie opis starań Polski w 1939 r. o lotniczy sprzęt za granicą jest zbyt jednowymiarowy, wprowadzając tym samym czytelnika w błąd co do jego rzeczywistego przebiegu. Widać, że Autor nie zapoznał się z podstawową literaturą z tego tematu, np. pracami Wojciecha Mazura.²¹

¹⁷ Zob. Krzysztof Cieślak, *Samolot bombowy SB-2* (Warszawa: Wydawnictwo MON, 1980).

¹⁸ Na temat doktryny użycia brytyjskiego lotnictwa myśliwskiego zob. Stefan Czum, *Walka o panowanie w powietrzu* (Warszawa: Wydawnictwo MON, 1988), 137–138.

¹⁹ Robert Gretzyngier, *Boulton Paul P.82 Defiant* (Warszawa: Edipresse Polska, 2021).

²⁰ Serge Joanne, *Le Bloch MB-152* (Ostreau: LELA Presse, 2003).

²¹ Wojciech Mazur, *Lot ku burzy Polska w przygotowaniach mocarstw Zachodu do wojny powietrznej marzec–sierpień 1939 roku* (Kraków: Księgarnia Akademicka, 2017).

Można zauważyć, że Rapiński, mimo iż chwali się, że „z wielkim trudem gromadzi różne materiały archiwalne” (s. 351), wykazuje luki w wiedzy dotyczącej ram czasowych wykraczających poza działalność III/6 DM. Widać to zwłaszcza przy próbach ustalenia późniejszych losów lotników tej jednostki, kiedy nie korzysta z ogólnie dostępnej oraz znanej literatury i generuje sprzeczne z faktami informacje, np. według niego Stanisław Morawski był dowódcą 300 Dywizjonu Bombowego (dalej: DB) i że ta jednostka w wyniku strat została przesunięta do Lotnictwa Obrony Wybrzeża (*Coastal Command*; s. 270).²² Podobnych błędów jest niestety o wiele więcej, Autor przy pisaniu biogramów nie skorzystał bowiem z kanonu publikacji poświęconych Polskim Siłom Powietrznym na Zachodzie. Wystarczyłoby np. sięgnąć do biogramów polskich uczestników bitwy o Anglię (*Battle of Britain*),²³ by uniknąć pomyłek i nie twierdzić, że nie wiadomo, gdzie podczas kampanii francuskiej służył Tadeusz Andruszków (s. 352; był przydzielony do klucza kominowego w Cognac),²⁴ a Feliks Gmur przedostał się do Wielkiej Brytanii po upadku Francji (s. 372; został tam odesłany na przełomie 1939 i 1940 r.).²⁵ Rapiński nie konfrontuje także opublikowanych wcześniej informacji z archiwaliami, np. opisując losy Jana Malinowskiego stwierdził, że podczas kampanii francuskiej został on przydzielony do jednostki myśliwskiej (s. 393), a w rzeczywistości jeszcze 12 czerwca 1940 r. szkolił się na sprzęcie sojusznika.²⁶

W pracy nie brakuje innych błędów, m.in. przybyły w 1939 r. ze Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich pilot nazywał się Andruszków, nie Andruszkow (s. 97, 134–135, 202), w strukturze szkolnictwa wojskowego II Rzeczypospolitej nie było Szkoły Podchorążych Lotnictwa dla Małoletnich (s. 352), poległy 6 września podczas bombardowania rzutu kołowego pilot nazywał się Krzyszowski, a nie Krzepkowski (s. 244) lub Krzyszkowski (s. 260, 353), por. Stanisław Parafiński (s. 322) był w rzeczywistości kpr. Mieczysławem Parafińskim. Wręcz komicznie zaś brzmi zapis „szeregowiec kpr. Fałukiewicz” (s. 215). To tylko niewielka część tego typu pomyłek.

W omawianej pracy widać swego rodzaju niechlujność Autora, który cytując za Łydzbą skład zasadzki w Kłoniszewie, raz podaje dwukrotnie kpr. Jana Rogowskiego (s. 134), a kolejnym razem umieszcza tam kpr.

²² W rzeczywistości Morawski nie był dowódcą 300 Dywizjonu, a do *Coastal Command* przesunięto 304 DB.

²³ Józef Zieliński, Wojtek Matusiak i Gretzyngier, *Lotnicy polscy w Bitwie o Anglię, Polish airmen in the Battle of Britain* (Warszawa: ALTAIR, 2010).

