

GRZEGORZ ŚLIŻEWSKI

Fundacja Historyczna Lotnictwa Polskiego

Puchacz z Częstochowy

Porucznik pilot Hieronim Dudwał (1913–1940)

ABSTRACT

Lieutenant Hieronim Dudwał, who hailed from Częstochowa, was one of the most effective pilots during the early period of World War II. He achieved four aerial victories during the initial phases of the German invasion of Poland in September 1939. Dudwał's success was even more impressive because he flew aircraft that were technically inferior to those of the enemy. After evacuating to Romania, he quickly made his way to France by rail. Dudwał died on 7 June 1940, when his aircraft was shot down and crashed into a forest near La Marre. He is buried in the Polish soldier's cemetery in Aubérive.

Przewaga technologiczna oraz ilościowa *Luftwaffe* nad polskim lotnictwem wojskowym w 1939 r. nie pozostawiała złudzeń, kto będzie kontrolował przestrzeń powietrzną podczas konfliktu. Z powodu różnych potencjałów gospodarczych obu państw kwoty przeznaczane przez II Rzeczpospolitą i Niemcy na zbrojenia preferowały siły zbrojne III Rzeszy. Powietrznej nawaie przeciwstawić się mogły – oprócz artylerii przeciwlotniczej – polskie samoloty myśliwskie PZL P.11 i starsze PZL P.7, które były produktem rodzimego przemysłu lotniczego i miały doskonałe parametry na początku lat trzydziestych XX w., stawiające je w czołówce lotnictwa wojskowego na całym świecie. Jednak z powodu skokowego rozwoju lotniczej myśli technicznej straciły na swojej wartości niespodziewanie i nadszyczej szybko.

Próba przeciwdziałania operacjom niemieckiego lotnictwa spoczęła zatem na barkach polskich pilotów myśliwskich, których wyszkolenie, mimo niedostatków sprzętowych, pozwalało na skuteczne starcie z *Luftwaffe*. Wydawałoby się, że ich walka jest z góry skazana na porażkę, jednak

oficjalnie na ich konto zaliczono zniszczenie 125 samolotów wroga, kolejnych 10 prawdopodobnie, a 13 innych uznano za uszkodzone.¹ Ten wynik odzwierciedla wysiłek polskich pilotów myśliwców, którzy na przestarzałym sprzęcie, przy problemach w zaopatrzeniu, próbowali powstrzymać *Luftwaffe*. Tym bardziej zatem należy docenić ten fakt, a zwłaszcza nietuzinkowe umiejętności taktyczne i pilotażowe, które pozwoliły taki rezultat osiągnąć.

Wśród powietrznych zwycięzców byli oczywiście mniej i bardziej skuteczni piloci. Wśród tych, którzy zgłosili największą liczbę zwycięstw, należy wymienić trzech podporuczników: Stanisława Skalskiego² ze 142 Eskadry Myśliwskiej (dalej: EM), który meldował cztery zestrzelenia plus jedno zespołowe (oraz udział w zespołowym uszkodzeniu niemieckiego samolotu), Hieronima Dudwała ze 113 EM, który zapisał na swoje konto cztery maszyny przeciwnika, Czesława Głowczyńskiego³ ze 162 EM z trzema zestrzeleniami plus jednym zwycięstwem zespołowym oraz mjr. Mieczysława Mümlera,⁴ dowódcę III/3 Dywizjonu Myśliwskiego (dalej: DM), który miał identyczne sukcesy jak ppor. Głowczyński.

Ze wspomnianej czwórki tylko jeden pilot nie przeżył wojny. Podporucznik Dudwał poległ w jednym z pierwszych lotów bojowych we Francji w 1940 r.

¹ Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego (dalej: IPMS), Akta z Francji. Lotnictwo myśliwskie, sygn. LOT.A.IV.2/4, Komisja dla ustalenia listy zwycięstw w Kampanii 1939 roku w Polsce i 1940 roku we Francji.

² Stanisław Skalski (ur. 1915 – zm. 2004) – gen. pil., najskuteczniejszy polski pilot myśliwski II wojny światowej. Po ukończeniu Szkoły Podchorążych Lotnictwa (dalej: SPL) w Dęblinie był przydzielony do 142 EM. Po przedostaniu się do Francji został w styczniu 1941 r. skierowany do Wielkiej Brytanii. Podczas Bitwy o Anglię walczył w 501 Dywizjonie Myśliwskim (dalej: DM), był wówczas zestrzelony, ranny i poparzony ratował się skokiem ze spadochronem. Później był pilotem 306 i 316 DM, dowodził 317 DM, a także polskimi skrzydłami myśliwskimi 131 i 133. Po wojnie wrócił do kraju. Zmarł w Warszawie; Józef Zieliński, Wojtek Matusiak i Robert Gretzyngier, *Lotnicy polscy w Bitwie o Anglię, Polish Airmen in the Battle of Britain* (Warszawa: Agencja Lotnicza ALTAIR, 2010), 225–227.

³ Czesław Głowczyński (ur. 1913 – zm. 2000) – mjr pil. Po ukończeniu SPL został przydzielony do 162 EM. We Francji w 1940 r. walczył w składzie 1/145 DM. Po przedostaniu się do Wielkiej Brytanii został przydzielony do 302 DM. Podczas jednego z lotów treningowych jego samolot zapalił się, a pilot był ciężko poparzony. Powrócił do latania bojowego w 302 DM. W 1942 r. został adiutantem Naczelnego Wodza. Pod koniec wojny latał bojowo w lotnictwie USA. Po wojnie pozostał w Wielkiej Brytanii, ale w 1989 r. wrócił do Polski. Zmarł w Warszawie; Tadeusz Malinowski, „Pilot Trzech frontów,” *Skrzydłata Polska* z. 17 (1980): 8–9.

⁴ Mieczysław Mümler (ur. 1899 – zm. 1985) – ppłk pil., ranny podczas obrony Lwowa w 1919 r., artylerzysta, który w 1926 r. na własną prośbę przeniósł się do lotnictwa. Wieloletni dowódca 132 EM, a od 1937 r. przejął dowództwo nad III/3 DM. Na jego czele walczył we wrześniu 1939 r. We Francji w 1940 r. był pilotem jednostki frontowej, a w Wielkiej Brytanii został organizatorem i pierwszym dowódcą 302 DM. W 1941 r. został komendantem Polskiej Szkoły Myśliwskiej przy 58 OTU (*Operational Training Unit*). Później pełnił funkcje sztabowe. Po wojnie pozostał w Wielkiej Brytanii, gdzie pracował jako piekarz. Zmarł w Londynie; Zieliński, Matusiak i Gretzyngier, *Lotnicy polscy*, 161–163.

i w związku z tym pozostał w cieniu pozostałych najskuteczniejszych polskich pilotów myśliwskich z września 1939 r. Skalski, Głowczyński i Mümler wielokrotnie przewijają się na kartach opracowań dotyczących Polskich Sił Powietrznych (dalej: PSP) w Wielkiej Brytanii, dzięki czemu ich sylwetki i dokonania są dobrze znane. Niniejsze opracowanie stara się wypełnić tę lukę, przedstawiając sylwetkę Dudwała, którego lotnicza kariera zakończyła się zbyt szybko, by miał sposobność wykazania się w dalszych latach wojny.

