

Iwona Walentynowicz

Generał Tadeusz Andersz zapomniany bohater Polskich Sił Powietrznych

Przegląd Historyczno-Wojskowy 15 (66)/3 (249), 114-132

2014

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.

GENERAŁ TADEUSZ ANDERSZ ZAPOMNIANY BOHATER POLSKICH SIŁ POWIETRZNYCH

Losy gen. bryg. pil. Tadeusza Andersza, zasłużonego polskiego lotnika wojskowego czasu II wojny światowej, pozostają w cieniu biografii jego sławnych kolegów, których czyny bojowe zostały spopularyzowane w wielu różnorodnych publikacjach, znalazły też odbicie w filmach dokumentalnych i fabularnych, audycjach telewizyjnych i radiowych, stały się więc trwałym elementem kultury masowej. Czas więc oddać historii sprawiedliwość i po latach zapomnienia przywrócić świadomości historycznej Polaków sylwetkę tego wybitnego lotnika, który nie tylko zapisał świetną kartę bojową w szeregach rodzimego lotnictwa, ale też rozślawiał polskie skrzydła, służąc w siłach powietrznych Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych Ameryki.

Tadeusz Andersz urodził się 27 września 1918 r.¹ w miasteczku Hoensbroek w Holandii, dokąd przed I wojną światową wyemigrował jego ojciec, poznaniak, Piotr, by uniknąć służby w armii niemieckiej. Tam ożenił się z Franciszką Kończak, urodzoną w polskiej rodzinie wywodzącej się ze starej emigracji.

Po zakończeniu wojny Anderszowie zdecydowali się wrócić do Polski. Kilka lat jednak spędzili w Niemczech i kiedy Tadeusz skończył 4 lata cała rodzina zamieszkała wreszcie w Poznaniu². Pobyt na emigracji sprzyjał opanowaniu przez dzieci trzech obcych języków: francuskiego, którego nauczyły się od matki, holenderskiego oraz niemieckiego.

W Polsce Tadeusz Andersz rozpoczął naukę w szkole prywatnej, a następnie zdał egzamin do poznańskiego Gimnazjum im. Bergera³. Wówczas gimnazjum to było uznawane za jedną z najlepiej zorganizowanych oraz wyposażonych szkół w Europie. Młodych ludzi z fantazją i zamiłowaniem do sportu tam nie brakowało – jednym z nich był Tadeusz Andersz – i to właśnie im szkoła zawdzięczała wiele sukcesów sportowych. Tadeusz kochał żeglarstwo, wioślarstwo, a najbardziej lotnictwo. Mawiał: *Latanie świtało mi w głowie od zawsze*⁴. Ojciec zabierał go na spacerzy za miasto nad Wartę, gdzie chłopak podziwiał samoloty podczas lotów szkoleniowych. Tadeusz Andersz należał do działającej przy gimnazjum Bergera 13 Drużyny Harcerskiej im. hetmana Jana Zamoyskiego, tzw. Czarnej Trzynastki. Nie był jedynym harcerzem i sportowcem w rodzinie. Jego młodszy brat Mieczysław od 1934 r. pełnił funkcję drużynowego drużyny skautów przy I Hufcu Harcerzy im. Bolesława Chrobrego⁵, a starszy – Florian wraz z ojcem działał w utworzonej przez niego sekcji lekkoatletycznej „Sokoła”⁶.

¹ Tadeusz miał dwóch braci: starszego, urodzonego w Holandii, Floriana, i młodszego, urodzonego już w Polsce Mieczysława. Zob.: F. Grabowski, *Ostatni dowódca 306 Dywizjonu*, <http://www.radiomaryja.pl/bez-kategorii/ostatni-dowodca-306-dywizjonu/> (8 I 2014); A. Dobroński, *Tadeusz Andersz – oficer wysokich lotów*, „Kombatant” 2003, nr 6, s. 10.

² Niektóre źródła podają, że Anderszowie zamieszkali w Polsce, gdy Tadeusz skończył 6 lat, ale data i miejsce urodzenia Mieczysława (1922 r., Poznań) wskazują, że było to co najmniej 2 lata wcześniej. Por. A. Dobroński, *op. cit.*, s. 10.

³ W budynku d. Gimnazjum im. Bergera obecnie mieści się Politechnika Poznańska.

⁴ T. Andersz, *Relacja*, 28 III 2004 r., nagranie w zbiorach autorki.

⁵ M. Z. Andersz, *Z Szarych Szeregów do 2 AWP*, cz. 1, „Polsce Wierni” 2010, nr 10, s. 10.

⁶ *Idem*, *Rozmowa z ...* 30 XII 2013 r., mps w zbiorach autorki.

Już w 6 klasie gimnazjum Tadeusz Andersz trafił w ramach Przeposobienia Wojskowego (PW) na 2-tygodniowy kurs szybowcowy do Ustianowej, gdzie od 1933 r. Wojskowy Obóz Szybowcowy prowadził szkolenia na szybowcach „Wrona”, „Czajka” i „Salamandra”. Tadeusz pierwsze loty odbył na „Wronach”, a szkolenie ukończył uzyskaniem kategorii „B”. Po zdaniu matury w 1937 r. myślał o studiach na Politechnice Lwowskiej. O zmianie wyboru kierunku studiów zdecydowało zarządzenie losu. Po powrocie z intensywnie, na sportowo spędzonych wakacji, spotkał kolegę ze swojego rocznika, który powiadomił go, że w „Kurierze Poznańskim” ogłoszono przedłużenie terminu zapisów do szkoły w Dęblinie. Po krótkim namyśle zdecydował się na zawodową służbę w lotnictwie wojskowym i złożył podanie do dęblińskiej Szkoły Podchorążych Lotnictwa (SPL)⁷. Po przejściu badań lekarskich w tzw. Cebuli – Centralnym Instytucie Badań Lotniczych został skierowany na rozpoczynający się 21 września 1937 r. dywizyjny kurs podchorążych rezerwy przy 57 pułku piechoty w Poznaniu⁸. Egzamin kończący szkolenie odbył się w znanej Tadeuszowi Ustianowej. Po latach wspominał, że z pisemną częścią egzaminu uporał się przeszło 2 godziny przed czasem, a potem pomagał mającym z tym trudności kolegom⁹. Część praktyczna egzaminu trwała kilka dni, gdyż oczekiwano na odpowiednie warunki pogodowe do lotów szybowcowych. Nie miał łatwo, bo od szkolenia na szybowcach i ostatnich jego lotów minął rok. Pamiętał, że egzaminacyjny lot miał odbyć na „Salamandrze”, którą nigdy wcześniej nie latał, mimo to, przy bardzo silnym wietrze, szczęśliwie wylądował, nie uszkadzając maszyny. Otrzymał pochwałę od instruktora, wobec czego pozytywny wynik egzaminu był już tylko formalnością¹⁰. Mając w rękę zawiadomienie o przyjęciu do SPL, Tadeusz Andersz mógł poczuć się wybranym losu, gdyż o 200 miejsc na pierwszym roku ubiegało się prawie 3 tys. kandydatów¹¹.

Naukę w dęblińskiej „Szkołe Orłąt” rozpoczął 2 stycznia 1938 r. Nowoczesne programy kształcenia, wykwalifikowana kadra, dobra baza materialna – to podstawowe elementy, które stawały wówczas dęblińską szkołę w rzędzie najlepszych ośrodków szkoleniowych w Europie¹². Czas międzywojennej działalności uczelni zamknął się 13 promocjami oficerskimi z liczbą prawie tysiąca oficerów zawodowych, z których większość wzięła udział w wojnie. Rocznik Tadeusza Andersza miał zakończyć szkolenie właśnie jako ostatnia – XIII przedwojenna promocja SPL¹³.

Pierwszy rocznik tworzył 2 eskadry, po 4 plutony każda. Andersza przydzielono do 2 plutonu w 1 eskadrze, której opiekunem był por. Wojciech Kołaczkowski, przyszły dowódca kilku dywizjonów myśliwskich, m.in. legendarnego dywizjonu 303¹⁴, nie tyl-

⁷ T. Andersz, *Shortairmen*, rozm. Z. W. Kowalewski, udostępniona autorce.

⁸ *Czyż mogli dać więcej. Dzieje 13 promocji Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie*, Londyn 1989, s. 14.

⁹ Wspominał później: *Były 3 godziny na napisanie, a ja w 45 minut to załatwiłem, (...) potem robiłem zadania koledze z jednej i z drugiej strony*. Cyt. za: T. Andersz, *Shortairmen*...

¹⁰ *Ibidem*.

¹¹ *Czyż mogli dać więcej...*, s. 13.

¹² J. Ziółkowski, *75-lecie dęblińskiej „Szkoły Orłąt”*, „Kresowe Stanice” 2000, nr 4, s. 11–12. Por. J. Celek, *op. cit.*, s. 79.

¹³ Absolwentami XIII promocji byli m.in. tacy zasłużeni w przyszłości lotnicy, jak: Eugeniusz Horbaczewski, Bolesław Gładych, Bolesław Drobiński czy Witold Retinger. Eugeniusz Horbaczewski „Dziubek” uważany jest za asa lotnictwa myśliwskiego (17 zestrzelonych samolotów Luftwaffe). W. H. Kołaczkowski, *Słowo wstępne*, w: *Czyż mogli dać więcej...*, s. 7. Horbaczewski był dowódcą 315 dywizjonu myśliwskiego, zginął 18 VIII 1944 r. w locie bojowym nad Francją. Po nim dowództwo przejął Tadeusz Andersz. Zob. J. Kutzner, *315 Dywizjon Myśliwski „Dębliński”*, Warszawa 2013, s. 220.

¹⁴ *Czyż mogli dać więcej...*, s. 42. Zob. też: J. Pawlak, *Absolwenci Szkoły Orłąt: 1925–1939*, Warszawa 2002, s. 122.

ko wspaniały pilot, ale także zapalony kierowca rajdowy. Brał udział m.in. w rajdzie samochodowym Monte Carlo, w Międzynarodowym Rajdzie Polski, a Tadeusz Andersz wspominał z sympatią, że podopieczni mogli odpocząć od nocnych lotów tylko wtedy, gdy ich „jeździec samochodowy” wracał na nocny dyżur zmęczony po kolejnym rajdzie. Opiekun szedł wówczas spać, a podchorążych omijały ćwiczenia¹⁵. W szkole jednak mocno stawiano na praktykę¹⁶. Elita polskich lotników, do której bez wątpienia należała 400-osobowa kadra instruktorska, potrafiła nauczyć swych podopiecznych zasad walk powietrznych. Szkoda było czasu na siedzenie w ławach; nawet w miesiącach zimowych najważniejsze było latanie. Dzięki tej metodzie lotnicy polscy odnieśli w wojnie wiele znaczących zwycięstw, a sam Tadeusz Andersz nie raz wykorzystał powietrzne sztuczki wyuczone na dęblńskim niebie.

Po wielomiesięcznej nauce, szkoleniach lotniczych, spadochronowych i manewrach, wreszcie na koniec 1938 r. pozwolono podchorążym skorzystać z 4-tygodniowych urlopów¹⁷. Dzięki temu Tadeusz Andersz mógł spędzić Wigilię wspólnie z rodzicami i braćmi w Poznaniu. Tamto Boże Narodzenie pozostało w jego wspomnieniach na całe życie, bo wtedy ostatni raz widział swoich rodziców i starszego brata Floriana¹⁸.