²⁴ Ibid., 14.

²⁵ Ibid., 76.

²⁶ IPMS, Akta z Francji. Centrum Wyszkożenia Lyon, sygn. LOT.A.IV.3/6e, Rozkaz dzienny Centrum Wyszkożenia Lotnictwa w Lyonie nr 156/40 z 13 VI 1940 r., 1.

Malinowskiego (s. 135). Kiedy indziej niemiecka rodzina właścicieli majątku w Widzewie nazywa się Herz (s. 6), by zmienić później nazwisko na właściwe Herse (s. 82), natomiast podczas opisu ataku niemieckich myśliwców na polskie lotnisko Tadeusz Jeziorowski czasem jest w stopniu ppor., a czasem, prawidłowo, por.

Rapiński jest także nieuważny, co widać w przypadku określenia daty przybycia do 6 p. lot. kpt. Władysława Szczesniewskiego. Autor opracowania wypomina Łydzbie, że się myli, opierając swój wywód na rozkazach dziennych 1 p. lot., w których, jego zdaniem, nie można odnaleźć daty przejścia oficera do nowej jednostki. Tymczasem wystarczy zapoznać się z tą dokumentacją uważniej, by dwukrotnie znaleźć informację na ten temat.²⁷

Przemyślenia Autora dotyczące działalności lotnictwa podczas kampanii 1939 r. także wymagają komentarza. Stwierdzenie „W przeciwieństwie do III/5 Dywizjonu Myśliwskiego, rozdzielonego pomiędzy Armię «Modlin» i Samodzielną Grupę Operacyjną «Narew», lwowscy myśliwcy nie mogli oczekiwać, że w ich rejonie działania pojawią się samoloty myśliwskie z Brygady Pościgowej, które choćby częściowo odciążą ich w walkach powietrznych” (s. 227) świadczą o braku znajomości i zrozumienia zadań, które te jednostki otrzymały podczas wrześniowych działań w powietrzu. Brygada Pościgowa miała zupełnie inne priorytety niż lotnictwo armijne i wsparła je tylko raz, w wyjątkowej sytuacji, podczas bitwy nad Bzurą.²⁸ Sam fakt, że Brygada stacjonowała bliżej III/5 DM niż III/6 DM, nie oznacza, że bez zgody dowództwa mogła wesprzeć jednostkę z Lidy.

Dowodzenie, że „Marnotrawstwem sił i środków było natomiast kierowanie lwowskiego dywizjonu myśliwskiego do działań nad pierwszą linią frontu. Polskie samoloty myśliwskie nie były w stanie zwalczać niemieckiej piechoty i kolumn zmotoryzowanych, nie mówiąc już o broni pancernej” (s. 231) świadczy o braku znajomości obowiązującego w 1939 r. *Regulaminu Lotnictwa* z 1931 r., w którym zapisano, że jednym z zadań lotnictwa myśliwskiego jest „zwalczanie nieprzyjaciela (celów żywych) przy pomocy ognia karabinów maszynowych”.²⁹ Wygląda zatem na to, że Autor wie lepiej od dowódcy lotnictwa w Armii „Łódź”, jakie zadania stały przed oficerami będącymi na czele dużych jednostek.

Stwierdzenie „Strona niemiecka w celu ukrycia własnych strat uciekała się do stosowania «kreatywnej księgowości», której ślady napotykamy w opracowaniach opartych na dokumentacji Luftwaffe” (s. 228)

²⁷ CAW-WBH, 1 Pułk Lotniczy, sygn. I.323.1.19, Rozkaz Dzienny 1 Pułku Lotniczego nr 283 z 15 XII 1938 r., Warszawa-Okęcie, 2; sygn. I.323.1.20, Rozkaz Dzienny 1 Pułku Lotniczego nr 111 z 15 V 1939 r., Warszawa-Okęcie, 3.

²⁸ Łydzba i Marek Rogusz, *III/1 Dywizjon Myśliwski* (Czerwonak: Vesper, 2015), 166–168.

²⁹ *Regulamin Lotnictwa* (Warszawa: Ministerstwo Spraw Wojskowych, 1931), 4.