Postać pilota została przybliżona w artykułach Krzysztofa Janowicza i Andrzeja Ziobera⁵ oraz Witolda Hubki⁶. Pomijając ich popularnonaukowy warsztat, należy zauważyć, że zabrakło w nich szczegółów dotyczących przedwojennej służby, które odnaleźć można w rozkazach dziennych Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa (dalej: CWOL) w Dęblinie oraz 1 Pułku Lotniczego (dalej: 1 p. lot.) w Warszawie.⁷ Podobnie jest w przypadku ewakuacji z Polski i pobytu we Francji, które zostały potraktowane nadzwyczaj lakonicznie i zdawkowo. Dlatego konieczne było sięgnięcie do archiwaliów zdeponowanych w Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie, m.in. do rozkazów dziennych Centrum Wyszkożenia Lotnictwa (dalej: CWL) w Lyonie.⁸

W polskiej historiografii wydane w formie zwartej biogramy lotników z czasów II wojny światowej są rzadkością i dotyczą jedynie asów,⁹ uczestników bitwy o Anglię¹⁰ oraz dowódców polskich dywizjonów PSP.¹¹ Inni lotnicy, tak jak w przypadku Dudwała, takich opracowań się nie doczekali i ich opisane losy można czasem znaleźć jedynie w periodykach zajmujących się tematyką lotniczą. Dlatego oprócz materiałów archiwalnych konieczne było sięgnięcie do publikacji, w treści których znaleźć można informacje na temat Dudwała; zarówno tych dotyczących kampanii 1939 r.,¹² jak i kampanii francuskiej

⁵ Krzysztof Janowicz i Andrzej Ziober, „Himek z Częstochowy,” *Aeroplan* z. 1 (2008): 12–16.

⁶ Witold Hupka, „Podporucznik pilot Hieronim Franciszek Dudwał,” *Niedziela. Tygodnik Katolicki* (edycja częstochowska) z. 35 (2007): 4–5.

⁷ Centralne Archiwum Wojskowe Wojskowego Biura Historycznego (dalej: CAW-WBH), Centrum Wyszkożenia Lotnictwa nr 1 (dalej: CWL nr 1), sygn. I.340.49.10–13, Rozkazy Dienne 1936–1937; 1 Pułk Lotniczy (dalej: 1 PLotn.), sygn. I.323.1.17–20, Rozkazy Dienne 1937–1939.

⁸ IPMS, Akta z Francji. Centrum Wyszkożenia Lyon, sygn. LOT.A.IV.3/6, Rozkazy Dienne C.W.L. Lyon.

⁹ Np. Piotr Sikora, *Asy polskiego lotnictwa* (Warszawa: Almapress, 2014).

¹⁰ Np. Zieliński, Matusiak i Gretzyngier, *Lotnicy polscy*.

¹¹ Zieliński i Tadeusz Krzystek, *Dowódcy dywizjonów Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie. Commanders of the Polish Air Force Squadron in the West* (Poznań: Bellona, 2002).

¹² Łukasz Łydźba, *IV/1 Dywizjon Myśliwski* (Czerwonak: Vesper, 2013); Jerzy Pawlak, *Brygada Pościgowa – alarm!* (Warszawa: Wydawnictwo MON, 1977).

1940 r.¹³ Ponieważ poza wywiadem dotyczącym działalności we wrześniu 1939 r. autorstwa Kazimierza Wierzyńskiego, który został w 1940 r. opublikowany w *Wiadomościach Polskich*¹⁴ Dudwał nie pozostawił po sobie żadnych wspomnień, materiał uzupełniono o fragmenty reminiscencji innych pilotów, z którymi związał swoje losy.¹⁵

Hieronim Dudwał przyszedł na świat 30 września 1913 r. w Częstochowie. Był trzecim dzieckiem z sześciorga potomstwa Henryka Dudwała i Justyny z Krawczyńskich. Rodzina Dudwałów mieszkała od lat przy ul. 7 Kamienic pod nr 17, w bliskim sąsiedztwie Klasztoru Jasnogórskiego. Ojciec z zawodu był rzemieślnikiem elektrykiem, a matka gospodynią domową.¹⁶

Dudwał rozpoczął naukę po zakończeniu I wojny światowej, a po ukończeniu szkoły powszechnej został uczniem klasy matematyczno-przyrodniczej Państwowego Gimnazjum Męskiego im. Henryka Sienkiewicza w Częstochowie. Ta zasłużona dla miasta szkoła swoją historią sięga roku 1862.¹⁷ W czasie I wojny światowej placówka znalazła się pod okupacją niemiecką i została przekształcona w Gimnazjum Męskie Towarzystwa Opieki Szkolnej, a w listopadzie 1916 r. otrzymało imię Henryka Sienkiewicza. Czas zaborów, mimo prób rusyfikacji, ukształtował licznych absolwentów placówki, którzy z czasem walczyli o odzyskanie przez Polskę niepodległości. Mury „Sienia”, jak popularnie nazywano szkołę, opuściło pięciu przyszyłych generałów z Gustawem Orliczem-Dreszerem na czele; byli uczniowie aktywnie zaangażowali się w walki zarówno z bolszewikami na wschodzie, jak i na zachodniej granicy – podczas powstań śląskich.

Do szkoły o takich właśnie tradycjach trafił we wrześniu 1926 r. Dudwał. Podczas nauki zaangażował się w działalność pracowni modelarskiej i rysunków (był uzdolniony plastycznie, chętnie szkicował konstrukcje szybowców i samolotów) oraz powiązane z nią kółko naukowe radiotechniczne.

¹³ Peter D. Cornwell, *The Battle of France Then and Now* (London: After the Battle, 2007); Serge Joanne, *Le Bloch MB-152* (Outreau: Lela Presse, 2003); Grzegorz Śliżewski, *Gorzka słodycz Francji. Polscy piloci myśliwscy wiosny 1940 roku* (Piekary Śląskie–Warszawa: ZP Grupa, 2010).

¹⁴ Kazimierz Wierzyński, „Puchacz,” *Wiadomości Polskie* z. 4 (1940): 1.

¹⁵ Np. Michał Cwynar, *Wspomnienia wojenne* (Warszawa: Gretza, 2004).

¹⁶ Hupka, „Podporucznik,” 4.

¹⁷ Historia szkoły została opracowana na podstawie: Alina Popczyk, „Historia szkoły 1862–1914,” Absolwenci Sienkiewicza, dostęp styczeń 17, 2021, <http://www.absolwenci.sieniu.czest.pl/index.php?show=art&which=1> oraz Dorota Czech, „Od Gimnazjum Towarzystwa Opieki Szkolnej do Gimnazjum i Liceum im. Henryka Sienkiewicza (1915–1939),” Absolwenci Sienkiewicza, dostęp styczeń 17, 2021, <http://www.absolwenci.sieniu.czest.pl/index.php?show=art&which=1460>.

Właśnie tam, pod opieką profesora Stefana Jarzębińskiego,¹⁸ brał udział w budowie elementów szybowca, który następnie uczniowie złożyli i przetransportowali do Bezmiechowej w Bieszczadach. W tym miejscu znajdowała się prawdziwa mekka kandydatów na lotników, którzy na lotnisku szybowcowym zdobywali pierwsze powietrzne szlify. Kolegą z klasy Hieronima był Jerzy Palusiński,¹⁹ z którym dzielił wspólne lotnicze zainteresowania. Wkrótce ich losy splotły się jeszcze mocniej.

Świadectwo dojrzałości otrzymał 23 czerwca 1934 r.²⁰ i zgłosił się ochotniczo do wojska, wybierając służbę w lotnictwie. Dostać się do Szkoły Podchorążych Lotnictwa (dalej: SPL) w Dęblinie nie było łatwo. Pierwszym sitem była popularna „Cebula”, czyli Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich.²¹ Najmniejsza nawet skaza na zdrowiu oznaczała koniec marzeń o zdobywaniu przestworzy. Potem był egzamin, którego zaliczenie było warunkiem przyjęcia do szkoły. Pierwszeństwo mieli absolwenci kursów szybowcowych, a także silnikowych, zaliczonych w przysposobieniu wojskowym lotniczym lub aeroklubie, jak również absolwenci Korpusu Kadetów.

Nauka w dęblińskiej SPL, która wchodziła w skład CWOL, odbywała się wówczas w cyklu trzyletnim. System kształcenia składał się ze szkolenia teoretycznego (wykłady, pokazy i ćwiczenia) na przemian z praktycznym w powietrzu. Na pierwszym roku nauczanie było jednolite dla wszystkich podchorążych, którzy przechodzili swego rodzaju test przydatności do nauki pilotażu oraz oceniano ich predyspozycje psychofizyczne. Identyczny typ szkolenia obowiązywał także w Szkole Podchorążych Rezerwy Lotnictwa (dalej: SPRL) – była to swoistego rodzaju furtka dla kształcących się tam podchorążych, którzy podczas nauki w Dęblinie zmieniliby plany i postanowili zostać żołnierzami zawodowymi. System ten umożliwiał im płynne przejście na drugi rok nauki zawodowej SPL.²²

¹⁸ Więcej na temat tego nauczyciela można znaleźć w Aleksander Cieślak, „Jarzębiński Stefan (1877–1937),” *Absolwenci Sienkiewicza*, dostęp styczeń 17, 2021, <http://www.absolwenci.sieniu.czest.pl/index.php?show=art&which=900>.