Od nowego roku znów zaczęło się w Dęblinie szkolenie na dobre i nie było mowy o żadnym urlopie¹⁹. Ruszyło też szkolenie nowo przyjętych 208 osób XIV promocji²⁰. Tymczasem sytuacja międzynarodowa gwałtownie się pogarszała. Hitlerowska polityka ekspansji, której wyrazem były wysunięte przez III Rzeszę roszczenia terytorialne wobec Polski, podnosiły napięcie w kraju. Groźba wojny w Europie stawała się coraz realniejsza. Wkrótce odbiło się to także na toku szkolenia w Dęblinie. Rocznik Tadeusza Andersza podzielono na dwie eskadry szkolne: pilotów i obserwatorów, a on sam trafił do 2 plutonu eskadry pilotów. Do rozbudzenia w przyszłych myśliwcach ducha walki, współzawodnictwa i ofensywności w istotny sposób przyczyniły się zajęcia sportowe. Program szkolenia obejmował lekkoatletykę, piłkę nożną, boks oraz 2-tygodniowe kursy narciarskie²¹. Tadeusz Andersz – zapalony sportowiec – w zajęciach tych uczestniczył z ochotą. Pod koniec lutego 1939 r., ku jego zadowoleniu, wszyscy przyszli piloci wyjechali do Bukowiny na obóz kondycyjny. Po powrocie okazało się, że 2-letni program szkolenia skrócono do 6 miesięcy. Na taką decyzję wpłynął kolejny, groźny dla Polski akt hitlerowskiej agresji, a mianowicie aneksja Czechosłowacji przez Niemcy. Sztab Lotnictwa przy Sztabie Głównym przystąpił do przestawiania sił lotniczych z organizacji pokojowej na wojenną. Wysilek skoncentrowano m.in. na szkoleniu kadr lotniczych²². Intensyfikacja szkolenia wiązała się oczywiście z jeszcze większym wysiłkiem kadry i podchorążych szkoły, co skutkowało wyczerpaniem

¹⁵ T. Andersz, *Shortairmen...*

¹⁶ Na pierwszym roku zrealizowano 818 godz. wykładów i 537 godz. ćwiczeń, przy czym loty zaczęły się dopiero 30 IV 1938 r., na drugim roku – 524 godz. wykładów i 521 godz. ćwiczeń. Szerzej zob. J. Celek, *op. cit.*, s. 41, 62.

¹⁷ *Czyż mogli dać więcej...*, s. 71.

¹⁸ M. Z. Andersz, Rozmowa z ... 30 XII 2013 r., mps w zbiorach autorki.

¹⁹ Jedynie dowódca plutonu Wojciech Kołaczkowski wyjechał, aby objąć w Warszawie przedstawicielstwo producenta samochodów Citroën. Powrócił do Dęblina po mobilizacji w sierpniu 1939 r.

²⁰ Podchorążowie XIV rocznika nigdy nie zostali promowani na podporuczników jednym rozkazem, dlatego utrzymuje się, że XIII promocja była ostatnią przedwojenną.

²¹ W. Krajewski, *Generał brygady Witold A. Urbanowicz – legenda polskich skrzydeł*, Warszawa 2008, s. 69.

²² M. Walentynowicz, *Powstanie i rozwój polskiego lotnictwa wojskowego, w: 80 lat lotnictwa polskiego – historia i współczesność*, t. 1, Warszawa 1998, s. 82.

fizycznym i psychicznym²³. Ciężką pracą osiągnął Tadeusz Andersz status podchorążego trzeciego rocznika, co nastąpiło formalnie 1 lipca 1939 r. Piloci, podzieleni na myśliwców i liniowców, rozpoczęli szkolenia odpowiednie do swoich specjalizacji w różnych szkołach pilotażu²⁴. Andersz w okresie od 24 czerwca do 1 września odbywał praktykę w Szkole Pilotażu w Ułężu, w której lotniska satelickie Dęblina: Ułęż i Podlodów, były nowoczesne i całkowicie wyposażone²⁵. W Ułężu dysponowano dobrym polem startowym, na terenie obu lotnisk wybudowano oszklone hangary, domy mieszkalne, kasyna oraz koszary²⁶. Myśliwcy szkolili się w 6–7-osobowych grupach. Wychowawcą grupy Tadeusza Andersza był ppor. Kazimierz Łukaszewicz, fascynat akrobacji w szyku i walki powietrznej. Nauczył swoich podopiecznych perfekcyjnie robić pętle trójkami, a w walce z zimną krwią przeć na nalatującego przeciwnika²⁷. Ćwiczyli walki powietrzne w pełnej akrobacji, trenowali loty w szyku bez widoczności, strzelanie do tarcz na ziemi i do „rękawa” w powietrzu, strzelanie z fotokarabinu do baloników i do samolotów²⁸. W zespole z Anderszem ćwiczyli na myśliwcach PZL P-7 koledzy: Bernard Buchwald, Bruno Kudrewicz, Leon Stąpel, Jan Ignatowski i Tadeusz Żmijewski²⁹. Korzyści z tego intensywnego, nagle przerwane 1 września 1939 r., szkolenia Andersz doceniał nie raz w swoich wspomnieniach z wojny³⁰.

Dnia 1 września słabo przygotowane do wojny lotnictwo polskie było zmuszone przeciwstawić się najsilniejszemu na świecie lotnictwu niemieckiemu³¹, lotnictwo polskie jednak pod jednym względem przewyższało Luftwaffe. Polacy mieli lepiej wyszkolony personel latający, wielką wolę walki i gotowość do niesienia ofiar w obronie ojczyzny. Do komendanta bazy lotniczej Dęblin informacja o bombardowaniu polskich miast dotarła o godz. 8.00 rano³². Dęblińscy przyjęli wiadomość o wojnie ze spokojem wynikającym z wiary we własne siły³³. Nie przyszły jednak żadne rozkazy z Dowództwa Lotnictwa. Baza szkoleniowa nie otrzymała w tym dniu zadań bojowych. 2 września, po fali bombardowań Dęblina, podjęto decyzję o ewakuacji szkoły (personelu wraz z podchorążymi oraz wyposażenia)³⁴. Tadeusz Andersz wspominał, że pierwszą prawdziwą walkę zobaczył,

²³ *Czyż mogli dać więcej...*, s. 77, 86.

²⁴ *Ibidem*, s. 96–97, 99.

²⁵ Ministry of Defence, Płk. dypl. (pilot) Tadeusz Andersz – particulars of the military services, kopia w posiadaniu autorki.

²⁶ J. Celek, *op. cit.*, s. 65. W czasie wojny cały dębliński węzeł lotniczy zajęła do celów operacyjnych Luftwaffe. Gdy Niemcy wycofywali się latem 1944 r., wysadzili w powietrze wszystkie obiekty, a minami i bombami podziurawili pole startowe. Zob. *Poznań i Grudziądz na lotnisku w Ułężu*, <http://www.ryki-dawniej.com/z-okolicy-ryk/ulez> (16 I 2014).

²⁷ *Czyż mogli dać więcej...*, s. 99.

²⁸ W. Krajewski, *op. cit.*, s. 69.

²⁹ *Czyż mogli dać więcej...*, s. 100.

³⁰ T. Andersz, *Shortairmen...*

³¹ Z ponad 4000 najnowszych samolotów bojowych do działań przeciwko Polsce Niemcy wydzieliły ponad 2000. Lotnictwo polskie liczyło wówczas 43 eskadry bojowe i 12 plutonów łącznikowych. Cztery eskadry bojowe miały 36 samolotów bombowych PZL P-37 „Łoś”, 12 eskadr – 118 samolotów liniowych P-23 „Karaś”, 15 eskadr – 159 samolotów myśliwskich P-7 i P-11, 12 eskadr towarzyszących było wyposażonych w 84 samoloty typu Lublin R-XIII i RWD-14 „Czapla”. Plutony łącznikowe miały 40 samolotów RWD-8. Razem lotnictwo polskie dysponowało ok. 400 przestarzałymi (z wyjątkiem samolotów „Łoś”) samolotami bojowymi. Zob.: J. B. Cynk, *Polskie lotnictwo myśliwskie w boju wrześniowym*, Gdańsk 2000, s. 84–85; M. Walentyńowicz, *op. cit.*, s. 82–83.

³² J. Pawlak, *Pamięci lotników polskich 1918–1945*, Warszawa 1998, s. 118.

³³ *Czyż mogli dać więcej...*, s. 116.

³⁴ J. Pawlak, *Pamięci lotników...*, s. 118.

jadąc wojskową ciężarówką z Ułęża do Podlodowa³⁵. Ujrzał podziurawione od bomb duże ściernisko, służące za pas do lądowania. Jakiś myśliwiec próbował startować, ale maszyna wpadła w lej po bombie. Kiedy spojrzął w górę, zorientował się, że to niemieckie bombowce Dornier Do 17 przyleciały zbombardować polskie myśliwce i w tym momencie dotarło do niego, że to naprawdę wojna³⁶. Na szczęście ocalały samoloty Łoś, ukryte w lesie graniczącym z lądowiskiem w Podlodowie i w Ułężu³⁷.

W wyniku mobilizacji lotnictwa wojskowego, rocznik Tadeusza Andersza został promowany nagle, w dniu wybuchu wojny, a on sam ukończył naukę w SPL z 4 lokatą³⁸. Nie było warunków do uroczystej promocji, o awansach na oficerów 55 pilotów myśliwskich dowiedziało się w chwili opuszczania Dębłina³⁹. Andersz nie dostał przydziału do jednostki bojowej; pierwszeństwo mieli piloci doświadczeni, instruktorzy Szkoły Pilotażu⁴⁰. Tylko wybranych 10 pilotów z trzeciego rocznika miało pobrać samoloty PZL-7 i dołączyć do jednostek bojowych⁴¹. Dla pozostałych pilotów maszyn nie wystarczyło⁴²; czekało ich inne zadanie. 3 września Tadeusz Andersz znalazł się w grupie 20 wybrańców, którzy otrzymali rozkaz udania się autobusem do rumuńskiego portu Konstanca, by odebrać dostarczone tam dla Polski drogą morską francuskie samoloty myśliwskie Morane-Saulnier MS. 406⁴³, a następnie wrócić do Warszawy. Podróż okazała się wielodniową pieszą tułaczką po zatłoczonych uciekinierami drogach. Myśliwcy wędrowali pod dowództwem por. pil. Witolda Urbanowicza przez Krochmalnię i Żabiankę, następnie przez Michów, Kozłówkę i 8 września dotarli do Chlimentowa i Chojeńca. W następnym tygodniu maszerowali m.in. przez Włodzimierz, Tarnopol, Zaleszczyki i Miedzyniec⁴⁴. Gdy 16 września dotarli do Śniatynia, zamierzając przekroczyć granicę, doszło do nieoczekiwanego spotkania z wrogiem. Nadleciały 2 niemieckie samoloty, które ostrzelały z karabinów maszynowych żołnierzy i cywilów. Andersz przeczekał nalot ukryty w rurze ściekowej. 17 września lotnicy przekroczyli granicę rumuńską i otrzymali wizy⁴⁵, ale niestety w Konstancy nie czekały obiecane maszyny, ponieważ zawrócono je wcześniej do Francji. Jeszcze tego samego dnia Tadeusz Andersz, wraz z towarzyszami podróży, trafił do obozu internowanych w Slatinie⁴⁶. Od tej chwili nieustannie myślał o ucieczce. Wreszcie 8 października udało mu się zbiec⁴⁷. Wykazując niezwykle spryt, pomysłowość i tupet, dotarł po kilku dniach do Bukaresztu⁴⁸. Spotkał tam

³⁵ T. Andersz, Relacja, 26 III 2005 r., nagranie w zbiorach autorki. Na lotnisku polowym w Podlodowie stacjonował XV dywizjon bombowy. W przeddzień wybuchu wojny przebazowano tam z Okęcia 9 samolotów PZL P-37B „Łoś”. Drugie tyle maszyn poleciało do Ułęża.