świadczy o braku rozeznania w archiwaliach dotyczących *Luftwaffe*. Warto sobie uświadomić, że niemiecka dokumentacja nie zachowała się w stopniu umożliwiającym pełne odtworzenie historii poszczególnych jednostek. Tym samym przy omawianiu ich działalności nie chodzi o „kreatywną księgowość”, a o problemy natury braków w zasobach archiwalnych, bo po wojennej zawierusze w wielu przypadkach zachowały się jedynie dokumenty wysokiego szczebla, co siłą rzeczy uniemożliwia odtworzenie szczegółów.

W książce znaleźć można m.in. informację, że rysunek prezentujący walkę kpr. Gmura z 1 września ma być „przedstawiony na Schemacie nr 1”, a tego schematu w książce nie ma. Poza tym opisywane wydarzenia dzieją się „zimną 1938 r.” (s. 72), Autor książki „osobiście odwiedził” (s. 120) lub „klucze wyposażone w PZL P.7a i PZL P.11c. Edytuj pojawiła się także sugestia” (s. 134). Jest też „brak paliwa oraz innych materiałów pędnych” (s. 240), „symchronizator” (s. 145) czy „samolot pilotowany przez Uffz. Shuy’a”. Na mapie nie odnajdziemy również miasta Chateautaux (s. 361), jest Châteauroux.

Spore zastrzeżenia można mieć do doboru materiałów ilustracyjnych. W pozycji poświęconej jednostce myśliwskiej ze Lwowa trudno bowiem zaakceptować zdjęcia samolotów P.7 w locie nad morzem, PZL.37 na wystawie lotniczej w Belgradzie, niemieckie Do 17 i Ju 87 w barwach „Legionu Condor” w Hiszpanii czy sowieckiego SB-2 zestrzelonego przez Niemców w rejonie Berezyny (kolejno s. 23, 103, 113, 191, 299).

Rapiński ma manierę powiększania objętości książki poprzez obszerne omawianie zagadnień niezwiązanych z tematem opracowania. Podczas kryzysu zaolziańskiego III/6 DM nie brał bezpośredniego udziału w wydarzeniach w pobliżu polsko-czeskiej granicy, miał inne zadanie. Autor jednak omawia przebieg tej demonstracji, przedstawiając m.in. wykaz jednostek SGO „Śląsk” (s. 58–64). Podobnie jest w przypadku pokazu siły na granicy litewskiej w 1938 r. – dywizjon nie wziął w niej udziału, a badacz opisuje historię Litwy i stosunków polsko-litewskich od 1918 r. oraz przebieg samej operacji (s. 33–42). Podobne próby sztucznego powiększenia objętości pracy można zauważyć w tematach związanych z lotnictwem – w książce o jednostce myśliwskiej opisuje działalność innych jednostek Armii „Łódź” (s. 103–106), a przy okazji przesunięcia III/6 DM do Brygady Pościgowej przedstawia relacje z jej działalności z 1 września (s. 233–234), *nota bene* kolejne cztery dni kwitując jednym zdaniem, by szeroko opisać jej działalność z 6 września (s. 258–259). Mimo że Eskadrze KOP poświęcił osobny rozdział, jej zarys przedstawia także w I rozdziale traktującym o przedwojennych losach III/6 DM. Nie dość, że tworzy to chaos w wywodzie, to większość informacji jest powtórzona (s. 72–80). Zostając przy tematyce KOP – szeroko przedstawia sylwetkę Antoniego Chabroszewskiego (s. 328–332), powtarzając wywody w biografii lotnika (s. 354–360). Próbuje przy

tym ustalić, czy był on oficerem i pilotem i czy jego zdjęcie w przedwojennym mundurze podporucznika z gapą pilota na piersi może być fałszerstwem. Tymczasem te zbyt długie dywagacje można uciąć, zapoznając się z ostatnim przedwojennym Dziennikiem Oficerskim³⁰ oraz Kartoteką podręczną personelu podoficerskiego 6 p. lot.,³¹ które jednoznacznie wskazują, że nie był ani oficerem, ani pilotem. Szkoda także, że Autor, który jako pierwszy tak szeroko potraktował dzieje Eskadry KOP, bezrefleksyjnie oparł się na wspomnieniach Michała Cwynara (s. 322–323), nie konfrontując ich z rozkazami dziennymi 1 p. lot. Wynika z nich bowiem, że terminy pobytu pilotów w tej jednostce oraz ich skład personalny były inne niż podaje Cwynar.³²