¹⁹ Jerzy Palusiński (ur. 1912 – zm. 1991) – absolwent SPL, we wrześniu 1939 r. walczył w składzie 111 EM. Ranny pierwszego dnia wojny. Przedostał się do Francji, gdzie został objęty pomocą lekarską, m.in. wyciągnięto z jego dłoni odłamki pocisków. W Wielkiej Brytanii w 303 DM, ze względu na stan zdrowia w 1941 r. przesunięty na naziemne stanowisko dowodzenia, a następnie do prac sztabowych. Po wojnie osiedlił się w Wielkiej Brytanii; Śliżewski, „Jerzy Hipolit Palusiński,” dostęp styczeń 17, 2021, <https://www.infolotnicze.pl/2015/01/20/palusinski-jerzy-hipolit/>.

²⁰ *Absolwenci Sienkiewicza. Rocznik 1934*, dostęp styczeń 17, 2021, <http://www.absolwenci.sieniu.czest.pl/index.php?show=graduate&which=2062>.

²¹ 1 sierpnia 1936 r. przemianowane zostało na Instytut Badań Lekarskich Lotnictwa.

²² Andrzej Marciniuk, „Przesłanie dydaktyki lotniczej drugiej Rzeczypospolitej dla współczesnej «Szkoły Orłąt»,” *Pedagogika Szkoły Wyższej* z. 1 (2017): 55–64.

Nim przyszli lotnicy przestąpili próg dęblińskiej uczelni, musieli odbyć czteromiesięczne przeszkolenie unitarne na jednym z kursów podchorążych rezerwy. Hieronim Dudwał został 15 września 1934 r. przydzielony do Szkoły Podchorążych Rezerwy Artylerii we Włodzimierzu Wołyńskim. Po jej ukończeniu przyszedł pilot zameldował się w Dęblinie.

Warunki bytowania były naprawdę dobre – nowoczesny murowany budynek uczelni nie przypominał typowych koszar. Podchorążowie mieszkali po sześciu w dużych pokojach, do dyspozycji mieli umywalnie i łazienki, sale do nauki własnej, salę sportową, jadalnię i kuchnię. Na zewnątrz było duże trawiaste boisko, które służyło do poprawiania kondycji fizycznej. Do tego żelbetowe hangary, budynki obsługi lotniska oraz specjalistyczne pracownie i laboratoria. Po kilku latach prac remontowo-budowlanych oddano też do użytku znajdujący się na terenie szkoły pałac Jabłonowskich. Ten powstały w XVIII w. zespół pałacowo-parkowy wzorowano na warszawskich „Łazienkach”, ale był zdewastowany w latach I wojny światowej i wymagał sporych nakładów finansowych, by przywrócić mu dawną świetność. Oprócz reprezentacyjnych sal znajdowało się w nim kasyno oficerskie, a w podziemiach umiejscowiono bar zwany „Piekiełkiem”. Jego ściany zdobiły figlarne karykatury postaci z lotniczego świata, a także malunki alegorii nawiązujących do życia zdobywców przestworzy. Panująca tam specyficzna atmosfera przyciągała swoim klimatem.

Czas spędzony w Dęblinie odcisnął na Dudwale na tyle silne piętno, że postanowił zmienić życiowe plany i po ukończeniu SPRL zostać żołnierzem zawodowym. Jego podanie zostało rozpatrzone pozytywnie i 1 października 1935 r. został przyjęty na drugi rok SPL. Od tej pory był intensywniej przygotowywany do codziennego obcowania z mundurem, czego wyrazem było m.in. służba jako podoficer startowy 15 maja 1936 r. czy też podoficer służbowy rejonu 18 listopada 1936 r., 19 grudnia 1936 r., 28 lutego 1937 r. oraz 19 kwietnia 1937 r.²³

W jednym z listów do rodziny, datowanym na 25 listopada 1936 r., Dudwał opisał nietypowy zwyczaj panujący w Szkole Orłąt:

„Na wykładach o płatowcach rysuję karykatury, na «broni» piszę listy, na «bombardowaniu» czytam książkę, a na pozostałych wykładach śpię dokładnie... Teraz jestem po prostu zawałony pracą. Zbliży się 29 listopada, no i «Mikołajki» 6 grudnia. U nas jest taki zwyczaj, że na «Mikołajki» organizuje się całą rewię, na której docina się wszystkim oficerom i wykładowcom aż do pułkownika włącznie. Daje im się złośliwe

²³ CAW-WBH, CWL nr 1, sygn. I.340.49.10, Rozkazy Dzielne, Dęblin, Rozkaz dzienny (dalej: Rd.) nr 109 z 11 V 1936 r.; Rd. 260 z 12 XI 1936 r. b.p.; Rd. 286 z 16 XII 1936 r. b.p.; Rd. 45 z 25 II 1937 r., b.p.; Rd. 87 z 16 IV 1937 r., b.p.

podarki, które diabli wyciągają z kotła. Jednocześnie wyświetla się na ekranie karykatury osoby, o której mowa”²⁴

Już wkrótce Dudwał miał okazję do codziennych spotkań z jedną z lotniczych legend II Rzeczypospolitej. Kapitan Jerzy Bajan,²⁵ bo o nim mowa, zwycięzca zawodów Challenge sprzed dwóch lat, został z początkiem stycznia 1936 r. przesunięty z 2 p. lot. w Krakowie do CWOL (oficjalnie przybył do Dębina 31 stycznia i objął dowództwo Oficerskiej Szkoły Pilotów²⁶).

Po pozytywnym ukończeniu 24 kwietnia 1937 r. podstawowego kursu pilotażu pchor. Dudwał otrzymał szansę, by zostać pilotem myśliwskim.²⁷ Tak też się stało – od 4 maja 1937 r. przebywał na kursie wyższego pilotażu w Lotniczej Szkole Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu, a wychowawcą skierowanych tam podchorążych był por. pil. Tadeusz Chłópek.²⁸ Młodzi adepci myśliwskiego rzemiosła wyjechali z Dębina 2 maja.²⁹ Kurs trwał trzy miesiące i 1 sierpnia podchorążowie wrócili do SPL.

Dziesięciolecie Szkoły Podchorążych Lotnictwa uroczystość obchodzono 14 i 15 października 1937 r. Odbywało się ono pod protektoratem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej oraz Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych i było połączone ze zjazdem wychowawców, absolwentów SPL i kursów aplikacyjnych, a także X promocją SPL i wręczeniem szkole sztandaru. Uroczystości rozpoczęły się mszą świętą na lotnisku przed budynkiem oddziału portowego. Podchorążowie stali w szyku zwartym z bronią, a później uczestniczyli w odsłonięciu tablicy ku czci poległych wychowawców i absolwentów SPL i kursów

²⁴ Cyt. za: Janowicz i Ziober, „Himek”, 12.

²⁵ Jerzy Bajan (ur. 1901 – zm. 1967) – płk pil., w 1919 r. walczył z Ukraińcami, a następnie w wojnie polsko-bolszewickiej. W 1921 r. wstąpił do lotnictwa. Stworzył zespół akrobacji lotniczej zwany „trójką Bajana”. W 1934 r. zwyciężył w prestiżowych zawodach samolotów turystycznych Challenge. W sierpniu 1939 r. objął dowództwo SPL. 2 września został ranny w rękę podczas bombardowania, co praktycznie wykluczyło go z działalności bojowej. W 1942 r. przy zastosowaniu specjalnej protezy przez kilka miesięcy służył w jednostce bojowej jako szeregowy pilot. W 1943 r. został dowódcą polskiego lotnictwa myśliwskiego w Wielkiej Brytanii. Po wojnie był szefem komisji ustalającej liczbę zwycięstw polskiego lotnictwa myśliwskiego podczas II wojny światowej. Wybrał życie na emigracji i zmarł w Londynie; Wojciech Zmysłony, „Jerzy Bajan,” dostęp styczeń 17, 2021, <https://www.polishairforce.pl/bajan.html>.