³⁶ T. Andersz, *Shortairmen...*

³⁷ B. Gaczkowski, *Łośie atakują samotnie*, Warszawa 1969, s. 6, 11–12.

³⁸ *Tabela osiągnięć XIII promocji SPL*, http://www.polishairforce.pl/_promocja13.html (11 II 2014).

³⁹ J. B. Cynk, *op. cit.*, s. 78.

⁴⁰ O. Cumft, H. K. Kujawa, *Księga lotników polskich poległych, zmarłych i zaginionych 1939–1946*, Warszawa 1989, s. 33.

⁴¹ *Czyż mogli dać więcej...*, s. 116.

⁴² J. Celek, *op. cit.*, s. 86.

⁴³ Niektóre źródła podają, że do Konstancy wysłano też drogą morską brytyjskie samoloty Hurricane i to z nimi polscy piloci mieli utworzyć eskadrę myśliwską. Por. *Ibidem*, s. 91.

⁴⁴ *Czyż mogli dać więcej...*, s. 111.

⁴⁵ A. Dobroński, *op. cit.*, s. 10.

⁴⁶ *Ibidem*.

⁴⁷ Ministry of Defence, Płk dypl. (pilot) Tadeusz Andersz – particulars of the military services, kopia w posiadaniu autorki.

⁴⁸ *Ibidem*; A. Dobroński, *op. cit.*, s. 10.

kolegę ze szkoły, Bernarda Buchwalda, który również uciekł z obozu w Slatinie. W ambasadzie Rzeczypospolitej obaj młodzi piloci uzyskali dokumenty ułatwiające opuszczenie Rumunii oraz zalecenie, że mają podróżować oddzielnie i w przebraniu⁴⁹. Za otrzymane w konsulacie pieniądze Andersz kupił ubranie i bilety kolejowe. Jego dalsza droga wiodła pociągiem do Jugosławii, a stamtąd do Grecji. Tuż przed opuszczeniem Rumunii postanowił pozbyć się ostatniej rzeczy, która mogłaby zdradzić go, że jest lotnikiem. Przez okno toalety w pociągu wyrzucił do wody swój lotniczy kordzik, który udało mu się zachować podczas internowania⁵⁰. W czasie kontroli granicznej znowu musiał blefować. Czynił to na tyle przekonująco (udawał studenta Politechniki Lwowskiej), że nie został zatrzymany⁵¹. W Atenach poczuł się swobodniej. Poznał tam polskiego pułkownika, z którym 10 dni później wsiadł na pokład statku „Pułaski” i odpłynął do Francji⁵². Do Marsylii przybył 22 października i 2 dni później trafił do jednej z 6 stacji zbórnych, usytuowanych na lotnisku w Bron pod Lyonem⁵³. Zgrupowano tam wszystkich 108 pilotów z dęblińskiej XIII promocji, tworząc tym samym znaczną część bazy kadrowej polskiego lotnictwa⁵⁴. Komendantem ośrodka w Lyonie był płk pil. Stefan Pawlikowski⁵⁵. Na skutek umów między rządami: polskim, angielskim i francuskim w grudniu 1939 r. przystąpiono do organizowania lotnictwa polskiego. Ostatecznie na Centrum Wyszkożenia Lotnictwa wybrano właśnie Lyon-Bron. Kiedy Wielka Brytania zgłosiła chęć zabrania części personelu latającego, Tadeusz Andersz odmówił dołączenia do Ochotniczej Rezerwy Królewskich Sił Powietrznych (RAF Volunteer Reserve), gdyż wiązało się to z koniecznością złożenia przysięgi na wierność królowej brytyjskiej. Andersz wówczas uważał, że nie może tego uczynić, gdyż jest związany na całe życie przysięgą żołnierską dla Polski⁵⁶. Pozostawszy we Francji, już 4 marca 1940 r., razem z dęblińskimi: Stanisławem Liszką, Tadeuszem Hoydenem, Franciszkiem Bernatowiczem, Leonem Nowickim i Leonardem Stąplem trafił do Centrum Wyszkożenia w Rennes⁵⁷. Tam Andersz wykonywał początkowo loty kontrolne na francuskich samolotach szkolnych Morane MS-230, a następnie rozpoczął intensywne szkolenie na myśliwcach Devoitine D-501, a także odbył kilka lotów na myśliwcach Bloch⁵⁸. W maju, wraz z pilotami Tadeuszem Hoydenem i Józefem Kędziorą otrzymał zadanie obrony przeciwlotniczej (OPL) rejonu Rennes w Kluczu Kominowym „Kol”⁵⁹ ppor. Antoniego Kolubińskiego. Piloci dyżurowali na zmianę, od świtu do zmierzchu, aż do 13 czerwca. W tym czasie Andersz został pode-

⁴⁹ *Czyż mogli dać więcej...*, s. 131.

⁵⁰ T. Andersz, Relacja ustna, 26 III 2005 r.

⁵¹ *Ibidem*. Aby bezpiecznie przedostać się do Francji, lotnicy podróżowali przebrani za artystów, studentów, handlowców itp. Zyskali przez to przydomek „turyści Sikorskiego”. Zob. R. Gretzyngier, W. Matusiak, *Udział Polaków w bitwie o Anglię*, „Biuletyn IPN” 2011, nr 8–9, s. 86.

⁵² A. Dobroński, *op. cit.*, s. 10.

⁵³ Ministry of Defence, Płk dypl. (pilot) Tadeusz Andersz – particulars of the military services, kopia w posiadaniu autorki.

⁵⁴ *Czyż mogli dać więcej...*, s. 146.

⁵⁵ Zginął 15 V 1943 r. w czasie operacji bojowej „Circus 297”. Zestrzelono go na południowy wschód od Caen w walce powietrznej nad Francją ze zgrupowaniem niemieckich myśliwców Focke Wulf FW-190. Zob. *Ku czci poległych lotników 1939–1945*, Warszawa 2006, s. 339.

⁵⁶ T. Andersz, *Shortairmen...*

⁵⁷ *Czyż mogli dać więcej...*, s. 147.

⁵⁸ J. B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939–1943*, t. 1, Gdańsk 2001, s. 107, 146.

⁵⁹ Klucz powstał 6 III 1940 r. jako myśliwska jednostka szkolna, a 15 V nadano mu nazwę Klucz Kominowy „Kol” – od pierwszych liter nazwiska dowódcy.

rwany alarmowo 3 razy w składzie z Kolubińskim i wykonał 6 lotów patrolowych⁶⁰. Nie zdążył jednak sprawdzić się w akcji bojowej⁶¹, gdyż wobec klęski Francji Klucz „Kol” został rozwiązany, a Andersza razem ze 100-osobową grupą żołnierzy skierowano do Bordeaux, skąd wypłynął holenderskim statkiem do Anglii⁶². Choć kapitulacja Francji przyniosła lotnikom kolejne rozczarowania, nie zaniechali oni myśli o kontynuowaniu walki: prawie całe lotnictwo polskie ewakuowało się, przeważnie drogą morską, na Wyspy Brytyjskie. 18 czerwca statek z Tadeuszem Anderszem na pokładzie zawinął do małego portu Falmouth w Kornwalii⁶³.

W Wielkiej Brytanii również nie czuł się osamotniony, gdyż w bazie Polskiego Lotnictwa w Blackpool, dokąd dotarł pociągiem 26 czerwca, znalazło się niebawem 80 kolegów z XIII dęblińskiej promocji⁶⁴. Przybycie licznej grupy Polaków umożliwiło formowanie kolejnych polskich jednostek lotniczych. Po upadku Francji utworzono w Blackpool Ośrodek Zapasowy Lotnictwa (OZL), a z czasem nawet Centrum Wyszkożenia Ziemi (CWZ) oraz sekcje: historyczną, opieki społecznej i wywiadu⁶⁵. Tadeusz Andersz zamieszkał w hotelu i od samego początku był mile zaskoczony bardzo dobrym przyjęciem przez Anglików, organizacją i warunkami bytu⁶⁶. Od 1 lipca przeszedł już oficjalnie pod komendę brytyjską⁶⁷. *De facto* stał się członkiem personelu RAF; złożył przysięgę brytyjską – tym razem nie było sensu stawiać oporów – oraz odnowił przysięgę polską⁶⁸. Podczas gdy inni lotnicy byli kierowani na dalsze szkolenia, gdy formowano dywizjony myśliwskie⁶⁹, a koledzy z podchorążówki uczestniczyli w bitwie o Wielką Brytanię, Andersz dowiedział się, że zostaje w Blackpool do dyspozycji Naczelnego Wodza. Wyróżniał się wśród lotników doskonałym wzrokiem, dlatego został wytypowany jako pilot łącznikowy z podziemiem francuskim. Wykonał wiele lotów nocnych bez oświetlenia wożąc dokumenty i pieniądze, a wracając z ludźmi, którzy nie zdążyli wsiąść na żaden statek i pozostali we Francji⁷⁰.

⁶⁰ *Czyż mogli dać więcej...*, s. 149.

⁶¹ Krótki czas francusko-niemieckiej kampanii wojennej uniemożliwił wielu lotnikom polskim udział w walce. W pierwszych dniach czerwca 1940 r. we Francji znalazło się ponad 8300 osób personelu lotniczego, z czego tylko ok. 170 polskich pilotów myśliwskich służyło w operacyjnych jednostkach. W dodatku ponad połowa z nich została przydzielona, tak jak Tadeusz Andersz, do zaimprovizowanych, pomocniczych kluczy obrony lokalnej, gdzie latali na przestarzałym sprzęcie. Znakomite zdolności bojowe polskich pilotów i nieprzeparta woła wyrównania rachunków z Niemcami zostały zignorowane przez Francję. Por.: J. Pawlak, *Pamięci lotników...*, s. 156; J. B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne...*, s. 155–156.

⁶² A. Dobroński, *op. cit.*, s. 10.

⁶³ T. Andersz, *Shortairmen...*

⁶⁴ *Czyż mogli dać więcej...*, s. 149.

⁶⁵ R. Gretzyngier, W. Matusiak, J. Zieliński, *Lotnictwo polskie na Zachodzie 1939–1947*, Warszawa 2007, s. 26.

⁶⁶ T. Andersz, *Shortairmen...*

⁶⁷ Ministry of Defence, Płk dypl. (pilot) Tadeusz Andersz – particulars of the military services, kopia w posiadaniu autorki.