Rapiński stosuje również bardzo ciekawą, acz niebezpieczną dla badacza metodę oceniania uczestników wydarzeń – wymienia pilotów jednostki, których uważa za najlepszych, bez podania kryteriów takiego wyboru (s. 20–21). Poza tym bez komentarza zostawia sformułowania wymagające wytłumaczenia, np. „Możliwe, że jednostka, przynajmniej w części, przebazowała się jeszcze na lotnisko Mikulicze koło Śniatynia, jednakże jest to mało prawdopodobne” (s. 294) czy też „Jako dowódca Brygady Pawlikowski radził sobie całkiem dobrze” (s. 232). Natomiast w momencie objęcia dowództwa 161 Eskadry Myśliwskiej przez kpt. Szczesńewskiego konkluduje bez żadnego wyjaśnienia: „był to bardzo dobry wybór” (s. 20).

Wyróżnikiem opracowania Rapińskiego jest ciekawe interpretowanie niektórych wydarzeń związanych z III/6 DM. Wydaje się jednak, że w tej interpretacji Autor czasami posuwa się zbyt daleko. Tak jest z przecenianiem roli V kolumny w działaniach III/6 DM i udziału w tych posunięciach rodziny Herse z Widzewa. Przekonania, że atak *Luftwaffe* z 4 września na lotnisko w tym majątku był skutkiem działalności V kolumny, nie potwierdza przedstawiona przez badacza argumentacja. Przede wszystkim relacje niemieckich pilotów atakujących polowe lotnisko w Widzewie świadczą jednoznacznie, że odkryli je przypadkowo, śledząc podchodzący do lądowania polski samolot. Atak samolotów wyłącznie myśliwskich zdaje się przekreślać postawioną przez Rapińskiego tezę, bo podczas tego typu operacji *Luftwaffe* używała samolotów bombowych. Pozostaje jeszcze kwestia terminu tego wydarzenia i próba odpowiedzenia, dlaczego doszło do niego czwartego dnia wojny, gdy lokalizacja lotniska była znana już w ostatnich

³⁰ Ryszard Rybka i Kamil Stepan, *Rocznik oficerski 1939: stan na dzień 23 marca 1939* (Kraków: Księgarnia Akademicka, 2006).

³¹ IPMS, Akta sprzed wojny 1939 roku. 6 Pułk Lotniczy, sygn. LOT.A.I.9/1c, 6 Pułk Lotniczy. Kartoteka podręczna personelu podoficerskiego, Lwów, b.d., b.p.

³² np. CAW-WBH, 1 Pułk Lotniczy, sygn. I.323.1.19, Rozkaz Dzienny 1 Pułku Lotniczego nr 153 z 11 VII 1938 r., Warszawa-Okęcie, 2.

dniach sierpnia? Próba argumentacji, że do wcześniejszego ataku nie doszło, bo nie chciano „zdradzić swojego agenta”, jest po prostu naiwna w wojennej rzeczywistości. Gdyby bowiem agentura działała w ten sposób, wszelkie przekazywane informacje byłyby bezwartościowe, bo nie można by było ich wykorzystać i zyskać przewagę nad przeciwnikiem. W tym przypadku atak na lotnisko nastąpiłby wcześniej, bo jednym z priorytetowych zadań *Luftwaffe* w początkowej fazie agresji było zniszczenie lotnictwa przeciwnika na ziemi.³³

Opierając się na wspomnieniach jednego podoficera, Rapiński uznaje, że dowództwo dywizjonu nie zdawało sobie sprawy z zagrożenia powietrznego ataku na lotnisko, czyli *de facto* było nieodpowiedzialne. Autor przedstawia jedynie daleko posunięte dywagacje bez żadnej podstawy źródłowej bezpośrednio odnoszącej się do sytuacji w Widzewie, w myśl dalekiej od naukowej dedukcji: „skoro w okolicy Łodzi byli dywersanci, to pewnie w sąsiedztwie Ksawerowa także się znajdowali”. Próba przeniesienia odpowiedzialności działalności dywersyjnej V Kolumny na kuzyna rodziny Herse (s. 87) jest niczym innym, jak zastosowaniem zasady odpowiedzialności zbiorowej.