²⁶ CAW-WBH, CWL nr 1, sygn. I.340.49.10, Rozkazy Dienne, Dęblin, Rd. 25 z 31 I 1936 r., b.p.

²⁷ Ibid., sygn. I.340.49.11, Rozkazy Dienne, Dęblin, Rd. 95 z 26 IV 1937 r., b.p.

²⁸ Tadeusz Chłópek (ur. 1908 – zm. 1940) – kpt. pil. W 1930 r. ukończył SPL. Początkowo służył w 4 p. lot. w Toruniu, a w 1936 r. został instruktorem w CWOL. We wrześniu 1939 r. ewakuował samoloty z Dębina, a wkrótce po przybyciu do Francji został w styczniu 1940 r. wysłany do Wielkiej Brytanii. Był przydzielony do 302 DM i zginął w walce nad Londynem; Zieliński, Matusiak i Gretzzyngier, *Lotnicy polscy*, 35–36.

²⁹ CAW-WBH, CWL nr 1, sygn. I.340.49.11, Rozkazy Dienne, Dęblin, Rd. 98 z 29 IV 1937 r., b.p.

w hallu głównym SPL oraz w rozpoczynającym się nieco później uroczystym Apelu Poległych i capstrzyku przed budynkiem oddziału portowego na lotnisku. 15 października uroczystości zaczynały się w hali parkowej, w której ks. biskup polowy Józef Gawlina celebrował mszę świętą. Wieczorem w salach SPL odbył się bal promocyjny.³⁰

Promowany do stopnia oficerskiego Hieronim Dudwał zajął szóstą lokatę wśród 47 podchorążych swojego rocznika. Został przydzielony do 1 p. lot. w Warszawie (podobnie jak kolega z klasy w Częstochowie – Jerzy Palusiński), gdzie po zameldowaniu się trafił 29 października 1937 r. do 113 EM,³¹ dowodzonej przez por. Władysława Szcześniewskiego.³² Eskadra, wraz ze 114 EM była częścią składową IV/1 DM. 113 EM miała w swoim godle, malowanym na kadłubach samolotów, wizerunek puchacza. Stąd lotników przydzielonych do tej jednostki nazywano „Puchaczami”.

Czas spędzony w jednostce to przede wszystkim doskonalenie swoich umiejętności, zwłaszcza pilotażowych. Lotów było sporo, co pozwalało na lepsze poznanie możliwości używanego przez 113 EM samolotu, czyli PZL P.11. Efektem tej pracy było m.in. ukończenie przez Dudwał 20 czerwca 1938 r. odbywającego się w pułku dodatkowego wyszkolenia wstępnego w pilotażu myśliwskim.³³ Jednocześnie pilot udzielał się sportowo – był brany pod uwagę jako reprezentant 1 p. lot. w szermierce i lekkoatletyce.

Pod koniec lat trzydziestych XX w. Korpus Ochrony Pogranicza miał do dyspozycji Eskadrę KOP i od 25 czerwca do 1 grudnia 1938 r. Dudwał był do niej wcielony.³⁴ Eskadra działała z lądowiska koło Sarn i jej zadaniem była osłona budowy umocnień na Polesiu przed sowieckimi samolotami rozpoznawczymi, które od czasu do czasu usiłowały fotografować te prace. Jedynym pilotem, który po latach wspominał te działania, był ówczesny kpr. pil. Michał Cwynar,³⁵ który tak opisał służbę w tej specjalnej jednostce:

³⁰ CAW-WBH, 1 Pułk Lotniczy, sygn. I.323.17, Rozkazy dzienne, Rd. nr 236 z 13 X 1937 r., Dęblin, b.p.

³¹ Ibid., Rd. nr 249 z 29 X 1937 r., Dęblin, b.p.

³² Władysław Szcześniewski (ur. 1904 – zm. 1973) – mjr pil. W 1929 r. ukończył SPL i został przydzielony do 1 p. lot. w Warszawie. Od 1937 r. dowódca 113 EM. W styczniu 1939 r. został dowódcą 161 EM. We Francji w 1940 r. w kluczu kominowym w Tours. W Wielkiej Brytanii początkowo w 307, następnie w 303 i 245 DM. Od 1941 r. w 315 DM, z czasem został jego dowódcą. 8 XI 1941 r. dostał się do niewoli. Po wojnie powrócił do kraju. Zmarł w Warszawie; Śliżewski, *Karmazynowy błękit nieba. Działania bojowe I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego w 1941 r.* (Wrocław–Warszawa: Instytut Pamięci Narodowej, 2022), 1011.

³³ CAW-WBH, 1 Pułk Lotniczy, sygn. I.323.19, Rozkazy dzienne 1938, Rd. nr 154 z 12 VIII 1938 r., Dęblin, b.p.

³⁴ Ibid., Rozkazy dzienne 1938, Rd. nr 145 z 1 VII 1938 r., b.p.; Rd. nr 277 z 7 XII 1938 r., b.p.

³⁵ Michał Cwynar (ur. 1915 – zm. 2008) – kpt. pil. Podoficer 1 p. lot. w Warszawie. We wrześniu 1939 r. bronił stolicy przed atakami *Luftwaffe*. We Francji w 1940 r. przydzielony

„Maj–grudzień 1938 roku «na wygnaniu». Wybrany do ekipy siedmiu pilotów do patrolowania obrony fortyfikacji («Polska mini-Linia Maginota») na wschodniej granicy. Ze stolicy (życia towarzyskiego!) nad Prypec – het – precz. [...]

Od świtu do zmroku jeden pilot w samolocie, w gotowości do natychmiastowego startu. Zmiana pilota co dwie godziny. Wzdłuż granicy, od Prypeci na północy, do pięknego polskiego Podola, miasta Krzemieńca Podolskiego na południu, rozpoznawcze loty, aby rozpoznać i zapamiętać sześć punktów informacyjnych (niestety, w tamtych czasach nie posiadaliśmy łączności radiowej). Te punkty rozpoznawcze, przygotowane dla nas przez jednostki służby granicznej, to były koła, średnicy około 12 m, obwody kół oznaczone białymi (pomalowanymi) kamieniami – cegłami. Wewnątrz tych kół dwa uzgodnione znaki a) biała strzała wskazująca kierunek lotu nieprzyjaciela; b) rzymskimi numerami, z grubsza oceniona (zaobserwowana) wysokość lotu.

Patrole wzdłuż granicy, zaczynając od Prypeci na południe, czasami «kosynierem»³⁶ na «wycieczki» do sowieckiego raj!»³⁷

Rok 1939 był czasem, kiedy dowództwo Wojska Polskiego przestało mieć złudzenia i rozpoczęło przygotowania do wojny. Dywizjony myśliwskie z 1 p. lot.: III/1 i IV/1 na wypadek wojny miały być przydzielone pod bezpośrednie rozkazy Naczelnego Wodza marszałka Edwarda Śmigłego-Rydza. Podczas przygotowań do wojny, między 7 a 26 maja, Dudwał uczestniczył w szkole ognia, która odbywała się na poligonie Trauguttowo.³⁸ Z czasem zgrupowanie nazwano Brygada Pościgowa (dalej: BPośc.)³⁹ i otrzymało ono zadanie obrony Warszawy. Na czele BPośc. stał płk Stefan Pawlikowski,⁴⁰

do jednostki myśliwskiej III/6. W Wielkiej Brytanii od 1941 r. w 315 DM. W 1942 r. promowany do stopnia oficarskiego. W 1945 r. został dowódcą 316 DM. Po wojnie osiedlił się w Szkocji i zmarł w Dumfries; Śliżewski, *Karmazynowy*, 939.