⁶⁸ O. Cumft, H. K. Kujawa, *op. cit.*, s. 50.

⁶⁹ Początkowo warunki brytyjskie stawiane Polsce pozwalały tylko na jednostki bombowe, ale w obliczu zagrożenia niemiecką inwazją, zgodzili się na formowanie również dywizjonów myśliwskich. Była to jednostka taktyczna, licząca ok. 20 samolotów, ok. 30 pilotów i ponad 120 członków personelu technicznego: mechaników, zbrojmistrzów, telefonistów, lekarza, kapelana i oficera oświatowego, który miał za zadanie uczyć członków dywizjonu języka angielskiego. Dywizjon operował w powietrzu 12 maszynami, pozostałe stanowiły rezerwę. Dzielił się on na 2 eskadry po 6 samolotów. Zob. R. Gretzyngier, W. Matusiak, *op. cit.*, s. 86–87, 90.

⁷⁰ M. Z. Andersz, *Rozmowa z ...* 31 VII 2014 r., mps w zbiorach autorki.

Wreszcie, 23 marca 1941 r., znalazł się Andersz na tzw. przeszkoleniu odświeżającym w Elementary Flying Training School RAF w Hucknall. Ćwiczył tam zwykle starty i lądowania, symulowane przymusowe lądowania, a także akrobacje i loty nawigacyjne⁷¹. Prosto ze szkolenia wstępnego trafił 14 kwietnia na przeszkolenie na myśliwce Hurricane do Polskiej Szkoły Myśliwskiej – 55 Operational Training Units (OTU) w Usworth. Szkołę traktowano jako samodzielny oddział, ale z punktu widzenia RAF była częścią ośrodka treningowego, przy którym funkcjonowała⁷². Tadeusz Andersz spędził tam tylko tydzień, gdyż już 21 kwietnia rozpoczął trwające do 3 czerwca szkolenie bojowe dla myśliwców w 56 OTU w Sutton Bridge⁷³. Cały kurs obejmował teorię i latanie. Wstępnym samolotem szkoleniowym był Master, na którym trzeba było wykonać ok. 15 samodzielnych lotów, następnie pilot przechodził na Hurricane, którego w późniejszym czasie zastąpił Spitfire, i na nim trzeba było wylatać ok. 25 godzin. Po takim przeszkoleniu otrzymywało się przydział do jednostek bojowych⁷⁴. Z książki lotów Tadeusza Andersza wynika, że w rzeczywistości było trochę inaczej, bo latał on na zmianę na samolotach Master i Hurricane, a na Spitfire'a wsiadł po raz pierwszy dopiero 11 lipca⁷⁵. Po ukończeniu kursu Andersz z angielskim stopniem Pilot Officer (P/O) i nalotem przeszło 600 godz. (w tym w RAF ok. 100, a w Polsce 524 godz.)⁷⁶, został odkomenderowany do 315 dywizjonu. Tam kontynuował szkolenie, które obejmowało m.in. dokładne zapoznanie się z sektorem, techniką porozumiewania ze służbą kontroli ruchu na lotnisku, a także rozpoznawanie nieprzyjaciela i walkę z nim⁷⁷. W tym czasie 315 Dywizjon Myśliwski Dębliński, którym dowodził S/L⁷⁸ Stanisław Pietraszkiewicz, stacjonował w Speke w pobliżu Liverpoolu⁷⁹. Tadeusz Andersz już 17 czerwca wykonał stamtąd lot na patrol nad Lancaster na myśliwcu Hurricane I. W czasie pobytu dywizjonu na lotnisku w Speke, do 13 lipca 1941 r., P/O Andersz poza ćwiczeniami wykonał jeszcze 3 loty na patrol: 22 czerwca nad Llandudno, 24 czerwca nad Squires Gate i 7 lipca nad Preston, a także, 24 czerwca, popołudniowy lot na osłonę powietrzną konwoju⁸⁰.

Trzecim z kolei miejscem, na które przeniesiono 315 dywizjon od czasu osiągnięcia gotowości bojowej, była baza RAF Northolt⁸¹. Po 4-miesięcznym szkoleniu, służącym

⁷¹ *Czyż mogli dać więcej...*, s. 158.

⁷² R. Gretzyngier, W. Matusiak, J. Zieliński, *op. cit.*, s. 68.

⁷³ Ministry of Defence, Płk dypl. (pilot) Tadeusz Andersz – particulars of the military services, kopia w posiadaniu autorki.

⁷⁴ *Czyż mogli dać więcej...*, s. 200.

⁷⁵ Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie (dalej – AIPMS), LOT.A.V.106/479 I-II, Książka lotów Tadeusza Andersza, kopia w posiadaniu autorki.

⁷⁶ *Ibidem*.

⁷⁷ *Czyż mogli dać więcej...*, s. 200–201.

⁷⁸ W Royal Air Force stopnie były funkcyjne i zależały od zajmowanego stanowiska. Dowódcą dywizjonu był oficer w stopniu Squadron Leadera – S/L (major), dowódcy eskadr mieli stopień Flight Lieutenanta – F/L (kapitan). Tadeusz Andersz latał początkowo w stopniu Pilot Officera – P/O (podporucznik), od grudnia 1941 r. – Flying Officera – F/O (porucznik), w kwietniu 1943 r. zaczęła latać w stopniu Flight Lieutenanta, a od sierpnia 1944 r. – Squadron Leadera.

⁷⁹ Od sformowania 21 I do 13 III 1941 r. dywizjon stacjonował w Acklington, następnie został przeniesiony do Speke. Zob. 315 Dywizjon Myśliwski „Dębliński”, <http://www.polishairforce.pl/dyw315dowodcy.html> (27 II 2014).

⁸⁰ J. Kutzner, *op. cit.*, s. 249–250.

⁸¹ Northolt. *A history of Royal Air Force*, Londyn 2005, s. 15.

zgraniu zespołów personelu latającego i zintegrowaniu dywizjonu, nadszedł czas wejścia do walki⁸². Dywizjon 315 wspólnie z dywizjonami 306 i 308 tworzył I Skrzydło Myśliwskie w 11 Grupie RAF⁸³. Dzień po przybyciu do Northolt dywizjon otrzymał nowe samoloty typu Spitfire IIA i IIB. Zastąpiły one wysłużone hurricany. Wkrótce Tadeusz Andersz przekonał się, jak niebezpieczne zadania bojowe przyjdzie mu wykonywać. Najczęściej wykonywane zadania operacyjne nosiły kryptonimy: „Circus”, „Rodeo”, „Ramrod”, „Roadstead” i „Rhubarb”⁸⁴. Już 24 lipca, kiedy P/O Andersz po raz pierwszy uczestniczył w operacji „Circus 61” z lotniska Northolt, w walce powietrznej nad Francją zginął F/O Józef Czachowski. Nigdy nie odnaleziono jego ciała⁸⁵. Kolejne starcia z Luftwaffe, w których brał udział Tadeusz Andersz, przynosiły zarówno straty, jak i znaczące sukcesy. Andersz nie uważał, że wartość pilota myśliwskiego należy oceniać na podstawie liczby zestrzeleń. Widział bowiem, że indywidualne zwycięstwa jednych pilotów są okupione śmiercią wielu ich kolegów, nie było więc, jego zdaniem, w dobrym tonie epatowanie liczbą zestrzeleń. Z tych względów sam nie gromadził punktów za strącenia, nie było też jego ambicją rywalizowanie w tej konkurencji. Kiedy już strzelał do przeciwnika, to przeważnie po skrzydle lub silniku, nie celując w kabinę – do pilota, bo wówczas była szansa, że zestrzelony pilot przeżyje, a liczyło się przecież zestrzelenie maszyny⁸⁶. Wielu lotników podzielało to zdanie, ale byli też tacy, którzy nawet za cenę ludzkiego życia walczyli o wysokie noty. Wyloty na kolejne akcje bojowe były okazją sprawdzenia umiejętności zdobytych w Dęblinie. 21 września 1941 r. dowódca dywizjonu wyznaczył P/O Andersza do operacji „Circus 101”, na swojego bocznego. W czasie lotu nad Francją natknęli się na formacje nieprzyjaciela. S/L Stanisław Pietraszkiewicz po zestrzeleniu samolotu wroga został trafiony i musiał lądować awaryjnie we Francji. Zdążył jeszcze zawiadomić kolegę o tym, co się stało i prosić go, że musi sam wracać spod Paryża. Znalazłszy się w tej trudnej sytuacji, Tadeusz Andersz postanowił część trasy przelecieć w chmurach. Ale gdy tylko chmury się skończyły, czekały nań 4 messerschmitty. Nie był zaskoczony, bo wiedział, że Niemcy mają doskonałych obserwatorów, a pojedynczy samolot przeciwnika był dla nich łakomym kąskiem. Na szczęście samoloty wroga trochę sobie wzajemnie przeszkadzały, więc Andersz błyskawicznie otworzył ogień i jeden samolot zaczął dymić, po czym zniknął z pola widzenia. Lotnik nie potraktował go jako zastrzelonego, gdyż w jego ocenie niemiecki pilot mógł w takim stanie jeszcze wylądować. By zmylić przeciwnika, postanowił wykorzystać sztuczki wyćwiczone w Ułężu. Zaczął od ślizgu na ogon, a zaraz po tym przeszedł na opa-

⁸² Ponieważ naloty Luftwaffe nadciągały przeważnie z południa i południowego wschodu, główny ciężar spadał na tą część wyspy, czyli grupę, w której znajdował się m.in. 315 dywizjon, stacjonujący na podlondyńskim lotnisku Northolt.

⁸³ W. Matusiak, *Polskie Skrzydło Myśliwskie w Wielkiej Brytanii*, „Biuletyn IPN” 2007, nr 10–11, s. 64.

⁸⁴ „Circus” – dzienna wyprawa małej formacji bombowej pod osłoną dużej formacji myśliwskiej, która miała również zadanie zaangażowania i niszczenia samolotów myśliwskich nieprzyjaciela. „Rodeo” – wymiatanie terenu wroga wykonywane wyłącznie przez jednostki myśliwskie, mające na celu zaangażowanie i niszczenie nieprzyjaciela w powietrzu. „Ramrod” – wyprawa bombowców pod osłoną myśliwską, mająca za główne zadanie bombardowanie, zniszczenie określonego celu. „Roadstead” – to operacja skierowana przeciw żegludzie nieprzyjaciela. Myśliwcy mieli osłaniać bombowców lub atakować obronę przeciwlotniczą na okrętach przed nadejściem bombowców. „Rhubarb” – mała wyprawa myśliwska lotem koszącym przy niskim pułapie chmur, z zadaniem atakowania napotkanych samolotów, lotnisk, pojazdów mechanicznych oraz ważnych drobnych celów, np. stacji radiowych. Zob. J. Kutzner, *op. cit.*, s. 21–23.

⁸⁵ *Ibidem*, s. 25.