Jeszcze bardziej kuriozalne jest oparcie się na pochodzących z 2002 r., powstałych zatem po 63 latach, wspomnieniach podoficera, by upierać się, że kpr. Gmur ostrzelał z samego rana rozpoznawczego Hs 126 (s. 110). Potwierdzenia tego faktu zarówno w archiwaliach, jak i innych wspomnieniach nie można znaleźć, a poświadczeniem prawdomówności podoficera ma być wyłącznie jego dobra pamięć (s. 116). Jednocześnie w innym wywodzie Rapiński sugeruje, że jednego z oficerów zawiodła pamięć, bo od opisywanych wydarzeń minęło sześć lat (s. 137). Autor próbuje wprawdzie udowodnić, że potwierdzenie tego faktu znajduje się we wspomnieniach innego podoficera, ale jest to duża nadinterpretacja z jego strony – w relacji jest bowiem stwierdzenie, że „samolot przeleciał nam nad głowami”, co Piotr Rapiński traktuje jako „niski przelot niemieckiego samolotu” (s. 114). W rzeczywistości samolot może przelecieć nad głowami na wysokości nawet kilku tysięcy metrów. Przy okazji cytuje relację dowódcy jednej z baterii artylerii przeciwlotniczej, która ma potwierdzić poranny przelot niemieckiego samolotu, uważając, że „poza pewnymi błędami – np. godziną zdarzenia i kierunkami lotu” wszystko się zgadza (s. 115). Trudno jednak nie oprzeć się wrażeniu, że właśnie podane w relacji parametry jednoznacznie pokazują, że chodzi o zupełnie inne wydarzenie.

W rozważaniach Autora można zauważyć niekonsekwencję i zaprzeczanie własnym ustaleniom. Tak jest w przypadku właścicieli majątku w Widzewie, którzy mieli niemieckie korzenie. We wstępie napisał: „Ostatecznych dowodów potwierdzających winę rodziny Herzów brak, podobnie

³³ Czumur, *Walka*, 154, 174–179.

zresztą jak ostatecznego potwierdzenia ich niewinności” (s. 6). Potem uważa, że z właścicielami majątku „były problemy” (s. 90), a nawet jednoznacznie sugeruje: „nie można również wykluczyć, że tak wczesne pojawienie się niemieckich samolotów na [sic!] Widzewem – Ksawerowem, było spowodowane nie do końca legalną działalnością właścicieli majątku” (s. 131).

*

Skrzydlate gronostaje w swojej głównej osi opisują działania III/6 DM we wrześniu 1939 r. Autor swój wywód oparł na książce Łukasza Łydzby (mimo że we wstępie deprecjonuje jej znaczenie), uzupełniając jej ustalenia ciekawymi momentami rozważaniami i sporadycznie nowymi ustaleniami. Wywody potrafią być jednak nietrafione, a czasem rażą naiwnością. Licytowanie się zaś, który ze świadków wydarzeń jest bardziej wiarygodny, bez jakiegokolwiek merytorycznego uzasadnienia, nie świadczy dobrze o warsztacie Rapińskiego. Opis pokojowych dziejów jednostki został przedstawiony najlepiej w całej książce, choć i tu zdarzają się pomyłki. Generalnie w opracowaniu jest zbyt wiele błędów merytorycznych, często łatwych do zweryfikowania w ogólnie dostępnej literaturze przedmiotu. Na potrzeby recenzji przedstawiono tylko część z nich.

Lektura *Skrzydlatych gronostajów* prowadzi do konstatacji, że w pracy najbardziej wartościowe są te fragmenty, w których Autor oparł się na własnej kwerendzie archiwalnej. Kiedy jednak wychyla się poza tę strefę, wielokrotnie pokazuje, że nie zaznajomił się z ustaleniami innych badaczy. W pracy irytuje brak pokory w stosunku do posiadanej wiedzy, która wymaga jeszcze uzupełnienia oraz niewybredne ataki na innych historyków zajmujących się podobną tematyką. Wnioskowanie przedstawione w pracy jest zaś momentami życzeniowe, dostosowane do założonej wcześniej tezy. Czasem trudno oprzeć się wrażeniu, że Autor na siłę dąży do sztucznego powiększenia objętości swojej pracy, która i bez zbędnych dodatków jest obszerna.

Podsumowując: aby uznać *Skrzydlate gronostaje* za pozycję wartą rekomendacji, od ich Autora należy wymagać więcej. I to zarówno w sferze wiedzy merytorycznej, jak i szacunku do innych historyków oraz ich ustaleń.

Grzegorz Śliżewski
Fundacja Historyczna Lotnictwa Polskiego