³⁶ Kosynier – popularna nazwa lotu na niskiej wysokości.

³⁷ Michał Cwynar, *Wspomnienia wojenne* (Warszawa: Gretza, 2004), 17–18.

³⁸ CAW-WBH, 1 Pułk Lotniczy, sygn. I.323.20, Rozkazy dzienne, Rd. nr 105 z 8 V 1939 r., b.p.; Rd. nr 123 z 31 V 1939 r., b.p.

³⁹ W sierpniu 1939 r. 1 p. lot. rozwiązano, a 111 i 112 EM z III/1 DM oraz 113 i 14 EM z IV/1 DM weszły w skład BPośc., zachowując dotychczasowe numery/oznaczenie. Na dzień przed wybuchem wojny do brygady przydzielono 123 EM z 2 p. lot., którą włączono do IV/1 DM.

⁴⁰ Stefan Pawlikowski (ur. 1896 – zm. 1943) – gen. pil. Przeszkolenie lotnicze rozpoczął w carskiej Rosji, w 1917 r. został wysłany do Francji, by je dokończyć. Walczył na froncie zachodnim w jednostce myśliwskiej, wrócił do Polski w składzie armii gen. Józefa Hallera. Od 1920 r. walczył w wojnie polsko-bolszewickiej nad Frontem Litewsko-Białoruskim. Później służył w 1 p. lot. W 1926 r. został skazany na trzy lata twierdzy za zabójstwo za obrazę honoru oficera. Od 1928 r. służył w jednostkach 2 i 3 p. lot. W 1934 r. powrócił do 1 p. lot. i w 1938 r. objął jego dowództwo. We wrześniu 1939 r. dowodził BPośc., która chroniła Warszawę przed atakami *Luftwaffe*. We Francji dowodził CWL w Lyonie, a od maja

dowódcą IV/1 DM był kpt. Adam Kowalczyk,⁴¹ a na czele 113 EM stał por. Wieniśław Barański.⁴²

Kilka dni przed wybuchem wojny BPośc. przeniosła się na lotniska polowe, ppor. Dudwał znalazł się w Poniatowie. 31 sierpnia wyznaczono go na dowódcę alarmowego klucza od rana następnego dnia.

Kiedy 1 września w okolice Warszawy nadleciały samoloty *Luftwaffe*, jako pierwszy w powietrze wzbil się klucz alarmowy ppor. Dudwała z pchor. Jerzym Radomskim⁴³ i kpr. Mieczysławem Kazimierczakiem⁴⁴ jako bocznymi. Podczas radiowego naprowadzania na nieprzyjaciela piloci klucza prawdopodobnie rozdzielili się i ppor. Dudwał pozostał sam. Pilot wspominał

służył na froncie w 1/145 DM. Po przybyciu do Wielkiej Brytanii objął dowództwo polskiego lotnictwa myśliwskiego. Zginął w locie bojowym w składzie 315 DM; Mariusz Niestrawski, „Stefan Pawlikowski,” *Infolotnicze.pl*, dostęp styczeń 17, 2021. <https://www.infolotnicze.pl/2013/05/31/stefan-pawlikowski>.

⁴¹ Adam Kowalczyk (ur. 1903 – zm. 1970) – płk pil. Walczył w wojnie polsko-bolszewickiej i z wojskami litewskimi w oddziale gen. Lucjana Żeligowskiego. W 1928 r. ukończył SPL i otrzymał przydział do 1 p. lot. W 1936 r. został dowódcą 112 EM, a w 1938 r. – IV/1 DM. We wrześniu 1939 r. bronił stolicy, we Francji dowodził polskimi lotnikami, którzy bronili przed atakami z powietrza zespół szkół lotniczych w rejonie La Rochelle. W Wielkiej Brytanii początkowo w 607 DM, następnie w listopadzie 1940 r. objął dowództwo 303 DM. W lutym 1941 r. zdał dowództwo i został skierowany do naziemnego stanowiska dowodzenia 317 DM. Później był polskim oficerem łącznikowym. W 1943 r. został przydzielony do 300 Dywizjonu Bombowego, a w styczniu 1944 r. stanął na jego czele. Dowództwo zdał w kwietniu 1944 r. Był jedynym polskim lotnikiem, który dowodził zarówno jednostką myśliwską, jak i bombową. Później przeszedł do pracy sztabowej. Po wojnie wyjechał do Argentyny i zmarł w Buenos Aires; Wojciech Zmyślony, „Adam Kowalczyk,” *Polishairforce.pl*, dostęp styczeń 17, 2021, <https://www.polishairforce.pl/kowalczyk.html>.

⁴² Wieniśław Barański (ur. 1908 – zm. 1970) – ppłk pil. W 1932 r. ukończył SPL i został przydzielony do 1 p. lot. W 1938 r. objął dowództwo 113 EM i na jej czele walczył w składzie BPośc. We Francji był przydzielony do jednostki myśliwskiej III/6. Po przybyciu do Wielkiej Brytanii służył kolejno w 607, 303, 316 i 308 DM. W 1943 r. był dowódcą 302 DM. Następnie pełnił funkcje sztabowe, a od 1944 r. był wykładowcą Wyższej Szkoły Lotniczej. Po wojnie mieszkał w Argentynie i w Wielkiej Brytanii, gdzie zmarł w Meidenhead; Zieliński, Matusiak i Gretzngier, *Lotnicy polscy*, 15–16.

⁴³ Jerzy Radomski (ur. 1915 – zm. 1978) – kpt. pil. W 1939 r. ukończył SPL i został przydzielony do 1 p. lot. W składzie BPośc. walczył we wrześniu 1939 r. We Francji był przydzielony do jednostki myśliwskiej II/10. Po przybyciu do Wielkiej Brytanii walczył początkowo w 303 DM, a następnie służył kolejno w 316, 308, 72, 222 i 317 DM. Od 1944 r. służył w dowództwie Sił Powietrznych, w 1945 r. ukończył Wyższą Szkołę Lotniczą. Po wojnie pozostał w Wielkiej Brytanii, zmarł w Londynie; Zieliński, Matusiak i Gretzngier, *Lotnicy polscy*, 208–209.

⁴⁴ Mieczysław Kazimierczak (ur. 1914 – zm. 1939) – kpr. pil. W 1934 r. został powołany do wojska i przydzielony do 1 p. lot. W 1935 r. przydzielony do 113 EM. W jej składzie walczył w składzie BPośc. Zginął 6 września podczas walki powietrznej; Śliżewski, „Jak ja się nazywam?” *Gapa. Lotniczy Magazyn Historyczny* z. 2 (2017): 3–7.

o tym na łamach *Wiadomości Polskich*.⁴⁵ Z zapisów tych wynika, że oficer najpierw ostrzelał samotnego, rozpoznawczego Dorniera Do 17, a później stoczył walkę z trzema ciężkimi myśliwcami typu Messerschmitt Bf 110. Były to samoloty należące do 1 (*Zerstörer*)/*Lehrgeschwader 1*⁴⁶ (1 eskadra dywizjonu ciężkich myśliwców z 1 Pułku Szkolnego, 1.(Z)/LG 1⁴⁷). Na początku starcia mógł wprawdzie ostrzelać rozpoznawczego Dorniera Do 17, ale wydaje się to mało prawdopodobne. Bf 110 i Do 17 miały bardzo podobne sylwetki i o pomyłkę nie było trudno. Pilot wykonał ten lot na PZL P.11c nr 10, który został lekko uszkodzony, ale po zaopiekowaniu się nim przez mechaników, szybko mógł brać udział w kolejnych zadaniach.

W tym samym czasie dwaj pozostali piloci jego klucza, wraz z kilkunastoma kolegami spostrzegli formację siedmiu He 111H z 5. (*Kampf*)/*Lehrgeschwader 1* (5 eskadra dywizjonu bombowego z 1 Pułku Szkolnego, 5.(K)/LG 1). Zanim Niemcy zostali zaatakowani przez myśliwce, rozdzielili się na dwa klucze, które zbombardowały tory kolejowe i most na południowy zachód od Modlina. Polskie myśliwce uderzyły na nie w tej okolicy.