⁸⁶ T. Andersz, Relacja, 26 III 2005 r., nagranie w zbiorach autorki.

danie liściem z wypuszczeniem dymu, co miało sugerować, że został trafiony. Symulacja zmyliła na chwilę Niemców i jeden samolot oddalił się, być może kończyło mu się paliwo. Pozostały 2 Me 109. Andersz kontynuował manewry, przechodząc w kontrolowany korkociąg, ale sytuacja zrobiła się kryzysowa, bo wpadł w korkociąg płaski, a takich akrobacji jeszcze nikt na myśliwcu typu Spitfire VA nie wykonywał. Pamiętał z Ułęża, w jaki sposób wyjść z korkociągu płaskiego. Udało mu się to tuż nad ziemią. Ledwo opanował maszynę, gdy spostrzegł przed sobą przewody wysokiego napięcia. Messerschmitty goniły za nim. Andersz w ułamku sekundy podjął próbę przelecenia pod drutami. Zgarnął przy tym ogonem spitfire'a kilka gałązek z ziemi. Nagle spostrzegł ze swej prawej strony błysk. To pilot jednego z messerschmittów zagapił się, a prowadzony przez niego samolot uderzył w słup podtrzymujący druty i wybuchł. Andersz zdążył jeszcze zobaczyć, jak ostatni Me ucieka, nie ryzykując spotkania sam na sam z polskim pilotem⁸⁷. Niemcy, doskonale wiedząc, że nie wolno im angażować się w bezpośrednią walkę z Polakami, gdyż nie mają w niej szans, zazwyczaj odwracali się na plecy, nurkowali i odchodzili⁸⁸. Po tym ciężkim starciu z nieprzyjacielem Tadeusz Andersz sprowadził swój samolot na lotnisko bez większych uszkodzeń. Podobnych sytuacji było więcej. Na przykład w drodze powrotnej z jednej z operacji eskortowania bombowców nad Hazebrouck dywizjon natknął się na niemieckie myśliwce i zapanowało „szaleństwo manewrów”. Na wysokości Dunkierki Andersz oddalił się od grupy i został zaatakowany przez 2 messerschmitty. Zdołał jednak uciec, schodząc na minimalną wysokość i przelatując tuż nad sznurami do wieszania bielizny. Ze stanowiska artyleryjskiego umieszczonego na dachach budynków próbowali do niego strzelać niemieccy żołnierze, ale pilot ostrzelał ich pierwszy. Po wylądowaniu w bazie, mechanik zauważył, że Andersz wrócił pierwszy z całej dwunastki, w dodatku z dziurą w maszynie i drutem telefonicznym wplątany w kółko ogonowe samolotu⁸⁹. Sam po latach wspominał – choć brzmi to paradoksalnie – że był zadowolony, że i on wreszcie jakąś dziurę w samolocie przywiózł⁹⁰.

Podczas pobytu w Northolt, 315 Dywizjon zanotował wiele sukcesów bojowych. Przykładem tego jest odbyty 14 sierpnia 1941 r. słynny lot bojowy „Circus 73”, podczas którego spośród 12 lotników dywizjonu 7 odniosło sukces – zgłoszono 8 zestrzeleń messerschmittów. Samemu Tadeuszowi Anderszowi tym razem nie było dane odnotować zwycięskiego zestrzelenia. Dla upamiętnienia tego świetnego bojowego wyczynu, dzień 14 sierpnia ogłoszono świętem 315 dywizjonu. Trzeba przy tym zauważyć, że w dużej mierze do zwycięstw dywizjonu Dęblińskiego przyczyniła się dobra współpraca z dywizjonami 308 Krakowskim i 306 Toruńskim, które również w tym czasie stacjonowały w Northolt i przeważnie brały udział w tych samych operacjach lotniczych⁹¹. Zwycięstw przybywało wraz z poprawą techniczno-bojowych właściwości maszyn; do końca 1941 r. dywizjon 315 kilkakrotnie był przezbrajany. Sformowano go na samolotach Hurricane I, w lipcu przyszły Spitfire IIA i Spitfire IIB, a od września latano już tylko na Spitfire VA i Spitfire VB. Jesienią 1942 r. dywizjony 306 i 315 jako jedyne w PSP przebroiły się

⁸⁷ *Ibidem*; A. Dobroński, *op. cit.*, s. 11; J. Kutzner, *op. cit.*, s. 68.

⁸⁸ T. Andersz, Relacja, 26 III 2005 r., nagranie w zbiorach autorki.

⁸⁹ *Ibidem*.

⁹⁰ *Ibidem*.

⁹¹ K. W. Kubala, *Pierwsze polskie skrzydło myśliwskie w locie bojowym „Circus 73”*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy” 2002, nr 1, s. 28, 33, 37.

na udoskonalone maszyny spitfire IXC⁹². Tadeusz Andersz wielokrotnie wykonywał loty bojowe na każdej z tych maszyn. Na samym Spitfire'rze tylko do końca 1941 r. wylatał prawie 40 godzin bojowych i drugie tyle w następnym roku⁹³.

Służba w lotnictwie niosła ze sobą niebezpieczeństwa, a nierzadko i tragedie nie tylko w czasie wykonywania zadań bojowych, ale także podczas lotów ćwiczebnych. Tadeusz Andersz był świadkiem wielu takich tragicznych wypadków, ale jedno zdarzenie utkwiło mu w pamięci szczególnie mocno. Wracał zresztą często do niego we wspomnieniach, nie kryjąc przy tym emocji, które nie opuszczały go nawet po wielu latach. Jego kolega z Dębłina por. Mirosław Ferić, pilot dywizjonu 303, stacjonującego w tym czasie wraz z dywizjonem 315 w Northolt, zginął 14 lutego 1942 r. podczas pierwszego po powrocie ze szpitala lotu próbnego na samolocie Spitfire VB nr BL432⁹⁴. W trakcie ćwiczenia lotów w szyku i walki powietrznej Ferić wszedł w strome nurkowanie. Na wysokości ok. 1500 m nastąpiło przeciążenie konstrukcji i oderwanie skrzydła, a następnie usterzenia. Prawdopodobną przyczyną katastrofy było nadmierne rozpędzenie samolotu w nurkowaniu⁹⁵. Andersz widział, jak Mirosław Ferić wsiada do maszyny, startuje, a potem nagle z przerażeniem dostrzegł, jak z nurkującego samolotu odpadają po kolei oba skrzydła, a następnie, jak kadłub wbija się w ziemię. Widział też szczątki ciała pilota porozrzucone wokół miejsca katastrofy⁹⁶. Po wojnie Tadeusz Andersz utrzymywał listowny kontakt z matką Ferića, zawsze gotów do udzielenia jej pomocy, gdyby zaistniała taka potrzeba⁹⁷. Uczestniczył też w wielu uroczystościach upamiętniających tego wspaniałego lotnika, m.in. na tym samym lotnisku wraz z prezydentem Ryszardem Kaczorowskim wziął udział w nabożeństwie i obchodach z okazji 65. rocznicy śmierci swego dęblińskiego kolegi⁹⁸.

Od 9 marca 1942 r. Tadeusz Andersz zaczął latać jako Flying Officer (F/O) i pierwszy lot w tym stopniu wykonał w operacji „Circus 113” nad Francją⁹⁹. Niebawem nadszedł czas krótkiego „odpoczynku”, więc na początku kwietnia dywizjon 315 został przeniesiony do Woodvale. Mimo że nowe lotnisko było rozległe, na początku miejsce to nie przypadło lotnikom do gustu. Piaszczysty teren i wietrzna pogoda sprawiały trudności mechanikom, ponieważ piasek dostawał się do wnętrza maszyn. Ponadto lotnicy mieszkali w barakach lub na stacjach rozrzuconych na dużej przestrzeni. Wszędzie było daleko: do kolegów, do miejsca dyżurowania, a także do centralnej łaźni – jedyne miejsce, gdzie można było się umyć¹⁰⁰. Nie można było natomiast narzekać na brak zajęć w powietrzu. Tadeusz Andersz często startował w trybie alarmowym, uczestniczył w osłonach konwojów oraz w patrolach ratownictwa morskiego¹⁰¹. Przewidziany dla dębliniaków „wypoczynek” skończył się już 5 września, kiedy to lotnicy powrócili do dobrze im znanego Northolt. Przenosiny oznaczały wznowienie lotów nad Francję – głównie w osłonie bombowców. Intensywność tych działań rosła z miesiąca na miesiąc – wypraw bojowych było coraz

⁹² J. B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne...*, s. 171.

⁹³ AIPMS, LOT.A.V.106/479 I-II, Książka lotów Tadeusza Andersza, kopia w posiadaniu autorki.

⁹⁴ O. Cumfít, H. K. Kujawa, *op. cit.*, s. 256.

⁹⁵ *Ku czci poległych...*, s. 194.

⁹⁶ R. Małolepszy, *Uczczono bohaterskiego pilota*, „Goniec Polski” 2007, nr 8, s. 18.

⁹⁷ T. Andersz, *Shortairmen...*

⁹⁸ R. Małolepszy, *op. cit.*

⁹⁹ AIPMS, LOT.A.V.106/479 I-II, Książka lotów Tadeusza Andersza, kopia w posiadaniu autorki.

¹⁰⁰ *Ibidem*, LOT.A.V.53/3, Kronika 315 Dyonu, wpis z 1 IV 1942 r., kopia w posiadaniu autorki.

¹⁰¹ *Ibidem*, LOT.A.V.106/479 I-II, Książka lotów Tadeusza Andersza, kopia w posiadaniu autorki.

więcej¹⁰². Towarzysze walk powietrznych cenili Tadeusza Andersza za jego dobry wzrok, dzięki któremu najczęściej pierwszy z grupy zauważał przeciwnika. Doceniali go też za to, że nigdy nie zgubił żadnego lotnika prowadzonego przez siebie w szyku. W czasie lotu dbał o skrzydłowego bocznego i wykonywał takie manewry, żeby lecący za nim mógł zdążyć. Zdawał sobie sprawę, że pozostawienie kolegi w samotności, grozi zestrzeleniem¹⁰³.

Jesienią 1942 r. do wojny powietrznej nad Europą włączyli się Amerykanie. W przeciwieństwie do Brytyjczyków preferowali oni dzienne naloty na cele niemieckie. Bombowce latały bez eskorty samolotów myśliwskich z powodu braku myśliwca o wystarczająco dużym zasięgu. Z czasem wzrosła liczba nalotów prowadzonych za dnia, z udziałem coraz większej liczby myśliwców w eskorcie¹⁰⁴. W grudniu 1942 r. w dywizjonie Dęblińskim pojawił się kpt. Francis Gabreski, młody amerykański pilot polskiego pochodzenia¹⁰⁵. Przybył on do Anglii wraz z amerykańską 56 Grupą Myśliwską i został przydzielony do 1 Polskiego Skrzydła Myśliwskiego, by zdobyć doświadczenie bojowe u boku swych renomowanych rodaków. Opiekę nad nim zlecono Tadeuszowi Anderszowi i to jemu właśnie późniejszy as amerykańskiego lotnictwa zawdzięcza swe lotnicze ostrogi. Po latach wspominał: *Zostałem tam przedstawiony dowódcy, podpułkownikowi Mieczysławowi Mümlerowi, który (...) przydzielił mnie do dywizjonu 315 (...). Dowódcą dywizjonu był wtedy major Tadeusz Sawicz; on z kolei oddał mnie pod opiekę jednego z dowódców eskadr, porucznika Tadeusza Andersza*¹⁰⁶. *Tym dwu ludziom zawdzięczać miałem najcenniejsze lekcje na temat walk powietrznych*¹⁰⁷. Ponieważ Gabreski doskonale mówił po polsku, łatwo mu było nawiązać serdeczne stosunki z towarzyszami broni z dywizjonu. Przygotowanie amerykańskiego lotnika również dzięki temu nie trwało długo. W zasadzie po kilku dniach teorii pilot był gotów do pierwszego lotu na samolocie Spitfire¹⁰⁸. Sam instruktor wspominał ten czas z humorem: *Jak ja uczyłem innych latać na spitfire'rze, to zawsze mówiłem, żeby spitfire'a traktować jak młodą dziewczynę. Nie szarpać maszyną, to da wszystko, co od niej się wymaga i co ona mogła dać*¹⁰⁹. Anderszowi zależało na tym, by młody lotnik nabierał doświadczenia i odnosił sukcesy. Wielki dzień nadszedł wreszcie w styczniu 1943 r. Major Sawicz wyznaczył mianowicie Gabreskiego na skrzydłowego bocznego Tadeusza Andersza w operacji „Circus”. Przed lotem Andersz, przypominając swemu podopiecznemu, że głównym zadaniem skrzydłowego jest ochranianie lidera, trzymanie oczu szeroko otwartych, dodał mu jednocześnie otuchy i pewności, że jest on dobrze przygotowany do lotu

¹⁰² J. Kutzner, *op. cit.*, s. 129.

¹⁰³ M. Z. Andersz, Rozmowa z ... 31 VII 2014 r., mps w zbiorach autorki.

¹⁰⁴ W. Matusiak, *Polskie Skrzydło Myśliwskie w Wielkiej Brytanii*, „Biuletyn IPN” 2007, nr 10–11, s. 67.

¹⁰⁵ Francis Stanley „Gabby” Gabreski urodził się w 1919 r. w polskiej rodzinie w Oil City (Pensylwania). Jego ojciec, Stanisław Gabryszewski, pochodził z Lubelszczyzny. W 1909 r. osiedlił się w Ameryce i tam ożenił się z Polką, pochodzącą z tego samego regionu Polski. „Gabby” wstąpił do amerykańskiego lotnictwa i przeszedł chrzest bojowy podczas japońskiego ataku na Pearl Harbor. Po przybyciu do Europy, na prośbę o czasowy przydział do polskiej jednostki, trafił do dywizjonu 315 pod skrzydła Tadeusza Andersza. We wspomnieniach często podkreślał, że od Polaków nauczył się prawdziwego fachu pilota myśliwskiego. Zakończył wojnę jako jeden z najwybitniejszych amerykańskich asów lotnictwa, mając na koncie największą liczbę 28 potwierdzonych zestrzelonych samolotów niemieckich spośród wszystkich pilotów amerykańskich w Europie.

¹⁰⁶ W tym czasie Andersz nie był jeszcze dowódcą eskadry. Dowództwo objął w kwietniu 1943 r.

¹⁰⁷ F. S. Gabreski, *Gabby pilot myśliwski*, Warszawa 2001, s. 74.

¹⁰⁸ *Ibidem*, s. 76.

¹⁰⁹ T. Andersz, Relacja, 4 VI 2005 r., nagranie w zbiorach autorki.

bojowego¹¹⁰. Choć pierwszy lot upłynął spokojnie, na spotkanie z wrogiem Gabreski nie musiał czekać długo. 3 lutego Dywizjon 315 wystartował na operację „Circus” w okolicy St. Omer. A oto jak sam Andersz zapamiętał ten lot (leciał tuż obok Gabreskiego): (...) *lecimy w takich chmurach 5 na 10 i jego mam na skrzydle, i widzę, bo przecież mam oko już wytrenowane, że pod nami gdzieś w chmurach leci Focke-Wulf. Mówię: – Gabryl pochyl się – a on nie rozumiał, – no mach swój pochyl, czyli z samolotu się pochyl to zobaczysz samolot. – Bo ja w ten sposób byłem ustawiony, że wystarczyło nabrać prędkości, zrobić unik i byłem mu na ogonie, a Gabreski był prawie nad nim. (...) I teraz dokładnie tylko chodziło o to, żeby on się pochylał i oddał salwę i miał być zestrzelony samolot. A koniecznie chciałem, żeby on go zestrzelił. No i nie widzi. Czy nie zrozumiał? Powiedziałem mu przedtem, nigdy nie strzelaj do samolotu jak ci się wydaje, że jesteś za blisko (...). I on, ni stąd, ni zowąd – widział jakieś dwa punkciki na horyzoncie – i tam oddał salwę. No głupie to było. Salwa daje smugi, Focke-Wulf zauważył samolot, odwrócił się na plecy i uciekł. Oglądamy zdjęcie. – Boże drogi, tutaj jest Focke-Wulf taki duży jak wrota od stodoły – to było jego określenie. No, ale trudno (...), a chciałem koniecznie, żeby on zestrzelił ten samolot, co mi tam zestrzelenie jednego samolotu¹¹¹. Wspólne doświadczenia sprawiły, że między lotnikami zawiązała się przyjaźń. Francis Gabreski nie szczędził Anderszowi miejsca na kartach swych powojennych wspomnień: *Bardzo zaprzyjaźniłem się z Tadkiem Anderszem, nieco starszym ode mnie, szczupłym, przystojnym (...). Pochodził on z dobrze sytuowanej, inteligentnej rodziny, którą porzucił uciekając z Polski¹¹². Krótki staż amerykańskiego lotnika zakończył się już 26 lutego. Jakże ciężko było – wspominał dalej Gabreski – powiedzieć żegnajcie, wszystkim drogim przyjaciółom z Dywizjonu 315, zwłaszcza Tadeuszowi Anderszowi. Spędziliśmy cały wieczór w barze, ale w końcu przyszedł na mnie czas. (...) Żaden z nas w tym czasie nie wiedział, że zrzędzeniem losu przyjdzie nam w przyszłości raz jeszcze latać razem¹¹³.**

Swoje pierwsze zwycięstwo Tadeusz Andersz odniósł 4 kwietnia 1943 r., lecąc na samolocie Spitfire IX nr BS408, w czasie operacji „Ramrod 51”, w eskorcie amerykańskich latających fortów nad Rouen¹¹⁴. Nie był to jednak szczęśliwy dzień dla dywizjonu 315. W powietrznej walce został zestrzelony Sgt. Tadeusz Ostrowski, a przy wykonywaniu manewrów obronnych zderzyli się ze sobą dowódca eskadry F/L Stanisław Łukaszewicz i F/O Przemysław Panek¹¹⁵. Straty trzech poległych lotników nie mogły zrekompensować jednoczesne zwycięstwa. Andersz wspominał: *Na wysokości lecimy. Sawicz prowadzi cały dywizjon, ja prowadzę lewą czwórkę. Widzę, że leci (nieprzyjacielski samolot – red.) 5 tys. stóp niżej i melduję do Sawicza, to on do mnie mówi: Na co czekasz? Więc poleciałem. No jak tu zestrzelić? Jak tu zrobić, żeby nie zabić pilota? Bo nie to było w moim przekonaniu. Mówię: dureń, nic nie zareagował, więc przejechałem się przez tego pilota. Ale wyskoczył w ten czas, obudził się i wyskoczył (ze spadochronem – red.), więc byłem zadowolony¹¹⁶. Poza pewnym zestrzeleniem FW 190 przez Tadeusza Andersza, o uszkodzeniu takich maszyn zameldowali S/L*

¹¹⁰ F. S. Gabreski, *op. cit.*, s. 72, 78.

¹¹¹ T. Andersz, Relacja, 26 IX 2006 r., nagranie w zbiorach autorki. Francis Gabreski podobnie zapamiętał ten lot i opisał go szczegółowo wraz z wnioskami w swej biografii. Zob. F. S. Gabreski, *op. cit.*, s. 84–87.

¹¹² *Ibidem*, s. 74.

¹¹³ *Ibidem*, s. 92.

¹¹⁴ AIPMS, LOT.A.V.106/479 I-II.

¹¹⁵ *Ku czci poległych...*, s. 194.

¹¹⁶ T. Andersz, Relacja, 26 IX 2006 r., nagranie w zbiorach autorki.

Tadeusz Sawicz i F/S Mieczysław Matus¹¹⁷. Jeszcze tego samego dnia Tadeusz Andersz objął po por. Łukaszeviczu dowództwo eskadry „A”¹¹⁸. Kolejne dni przynosiły coraz to trudniejsze zadania i nadal sukcesy przeplatały się ze stratami. Tak było również 15 maja, gdy w godzinach popołudniowych F/L Andersz poprowadził dywizjon w operacji „Circus 297” na osłonę Mitchelli (samoloty bombowe – red.) nad Cean. Jedna z sekcji wyprawy została zaatakowana przez Focke-Wulfy. W walce z nimi zwycięstwo zgłosiło 2 polskich myśliwców: F/O Stanisław Blok – zestrzelenie, a F/O Ryszard Dubielecki uszkodzenie maszyny wroga. Niestety zginął płk Stefan Pawlikowski, a do niewoli dostał się Sgt. Piotr Lewandowski¹¹⁹. Żadne więc sukcesy i awanse nie cieszyły, kiedy w tym samym czasie ginęli koledzy.

Znów przyszła kolej na odpoczynek. 1 czerwca dywizjon przeniósł się do Hutton Cran-
swick, zostawiając samoloty Spitfire IX dywizjonowi 303. W zamian otrzymał stare maszyny Spitfire VB, VC. Wypraw bojowych było teraz znacznie mniej. Miesiąc później ponownie zmieniono miejsce stacjonowania, tym razem dywizjon trafił do Ballyhalbert, skąd piloci głównie wykonywali patrole nad konwojami lub startowali w trybie alarmowym. W listopadzie dywizjon został przeniesiony do Heston, ale Andersza wysłano na lotnisko satelickie 61 OTU w Montford Bridge, gdzie objął funkcję instruktora szkolenia lotniczego. To właśnie tam los jeszcze raz zetknął go z Francisem Gabreskim, już wówczas podpułkownikiem (Lt. Col.)¹²⁰. Tadeusz Andersz zwierzył się swemu byłemu podopiecznemu ze swego kiepskiego nastroju. *Wyznał mi – wspominał po latach Gabreski – że wynika to z poczucia, że wraz z kolegami znalazł się na bocznym torze*¹²¹. Instruktor nie chciał siedzieć na oddalonym lotnisku, bez latania bojowego, gdzie każdy przychodzi na chwilę, wyszkoli się i odchodzi. Do tego latanie z niedoszkolonymi ludźmi, przychodzącymi po przeróżnych szkołach, jest zgoła niebezpieczne. Dlatego Gabreski zaproponował wówczas przyjacielowi, aby ten przyszedł latać do niego¹²². Andersz przyjął zaproszenie kolegi i 9 marca 1944 r. za zgodą Dowództwa Polskich Sił Powietrznych wstąpił do 61 dywizjonu myśliwskiego (Fighter Squadron) 56 Grupy Myśliwskiej (Fighter Group) podległej amerykańskiej 8 Flocie Powietrznej (Air Force USAAF). W dywizjonie, którym dowodził Francis Gabreski, Andersz rozpoczął loty bojowe z bazy Halesworth na ciężkich myśliwcach P-47 Thunderbolt. Już 9 kwietnia, lecąc w osłonie „Latających Fortec” nad Kilonię, zestrzelił samolot Messerschmitt Bf 109, który wpadł w pionowy korkociąg i roztrzaskał się o ziemię. Tadeusz Andersz nie był jednak jedynym polskim lotnikiem służącym w amerykańskich Siłach Powietrznych. Za sprawą Gabreskiego, latało z nim jeszcze kilku kolegów: Aleksander Gabszewicz, Zbigniew Janicki, Bolesław Gładych, Witold Łanowski, Kazimierz Rutkowski i Tadeusz Sawicz¹²³. Wszyscy ci lotnicy, którzy cierpieli na brak możliwości bezpośredniego udziału w walce, znaleźli się tam na zasadzie ochotniczego przydziału i znacznie przyczynili się do sukcesów 56 Grupy. *To, że ci chłopcy uzyskali możliwość latania z nami – wspominał Gabreski – sprawiło mi ogromną satysfakcję. Byłem przecież ich dłużnikiem, teraz w jakimś małym stopniu dług swój spłaciłem*¹²⁴.