Walkę pilotów z klucza ppor. Dudwała opisał w 1944 r. Aleksander Gabszewicz:

„Himek⁴⁸ z pchor. Jurkiem R[adomskim] spotkali kilka Ju 86. [...] Jurek strzelał, ale nie miał szczęścia widzieć rezultatu. Rozdzielili się po walce. Himkowi tak porąbali samolot, że dziw jak takie coś trzymało się w powietrzu. Wpadł w rojowisko Messerschmittów, które dały mu takiego bobu, że ledwo wrócił. Jurek R. opowiada o wrażeniu ze spotkania:

Zobaczyliśmy żuraw dwusilnikowych samolotów. Krzyczę przez radio do Himka: «Niemcy».

A Himek: «Nie bądź durny, to Łosie». (Wszyscy śmiejemy się teraz z tych «Łosi», ale okazuje się, że nie było pilota, który by tak nie myślał)⁴⁹»

⁴⁵ Wierzyński, „Puchacz,” 1.

⁴⁶ Lotnictwo wojskowe w każdym z państw w okresie II wojny światowej miało inny schemat organizacyjny, a używane przez nich jednostki, mimo podobnej nazwy, miały różne liczby przydzielonych do nich samolotów. Dlatego trudno uznać je za tożsame i w tekście zachowano nazwy jednostek w języku oryginalnym, a ich tłumaczenie zamieszczono w nawiasach.

⁴⁷ W przypadku jednostek niemieckich używane wówczas skróty można odczytać: przed znakiem „/” – liczba arabska oznaczała numer eskadry, a rzymska numer dywizjonu, w przypadku jednostki szkolnej umieszczano tam też w nawiasie typ dywizjonu; po znaku „/” – rodzaj pułku (myśliwski, bombowy etc.) i jego numer.

⁴⁸ Zdrobnienie od Hieronim.

⁴⁹ Aleksander Gabszewicz, „Wspomnienie pierwszego dnia wojny,” *Skrzydła* z. 5/431 (1944): 12.

Po południu doszło do kolejnego starcia z niemiecką wyprawą kierującą się na Warszawę. Opowieść o udziale w tej walce Dudwał również zapisał Wierzyński. Wynikało z niej, że pilot zaatakował pięć Heinkli He 111 i jednego z nich zestrzelił, a nieprzyjaciel eksplodował na ziemi. Także według oficjalnych dokumentów ppor. Dudwał zameldował strącenie He 111 w okolicy Modlina. Tymczasem mimo zgłoszenia przez polskich pilotów zestrzelenia kilku bombowców żadna z maszyn biorącego udział w nalocie *Kampfgeschwader 27* (pułk bombowy, dalej: KG 27) nie została strącona pod Warszawą.⁵⁰ Nie można zatem wykluczyć, że naziemna eksplozja widziana przez ppor. Dudwał była niczym innym, jak upadkiem jednego z samolotów IV/1 DM, zestrzelonych przez niemieckie myśliwce. Brakuje dokładnych danych o uszkodzeniach bombowców z III./KG 27, ale kilka z nich prawdopodobnie zostało postrzelanych przez Polaków, bo płk Pawlikowski zameldował o godz. 21.00 Naczelnemu Wodzowi, że jego piloci zgłosili pięć zestrzeleń oraz że dwa inne niemieckie samoloty odlatywały z unieruchomionymi silnikami.⁵¹

Po walce z bombowcami ppor. pil. Dudwał zobaczył, jak sądził, dwa Dornieri, chociaż był to klucz myśliwców Messerschmitt Bf 110. Zaatakował je, ale jego samolot został w tej walce mocno postrzelany. Dudwał walczył z Messerschmittami Bf 110 z 2.(Z)/LG 1 i wrócił na lotnisko w poważnie uszkodzonym PZL P.11c nr 10, tym samym, w którym został trafiony podczas porannego starcia. Tym razem maszyna wymagała gruntownego remontu. Mechanicy rozpoczęli jego naprawę, jednak albo uszkodzenia były zbyt duże, by naprawić je na polowym lotnisku, albo zabrakło części zamiennych, bo podczas opuszczania Poniatowa maszyna została na lotnisku i wkrótce wpadła w ręce Niemców.⁵²

Dudwał znalazł się w grupie pilotów, których 4 września skierowano na trzy eskadry Ju 87 z IV (*Stuka*)/ *Lehrgeschwader 1* (IV dywizjon bombowców nurkujących z 1 Pułku Szkolnego, dalej: IV.(St)/LG 1). Niemcy mieli zbombardować lotnisko Okęcie oraz znajdującą się w pobliżu fabrykę samolotów Państwowych Zakładów Lotniczych. 32 „Stukasy” leciały w kierunku Warszawy z lotniska Grieslienen (obecnie Gryźliny, 30 km na płd. wsch. od Olsztyna), od wschodu ominęły Warszawę, aby nad Lasem Kabackim skierować się na Okęcie. Około godz. 16.55 myśliwce ze 113 i 123 EM dopadły grupę Ju 87 tuż przed celem, atakowały je także w trakcie bombardowania.

Podporucznik Dudwał zgłosił wówczas zestrzelenie jednego Ju 87, ale jego „jedenastkę” uszkodził ogień strzelca pokładowego. Piloci drugiego

⁵⁰ Łydźba, *IV/1 Dywizjon*, 78.

⁵¹ IPMS, Akta z kampanii 1939 roku w Polsce. Brygada Pościgowa, sygn. LOT A.II.11/1d, Oddział operacyjny, b.m., b.d., b.p.

⁵² Łydźba, *IV/1 Dywizjon*, 79–80.

klucza 113 EM pod dowództwem ppor. Jana Borowskiego zameldowali o wspólnym strąceniu nad Pyrami Ju 87, który brał udział w nalocie na Okęcie. Z niemieckiej dokumentacji wynika, że jeden Ju 87 z IV.(St)/LG 1 przymusowo lądował po tej walce poza linią frontu – być może była to ofiara ppor. Dudwała.⁵³

Po godzinie 5 rano 6 września na zachód od Warszawy pojawiło się 29 Junkersów 87 z IV.(St)/LG 1 w eskorcie Messerschmittów Bf 110 z I.(Z)/LG 1. „Stukasy” miały zadanie zaatakować węzeł kolejowy w Warszawie, ale nad Włochami zostały przechwycone przez grupę myśliwców z Brygady Pościgowej. Polskie samoloty zostały związane walką głównie z Messerschmittami i po pewnym czasie jeden z niemieckich samolotów rozbił się o ziemię w okolicy Zaborowa, niedaleko wsi Wojcieszyn (18 km na zachód od Warszawy). Jego załogę stanowili pilot mjr Karl Hammes i strzelec st. sierż. Walter Steffens. Strzelec później zrelacjonował, że w czasie walki powietrznej pociski polskich myśliwców uszkodziły jego karabin maszynowy. W pewnej chwili usłyszał głośny krzyk swego pilota i spostrzegł, że mjr Hammes osunął się na swym fotelu. Strzelec wyrzucił wtedy owiewkę kabiny, chcąc wyskoczyć ze spadochronem. Było już jednak na to za późno i w chwilę później lecący na małej wysokości Messerschmitt w płaskim locie ślizgowym twardo przyziemił. Siła uderzenia wyrzuciła Steffensa z kabiny i lotnik po zderzeniu z ziemią stracił na chwilę przytomność. Lekko ranny strzelec został następnie przewieziony na lotnisko III/1 DM w Zaborowie.⁵⁴

Dowódca 113 EM por. Wienczysław Barański tak zrelacjonował walkę:

„W godzinach rannych w czasie patrolowania atakowaliśmy kluczami: Borowski, Rajmund Kalpas, Radomski oraz ja, Kaźmierczak⁵⁵ (drugiego pilota nie pamiętam), Me 110, który nie strzelając, po kilku wywrotach lądował przymusowo w rejonie Zaborowa, a w ostatniej fazie nad ziemią był atakowany również przez samoloty 3. dywizjonu myśliwskiego.”⁵⁶

Messerschmitt był również atakowany przez kilku innych pilotów IV/1 DM oraz jeden klucz z III/1 DM. Podporucznik Dudwał również sądził, że stracił ten myśliwiec.⁵⁷

⁵³ Ibid., 135–137.