¹¹⁷ J. Kutzner, *op. cit.*, s. 144.

¹¹⁸ W. Zmyślony, *Tadeusz Andersz*, <http://www.polishairforce.pl/andersz.html> (21 III 2014).

¹¹⁹ J. Kutzner, *op. cit.*, s. 158.

¹²⁰ T. Andersz, *Shortairmen...*

¹²¹ F. S. Gabreski, *op. cit.*, s. 159.

¹²² T. Andersz, *Shortairmen...*

¹²³ W. Zmyślony, *op. cit.*

¹²⁴ F. S. Gabreski, *op. cit.*, s. 160.

Po odbyciu służby w amerykańskim dywizjonie, 15 czerwca 1944 r. Tadeusz Andersz został skierowany do 84 GSU w Aston Down, jednostki pomocniczej 84 Grupy Myśliwskiej RAF. Sytuacja zmieniła się jednak, kiedy to 18 sierpnia dywizjon 315 stracił swojego dowódcę, kpt. Eugeniusza Horbaczewskiego w operacji bojowej „Rodeo 385”¹²⁵. Następnego dnia Tadeusz Andersz został przeniesiony do dębliniaków, by zastąpić swego kolegę; dowódcą 315 Dywizjonu Dęblińskiego był od 19 sierpnia 1944 r. do 5 kwietnia 1945 r. Dywizjon stacjonował na początku w Brenzett i latał głównie w osłonie bombowców systematycznie bombardujących Niemcy. W październiku dywizjon przebywał przez 2 tygodnie w Andrews Field, następnie, niewiele dłużej, w Coltishall, a później 11 tygodni w Peterhead¹²⁶. Pobyt w Peterhead był wyjątkowo trudny. Dywizjon operował w ciężkich warunkach atmosferycznych, wykonując loty tuż nad powierzchnią morza, przy zerowej widoczności, wyłącznie za pomocą wysokościomierzy barometrycznych. Loty trwały przeważnie po ok. 5 godzin, a w walkach z nieprzyjacielem dywizjon stracił w tym czasie 5 pilotów¹²⁷. Za wyróżniającą się służbę bojową dywizjon 315 otrzymał 4 odznaczenia DFC/DFM¹²⁸, z których jeden DFC przyznano indywidualnie S/L Tadeuszowi Anderszowi¹²⁹.

W połowie stycznia 1945 r. dywizjon powrócił do Andrews Field i stamtąd operował już do zakończenia działań wojennych. 21 lutego 1945 r. S/L Tadeusz Andersz, lecąc na samolocie Mustang III nr 481, poprowadził dywizjon nad Osnabrück, gdzie piloci stoczyli ostatnią w swej historii zwycięską walkę powietrzną, zgłaszając 3 samoloty zestrzelone pewnie, 1 prawdopodobnie zestrzelony i 2 uszkodzone. Dowódca dywizjonu zapisał wówczas na swym koncie prawdopodobne (nie zaobserwował zniszczenia maszyny wroga) zestrzelenie Focke-Wulfa. Były to ostatnie zestrzelenia dębliniaków w czasie II wojny światowej¹³⁰. 6 kwietnia 1945 r. Tadeusz Andersz przekazał dowództwo dywizjonu 315 S/L Władysławowi Potockiemu, a sam trafił do sztabu Fighter Command HQ, a miesiąc później rozpoczął służbę w dowództwie 12 Grupy Operacyjnej RAF¹³¹.

Wojnę zakończył Tadeusz Andersz w polskim stopniu majora dyplomowanego (Squadron Leadera). Wykonał 132 loty bojowe; w powietrzu spędził 341 godzin i 30 minut¹³². Na swym koncie odnotował 2 zwycięstwa pewne oraz 1 prawdopodobne. Otrzymał liczne odznaczenia, a najważniejsze z nich to: Order Odrodzenia Polski Polonia Restituta III i IV kl., Krzyż Srebrny Orderu Wojennego Virtuti Militari (nr 11082), trzykrotnie Krzyż Walecznych, Order Zasługi RP IV kl., czterokrotnie medal lotniczy, Medal Wojny Obronnej 1939 r., brytyjski oraz amerykański Distinguished Flying Cross, czterokrotnie amerykański Air Medal, a także Prezydencką Wzmiankę¹³³ i francuski L'Ordre de la Resistance Polonoise¹³⁴.

¹²⁵ *Ku czci poległych...*, s. 467.

¹²⁶ J. Kutzner, *op. cit.*, s. 226, 233.

¹²⁷ Zginęli: Sgt Adolf Richter, F/S Antoni Ciundziewicki, F/L Jerzy Schmidt, F/O Andrzej Czerwiński oraz P/O Tadeusz Lubicz-Lisowski. Szerzej: *Ku czci poległych...*, s. 497, 499, 504, 506.

¹²⁸ Distinguished Flying Cross (dla oficerów), Distinguished Flying Medal (dla podoficerów) – za wybitną służbę w lotnictwie.

¹²⁹ J. B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne...*, t. 2, Gdańsk 2002, s. 477.

¹³⁰ J. Kutzner, *op. cit.*, s. 226.

¹³¹ Ministry of Defence, Płk dypl. (pilot) Tadeusz Andersz – particulars of the military services, kopia w posiadaniu autorki.

¹³² AIPMS, LOT.A.V.106/479 I-II, Książka lotów Tadeusza Andersza, kopia w posiadaniu autorki.

¹³³ J. B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne...*, t. 2, s. 416. Wprawdzie Prezydencką Wzmiankę (Presidential Unit Citation) przyznaje się jednostkom wojskowym, ale osoba, która brała udział w wyróżnionej akcji może używać baretki odznaczenia na mundurze.

¹³⁴ J. Zieliński, T. Krzystek, *Dowódcy dywizjonów Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie*, Poznań 2002, s. 8;

Od 17 września 1945 r. do 6 kwietnia 1946 r. Tadeusz Andersz odbywał przeszkolenie w Wyższej Szkole Lotniczej w Weston-super-Mare, a następnie został włączony do personelu bazy w Coltishall. 4 maja 1946 r. przejął po S/L Józefie Jęce dowodzenie 306 Dywizjonem Myśliwskim Toruńskim¹³⁵. Był ostatnim dowódcą tegoż dywizjonu, rozformowanego 6 stycznia 1947 r. Otrzymał w tym czasie propozycję przejścia do lotnictwa brytyjskiego, ale nie zdecydował się od razu na ten krok, licząc się ze zdaniem swej narzeczonej (od 1947 r. żony) Heleny Wandy Rutkowskiej¹³⁶, absolwentki Wydziału Medycyny Uniwersytetu Jagiellońskiego, poznanej jeszcze w Northolt, gdzie służyła w brytyjskich Kobięcych Pomocniczych Siłach Powietrznych (WAAF)¹³⁷.

Anderszowie zamieszkali na stałe w Anglii, gdyż powojenna sytuacja polityczna nie zachęcała do powrotu do kraju. Żona Tadeusza Andersza, Helena kontynuowała służbę w PSP w randze majora, pracując jako stomatolog. Rodzina pozostawiona w Polsce nie dawała znaku życia. Mimo że rodzice Tadeusza przeżyli wojnę, nie było im dane spotkać się z Tadeuszem ani też poznać jego żony. Matka zmarła w 1956 r. w wieku 61 lat, a ojciec w 1968 r., dożywając 71 lat. Przez wszystkie te lata mieszkali z synem Mieczysławem w Poznaniu. Starszy brat Florian w czasie wojny pracował w Poznaniu jako kierowca. Kiedy Niemcy wycofywali się na zachód, zmusili go do wyjazdu razem z nimi. Po wojnie bracia szukali go, pisali do Czerwonego Krzyża, ale nie otrzymali odpowiedzi. Zdołali tylko załuszczyć, że Florian, który już w dzieciństwie podobnie jak cała rodzina wykazywał talenty muzyczne, po wojnie założył orkiestrę w armii amerykańskiej¹³⁸. Tadeusz miał szczęście po latach spotkać się ze swym żyjącym w Szczecinie młodszym bratem Mieczysławem.

Tadeusz Andersz zdecydował się jednak wkrótce na powojenną służbę w Royal Air Force. Po odbyciu w 1948 r. czteromiesięcznej służby w Polskim Korpusie Przysposobienia i Rozmieszczenia nr 5 trafił na przeszkolenie lotnicze w RAF, trwające do 30 czerwca 1953 r. Służbę w lotnictwie transportowym rozpoczął zaraz po ukończeniu szkolenia. Szybko uzyskał najwyższą kategorię pilota i jako jedyny Polak latał z VIP-ami na trasach między Nową Zelandią, Japonią i Singapurem. Na 10 lat przed emeryturą przeszedł do służby naziemnej, poprzedzonej 2-letnim szkoleniem kontroli ruchu lotniczego oraz rozpoznania radiolokacyjnego w lotnictwie wojskowym. Od 2 lipca 1963 r. był przez rok dowódcą Centralnego Ośrodka Kontroli Ruchu Lotniczego w Ugsbridge, a przez kolejnych 9 lat dowódcą Wojskowo-Cywilnego Ośrodka Kontroli Ruchu Lotniczego w West Drayton. 27 września 1973 r., w wieku 55 lat, w stopniu pułkownika lotnictwa, po 25 latach służby w wojskowym lotnictwie brytyjskim, odszedł do rezerwy¹³⁹.

Na emeryturze nie osłabił swej aktywności życiowej. Szybko znalazł pracę w Ministerstwie Edukacji, jako urzędnik służby cywilnej, zaczął też działać społecznie. Został

T. Andersz, Przebieg służby płk. dypl. pil. ... w latach 1948–1973, kopia w posiadaniu autorki.

¹³⁵ 306 dywizjon był trzecim polskim dywizjonem myśliwskim utworzonym w Wielkiej Brytanii. Jego formowanie rozpoczęto 21 VIII 1940 r. w Blackpool zgodnie z rozkazem zastępcy generalnego inspektora sił powietrznych, płk. Wacława Iwaszkiewicza. Zob. szerzej W. Matusiak, *306 Dywizjon Myśliwski Toruński*, Warszawa 2003.