⁵⁴ Po zdobyciu stolicy przez Wehrmacht Steffens powrócił do III Rzeszy. Tomasz Kopański, „Pierwsze zwycięstwo ppor. pil. Strzembosza,” *Lotnictwo – II Wojna Światowa w Powietrzu z. specjalny 1* (2005): 11.

⁵⁵ Właściwe nazwisko brzmi Kazimierzczak.

⁵⁶ Jerzy Pawlak, *Nad Warszawą – Warszawskie Termopile 1939 i 1944* (Warszawa: Fundacja „Wystawa Warszawa Walczy 1939–1945”, 2000), 62.

⁵⁷ Wierzyński, „Puchacz,” 1.

Atak klucza ppor. pil. Barańskiego przypuszczalnie uszkodził i zmusił Messerschmitta do zejścia nad ziemię, aby uciec polskim myśliwcom. Wtedy dostrzegło go kilku innych pilotów BPośc., którzy ruszyli w pogon i po pewnym czasie jeden z nich trafił niemieckiego pilota. Ustalenie, kto celnie ostrzelał maszynę *Luftwaffe*, jest niemożliwe, więc zestrzelenie tego samolotu należy przypisać kilku pilotom, w tym ppor. Dudwałowi.⁵⁸

Być może dwa dni później, po wycofaniu BPośc. z okolic Warszawy w rejon Lublina, ppor. Dudwał miał okazję do spotkania z nieprzyjacielem. Dowódca IV/1 DM tak odnotował działania swojej jednostki:

„Dn. 8.IX. Lotnisko Radawiec Wlk. instalowanie dyonu – maskowanie, poprawianie lądowiska, pracowało około 50 ludzi cywili. Nawiązanie Łączności telef[onicznej] z D[owód]ca Bryg[ady] Pośc[igowej] Dostają benzynę i lufy, zapas z Dębłina – w Składnicy nie ma żywej duszy, bierzemy sami co chcemy. Co chwila przylatuje «Szkop» i rzuca na zmianę bomby i ulotki. Klucze dyonu startują do walki nad Lublin. Klucz ś.p.⁵⁹ ppor. Dudwała zestrzelił Do 17 (nie jest podany).⁶⁰

Ponieważ ppor. Dudwał nic nie wspominał Wierzyńskiemu o tej walce i zestrzeleniu Dorniera, można uznać, że piszący po kilku latach sprawozdanie Adam Kowalczyk pomylił fakty. Zapewne opis ten dotyczy walki klucza ppor. pil. Mariana Szalewicza, który na północ od Lublina, w rejonie jez. Firlej, zgłosił zestrzelenie rozpoznawczego Do 17P z 3 *Fernaufklärungsgruppe* 123 (3 eskadra 123 Pułku Dalekiego Rozpoznania, dalej: 3.(F)/123⁶¹).⁶²

Późnym popołudniem tego samego dnia Brygada Pościgowa otrzymała rozkaz wykonania rozpoznania pomiędzy Wyszkowem a Ostrowią Mazowiecką, by sprawdzić, czy przez Bug nie przeprawiają się oddziały Wehrmachtu. Rozpoznanie zlecono IV/1 DM, a kpt. Kowalczyk wyznaczył do lotu ppor. Dudwała. Pilot stwierdził, że Niemcy przez Bug nie przeprawiają się, ale zanim dotarł do Naczelnego Wodza, przechwycił dwa samoloty *Luftwaffe*, które ostrzelał.⁶³ Były to prawdopodobnie He 111P z II./KG 27, której bombowce w wieczornym locie atakowały linie kolejowe pomiędzy Tłuszczem a Małkinią Górną oraz Warszawą i Mińskiem Mazowieckim. Niemcy nie stracili żadnego Heinkla, ale jakiś bombowiec mógł zostać uszkodzo-

⁵⁸ Łydźba, *IV/1 Dywizjon*, 159.

⁵⁹ Relacja była napisana po śmierci ppor. Dudwała.

⁶⁰ IPMS, Akta z kampanii 1939 roku w Polsce. Dyon Myśliwski IV/1, sygn. LOT.A.II.13/1a, Adam Kowalczyk, Sprawozdanie uzupełniające, b.m., b.d.

⁶¹ W przypadku niemieckich jednostek rozpoznawczych *Luftwaffe* nie używano w skrócie odnośnika do *Aufklärungsgruppe*.

⁶² Łydźba, *IV/1 Dywizjon*, 197.

⁶³ Wierzyński, „Puchacz,” 2.

ny.⁶⁴ Dudwał lądował po ciemku w Adamkowie lub Małaszewiczach koło Brześcia, gdzie swoją siedzibę miał Naczelny Wódz. Tam zameldował mu o swoich spostrzeżeniach. Z powodu ciemności pilot odleciał na swoje lotnisko dopiero następnego dnia.

Po południu 13 września ppor. Włodzimierz Klawe i ppor. Dudwał, każdy z nich osobno, polecili na poszukiwanie gen. Kazimierza Sosnkowskiego, żeby przekazać ustny rozkaz Naczelnego Wodza. Wojska podporządkowane gen. Sosnkowskiemu miały osłaniać wycofujące się na południe polskie oddziały. Piloci nie odnaleźli jednak generała. Dwa dni później powtórzono to zadanie, ale znów bezskutecznie. Rano 17 września ppor. Dudwał ponownie wyruszył na poszukiwanie gen. Sosnkowskiego. Zapis meldunku gen. obs. Stanisława Ujejskiego, szefa sztabu Naczelnego Dowódcy Lotnictwa i Obrony Powietrznej, do stacjonującego w Kołomyi Naczelnego Wodza dość dokładnie odtwarza przebieg tego lotu:

„Godz. 8–9 dnia 17.IX.39 r.

Zadanie rozpoznania: odszukać p. gen. Sosnkowskiego i jego oddziały na linii rz. Wereszycy i na wschód od Wereszycy.

Wykonanie: W rejonie Chomeczki – Mołoszkowice – Dobwstany, własna piechoty okopana frontem na południowy wschód. Drobne utarczki. Własne wojska w odwrocie na las janowski i szosę Jaworów – Janów na odcinku Stadniki – Janów. Pilot wylądował tuż na wschód od m. Janów, gdzie napotkał ppłk. dypl. F[ranciszka] Grabowskiego. Ppłk dypl. Grabowski oświadczył, że gen. Sosnkowski znajduje się parę kilometrów na przodzie i zobowiązał się oddane pismo dla gen. Sosnkowskiego natychmiast mu doręczyć. Oświadczył, że w lesie janowskim znajduje się jedna dywizja piechoty; dwie inne są bardziej wysunięte w kierunku zachodnim. Jeden z oficerów opowiadał pilotowi, że wczoraj byli otoczeni przez npla [nieprzyjaciela] i przebili się. Po starciu pilot ppor. Dudwał ze 113 Eskadry napotkał samolot npla [nieprzyjaciela], który zestrzelił nad lasami janowskimi. Rozpoznawał dalej szosę Gródek Jagielloński – Lwów – Lubień Wielki – Zimna Woda – Lwów; na szosach tych rozpoznał niemieckie pojedyncze samochody, jadące w kierunku zachodnim. Ponadto w rejonie Bartatów – wózki z karabinami maszynowymi.”⁶⁵

Ofiarą ppor. Dudwała był prawdopodobnie rozpoznawczy Hs 126 z 3 eskadry *Herresaufklärungsgruppe* 14 (3 eskadra 14 Pułku Bliskiego Rozpoznania, 3.(H)/14), który rozbił się na polu koło Dobromila (22 km na północny zachód od Janowa).

Po południu Naczelny Wódz nakazał przelot lotnictwa wojskowego do Rumunii na lotnisko Czerniowce. Jednego z nielicznych zdolnych do lotu

⁶⁴ Łydźba, *IV/1 Dywizjon*, 200.