¹³⁶ A. Dobroński, *op. cit.*, s. 11.

¹³⁷ Zob. R. Gretzyngier, W. Matusiak, J. Zieliński, *op. cit.*, s. 132.

¹³⁸ *Ibidem*.

¹³⁹ T. Andersz, Przebieg służby płk. dypl. pil. ... w latach 1948–1973, kopia w posiadaniu autorki; A. Dobroński, *op. cit.*, s. 11; W. Zmysłony, *op. cit.*

wiceprezesem i członkiem Komitetu Wykonawczego Stowarzyszeniu Lotników Polskich (SLP). Po rezygnacji z wiceprezesury przez 5 lat był sekretarzem Funduszu Społecznego SLP, naczelnym oficerem Opieki Społecznej SLP oraz sekretarzem Apelu Lotnika Polskiego. Przygotowywał apele roczne oraz radiowe, ubiegał się o środki dla potrzebujących byłych lotników lub wdów po lotnikach, jak również o wsparcie finansowe dla polskich instytucji (w tym dla Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego). Dzięki niemu trafiały do Polski pieniądze, paczki żywnościowe i lekarstwa. Z czasem został też wiceprzewodniczącym, a później przewodniczącym Komitetu Wykonawczego Rządowej Pomocy byłym Żołnierzom Polskim na terenie Wielkiej Brytanii. Jako członek tzw. Working Committee of the British Refugee Council wiele dobrego zrobił dla Polaków przybywających z Polski do Wielkiej Brytanii. Należał też do zarządu Koła XIII Promocji Szkoły Podchorążych Lotnictwa. Przez ponad 10 lat zajmował się również sprawami związanymi z historią lotnictwa polskiego w II wojnie światowej (w tym także konserwacją materiałów archiwalno-historycznych). Był także przewodniczącym Komitetu Redakcyjnego lotniczego kwartalnika „Skrzydła”, w którym znalazło się wiele artykułów jego autorstwa¹⁴⁰.

Od 1981 r. Tadeusz Andersz wchodził do władz RP na uchodźstwie: był członkiem Rady Narodowej, podsekretarzem stanu w Ministerstwie Informacji, a także adiutantem lotniczym prezydentów RP: Edwarda Raczyńskiego, Kazimierza Sabbata i Ryszarda Kaczorowskiego¹⁴¹. W roli nie tylko adiutanta, ale przede wszystkim przyjaciela prezydenta Kaczorowskiego, towarzyszył mu w jego pierwszej podróży do wolnej Polski i na uroczystości przekazania Lechowi Wałęsie insygniów władzy prezydenckiej. Od tej chwili był w Polsce częstym gościem honorowym i brał udział w licznych uroczystościach rocznicowych, kombatanckich i patriotycznych. Z czasem Warszawa stała się dla niego (podobnie jak dla prezydenta Kaczorowskiego) drugim domem. Anderszowie nie mieli dzieci. Gdy w 1996 r. zmarła w Londynie żona Tadeusza Andersza, mąż przywiózł jej prochy do Polski, na warszawskie Powązki¹⁴². Często wspominał żonę z wielkim oddaniem i czułością. W Polsce kontynuował Andersz członkostwo wielu rad, funduszy, zarządów, komitetów organizacyjnych, był także inicjatorem wydawnictw i uroczystości upamiętniających dokonania lotników polskich¹⁴³. Za działalność powojenną został odznaczony Krzyżem Oficerskim i Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski. 7 maja 2005 r. we Wrocławiu wziął udział w uroczystych obchodach 60. rocznicy zakończenia II wojny światowej. Otrzymał wówczas z rąk prezydenta Aleksandra Kwaśniewskiego nominację na generała brygady WP¹⁴⁴.

Ostatnie lata życia Tadeusz Andersz spędził głównie w Polsce, w otoczeniu przyjaciół i rodziny. Związany był głównie z Warszawą, gdzie miał własne mieszkanie, ale wciąż z entuzjazmem podróżował po całym kraju, często u boku prezydenta Kaczorowskiego. Wielokrotnie był w Dęblinie w „Szkole Orłąt”, w Krakowie w Muzeum Lotnictwa, jeździł do Częstochowy, Rzeszowa, Sochaczewa, gościł w Rembertowie na uroczystościach

¹⁴⁰ T. Andersz, Ciąg dalszy curriculum vitae ... (1973–1985), kopia w posiadaniu autorki.

¹⁴¹ W. Zmyślony, *op. cit.* Ta szczególna funkcja była jakby ukoronowaniem jego kariery wojskowej. Chociaż z natury zbyt skromny, by chwalić się osiągnięciami, to był dumny z tej nominacji i zaszczytnej funkcji. *Ibidem*.

¹⁴² Dr n. med. Helena Wanda Andersz, major służby zdrowia PSP i RAF zmarła 27 XII 1996 r. Na jej grobie widnieje napis: *Wierna przysiędze lekarskiej. Spętana Sercem, oddana Polsce*.

¹⁴³ A. Dobroński, *op. cit.*, s. 11.

¹⁴⁴ *Postanowienie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej o nadaniu stopnia oficerskiego generała z dnia 7 maja 2005 r., nr W. 111-16-05*, „Monitor Polski” 2005, nr 30, poz. 417.

organizowanych przez ks. prałata Edwarda Żmijewskiego, odwiedzał też Krosno na zaproszenie zaprzyjaźnionej Fundacji Otwartych Serc im. Bogumiły Nykiel-Ostrowskiej. W tym mieście wraz z prezydentem Kaczorowskim był gościem honorowym na Górskich Zawodach Balonowych. Przedstawiciele Fundacji wspominali: *Zawsze będziemy pamiętać uśmiech, ciepło i dobroć serca generała. A także niezliczone anegdotki z jego życia, opowieści o przygodach lotniczych i jego wielką sympatię dla ludzi*¹⁴⁵. Wolny czas, choć było go niewiele, lubił spędzać w Rybnie, nad jeziorem, gdzie miał działkę rekreacyjną, a także u swego brata Mieczysława w Szczecinie. Zawsze chętnie przyjmował zaproszenia od przyjaciół na uroczystości rodzinne, cenił sobie święta spędzone w gronie bliskich, gromadził też liczne pamiątki z wyjazdów. Ostatnie wielkie wydarzenie w Polsce z jego udziałem, to V Światowy Zjazd Lotników Polskich, który odbył się 24 sierpnia 2007 r. w Warszawie¹⁴⁶. Jeszcze miesiąc przed śmiercią wraz z innymi polskimi weteranami gościł na pokazach lotniczych w Duxford.

Tadeusz Andersz znany był z dobrego humoru, niespożytej energii oraz manier dżentelmena. Zawsze elegancki, do ostatnich dni nie rozstał się z lotniczym mundurem. Zmarł 29 października 2007 r. w swym domu w Londynie, niedługo po swych 89 urodzinach. Nabożeństwo żałobne odbyło się 15 listopada w kościele św. Andrzeja Boboli w Londynie. Lotnika, udającego się z Northolt w swą ostatnią podróż do Polski, pożegnał przelatujący nad lotniskiem samolot Spitfire. Następnego dnia uroczystościom w Katedrze Polowej WP przewodniczył bp polowy Tadeusz Płóski. W homilii pożegnalnej przypomniał życiorys zmarłego i podkreślił jego zasługi dla ojczyzny¹⁴⁷. W pogrzebie, który odbył się z udziałem kompanii i orkiestry reprezentacyjnej WP, oprócz rodziny i przyjaciół uczestniczyli oficerowie polscy i amerykańscy, żołnierze i kombatanci. Generał Andersz spoczął w grobie rodzinnym, w Alei Zasłużonych na warszawskich Starych Powązkach.

SUMMARY

Iwona Walentynowicz, General Tadeusz Andersz, Forgotten Hero of the Polish Air Force

The article presents the biography of Brig. Gen. Tadeusz Andersz, an outstanding pilot and commander of Polish fighter squadrons in Britain.

Tadeusz Andersz graduated from the Polish Air Force College at Deblin on the outbreak of World War II. After reaching France at the beginning of 1940, he fought in the fighter patrol defending Rennes. In Britain he underwent training on British aircraft and operational training at 56 OTU (operational training unit) at Sutton Bridge, after which he was posted to 315 „Dęblin” Fighter Squadron. In 1943, after shooting down a Fw-190, he was appointed a flight commander in the squadron. In November 1943 he was sent as an instructor to 61 OTU. From March 1944 he fought with the US 56th Fighter Group, and on 18 August 1944 he took command of 315 Squadron. He has completed 132 sorties, scoring 2 confirmed and 1 probable aerial victories. In 1945 he was awarded the Silver Cross of Virtuti Militari for his combat merits

¹⁴⁵ *Pożegnaliśmy wielkiego Człowieka*, <http://otwartychserc.org/dzialalnosc-2007/89-pozegnalismy-wielkiego-czlowieka.html> (31 III 2014).

¹⁴⁶ W. Matusiak, *Zmarł gen. bryg. pil. Tadeusz Andersz*, „Skrzydłata Polska” 2007, nr 11, s. 49.

¹⁴⁷ *Pożegnaliśmy wielkiego...*

during World War II. He then commanded 306 'Toruń' Squadron from January 1946 until its disbandment.

After the war Tadeusz Andersz lived in Britain and continued to serve with the air force. Until the last days of his life he was active in the Polish Air Force Association. He was the ADC of the Polish President-in-Exile Ryszard Kaczorowski. After Poland regained independence has often visited his homeland, promoting the glorious history of the Polish Air Force in World War II.

РЕЗЮМЕ

Ивона Валентинович, Генерал Тадеуш Андерш забытый герой Польских военно-воздушных сил

В статье представлена биография ген. Тадеуша Андерша, выдающегося пилота и командира польских истребительных дивизионов в Великобритании.

Тадеуш Андерш окончил военно-воздушное офицерское училище в Дэмблине в день, когда началась вторая мировая война. После того, как он оказался во Франции в начале 1940 г., сражался в составе истребительного патруля Реннес. В Великобритании был переподготовлен на британские самолеты и в операционном отношении подготовлен в 56 ОТУ (подразделение операционной подготовки) в Суттон Бридж, после чего был прикреплен к 315 дэмблинскому дивизиону истребителей. В 1943 г. после сбития FW-190 стал командиром эскадрильи этого-же дивизиона. В ноябре 1943 г. был направлен в 61 ОТУ как инструктор обучения. С марта 1944 г. сражался в дивизионе 84 истребительной группы США, а 18 августа 1944 г. стал командиром 315 дивизиона. Произвел 132 боевых вылета и имел на своем счету 2 точные победы и 1 вероятную. В 1945 г. был награжден серебряным Крестом Виртути Милитари за боевые заслуги во время второй мировой войны. С января 1946 г. до момента расформирования командовал 306 торуньским дивизионом.

После войны Тадеуш Андерш поселился в Великобритании и продолжал службу в военной авиации. До последних дней жизни активно участвовал в деятельности Общества польских пилотов. Был адъютантом президента РП Ришарда Качаровского. После восстановления независимости Польши многократно бывал на родине с честью популяризируя историю польской авиации во второй мировой войне.