⁶⁵ Pawlak, *Brygada*, 223.

samolotów pilotował Dudwał. Przelot do Rumunii tak wspominał ppor. Włodzimierz Miksa:

„Krótkie zamieszanie, to jedna maszyna ma więcej benzyny, druga prawie wcale, rozlewamy, sztukujemy jak możemy, odlot. Ostatni lot, patrzę na wszystko. Lecę wzdłuż Dniestru, myślę sobie prowadzi mnie ostatni raz, czas jakoś szybko mija, już Zaleszczyki i... Rumunia. Odwracam głowę do tyłu, widzę jeszcze naszą ziemię, jeszcze chwila i to nawet przepadło. Siadamy na lotnisku w Czerniowcach, jest już naszych maszyn dość dużo, liczymy ponad sto RWD 8 i RWD 13, Karasi 20, PZL-i 7 i 11 około 40, buntujemy się dłaczego kazali tu przylecieć, przecież na początku wojny w Warszawie wszystkie 4 eskadry liczyły niewiele więcej, tłumaczą: benzyna, lotniska, zresztą z chem... Siadamy grupkami w hangarze, koło nas wałęsają się «podobno żołnierze rumuńscy», Boże pożałuj, jak to wyglądało. Co chwila podnosimy głowę, bo coś zabrzęczy w powietrzu, cieszymy się, że nas coraz więcej, zawsze lepiej, jak się zacznie coś robić. Następnego dnia rozdzielili nas, każdy poleciał gdzie indziej. Ja z małą grupką odleciałem do Galati. Rumuni awiony zabrali”.⁶⁶

Pod niemieckim naciskiem rząd rumuński zdecydował się internować polskich żołnierzy. Nie wszyscy jednak chcieli się na to zgodzić. Jednym z nich był ppor. Dudwał, który zdobył cywilne ubranie, a następnie przedostał się do Bukaresztu. W polskiej ambasadzie otrzymał fałszywy paszport, który posłużył mu do dalszej podróży. Po zdobyciu jugosłowiańskiej wizy przedostał się na terytorium tego kraju. Następnie jednym z pierwszych transportów kolejowych dotarł przez Włochy do nadgranicznej Modany, francuskiej miejscowości w Alpach. Na francuskiej ziemi stanął 7 października 1939 r., a w podróży towarzyszyli mu m.in. piloci z Brygady Pościgowej: Gabszewicz, Kalpas, Kowalczyk, Zdzisław Krasnodębski i Radomski.⁶⁷

8 października Dudwał zgłosił się w punkcie zbornym w Paryżu. Stamtąd przeniesiono go do stacji zbornej w Le Bourget,⁶⁸ a 8 stycznia 1940 r. do polskiego Centrum Wyszkożenia Lotnictwa na lotnisku Bron w Lyonie.⁶⁹

⁶⁶ IPMS, Dyon Myśliwski nr 303, sygn. LOT.A.V.49./34-1, Pamiętnik wojenny, Wpis Włodzimierza Miksy z 28 X 1940 r., Leconfield, b.p.

⁶⁷ Śliżewski, „«Turyści Sikorskiego», czyli kurs na zachód. Ewakuacja polskich pilotów myśliwskich do Francji i Wielkiej Brytanii na przełomie 1939/1940. Wybrane zagadnienia,” w *Za linią wroga. Materiały zebrane i przygotowane z okazji konferencji popularnonaukowej poświęconej przeszłości lotnictwa z cyklu „Historia Skrzydłami Malowana” pod patronatem Prezydenta Koszalina* (Warszawa: Gretza, 2015), 156.

⁶⁸ IPMS, Ministerstwo Spraw Wojskowych, sygn. LOT.A.IV 7/6, Dzienniki Personalne 1939–1940, Dziennik Personalny nr 6 z 26 XI 1939 r., Paryż, b.p.

⁶⁹ IPMS, Centrum Wyszkożenia Lyon, sygn. LOT.A.IV 3/6b, Rozkazy Dienne C.W.L. Lyon nr 1–50, Rozkaz dzienny nr 8 z 10 I 1940 r., b.p.

W lutym 1940 r. został przydzielony do kadrowego I DM. Jego rozbrat z lotnictwem trwał kilka miesięcy, bo sojusznicy nie kwapili się z wyposażeniem polskich jednostek w sprzęt i przeszkoleniem sojuszników na francuskich samolotach. Dudwałowi udało się to dopiero późną wiosną 1940 r., kiedy znalazł się w grupie pilotów, którzy rozpoczęli szkolenie na lotnisku polowym w Mions pod Lyonem. Oprócz zaznajamiania się z francuskim sprzętem Polacy mieli również zadanie obrony przed atakami *Luftwaffe* znajdującego się po sąsiedzku miasta, tworząc Eskadrę Myśliwską Centrum Wyszkożenia Lotnictwa (*Escadrille de Chasse du DIAP /Depot d'Instruction de l'Aviation Polonaise/*). Ocenę działalności Polaków w Mions przynosi ustny meldunek mjr. dypl. Eugeniusza Wyrwickiego, spisany 3 czerwca 1940 r.:

„Organizacja opl [obrony przeciwlotniczej] lotniska Lyon spoczywała w rękach Francuzów. Mjr Wyrwicki ciągle zwraca uwagę na różne zasadne braki w organizacji. Potem Francuzi zaczęli wprowadzać projekt mjr. Wyrwickiego – ale na swój sposób. Samoloty będące w alarmie nie były nawet ostrzelane. Gdy por. Dudwał z własnej inicjatywy ostrzelał sobie samolot i okazało się, że tylko jeden karabin strzelał – powstała wielka awantura na tle rzekomej samowoli. Same samoloty alarmowe – są okropne graty; brak szyb czołowych, szyby ochlapane... Służba obs[erwacyjno] meld[unkowa] – ma bardzo dużo niedociągnięć – przy telefonach nie siedzą. Startowało się na sygnały alarmowe (syreny) z miasta. Klucze alarmowe nie są stałe, załogi ciągle zmieniane, mają zaledwie po 1/2 godz. lotu na Morane'ach”.⁷⁰

Okazja do ponownego spotkania z samolotami z czarnymi krzyżami nadarzyła się 1 czerwca. Około południa na alarm wystartowało pięć MS.406, które prowadził por. Gabszewicz, a wraz z nim zadanie to wykonywał m.in. ppor. Dudwał. Polacy przechwycili dziewięć He 111, a ppor. Kalpas zaatakował środek formacji i później uznano, że zestrzelił jeden bombowiec. Polak został jednak celnie ostrzelany przez niemieckich strzelców i zginął w samolocie, który roztrzaskał się w Chonas-l'Ambellan. Według niemieckich źródeł Polacy mogli atakować He 111 z eskadry 8./KG 55, których zadaniem było zniszczenie celów kolejowych między Lyonem a St. Valier. Jeden z samolotów wrócił do bazy uszkodzony i z rannym sierż. Ulrichem Flügge na pokładzie.⁷¹

Jeszcze tego samego dnia do polskiej bazy w Lyonie nadszedł rozkaz, by sformować dwa patrole złożone z polskich pilotów i skierować je do jednostek frontowych: Dudwał został przydzielony do grupy mjr. dypl. Wyrwickiego,

⁷⁰ Ibid., sygn. LOT A IV 3/1b, sygn. LOT.A.IV 3/6b, OPL Lyon – meldunek ustny mjr. Wyrwickiego z 3 VI 1940 r., b.p.

⁷¹ Śliżewski, *Gorzka słodycz*, 220–221.

którą wysłano do francuskiego dywizjonu myśliwskiego, *Groupe de Chasse* (dalej: GC) II/10. Wjazd na front nastąpił 2 czerwca transportem kolejowym.

Polacy dotarli 4 czerwca na położone na wschód od Rouen lotnisko Berney, gdzie stacjonowała GC II/10. Dudwał został przydzielony do Eskadry 1.⁷² Pierwsze dni pobytu poświęcono na zapoznanie się ze sprzętem, na którym latała GC II/10, czyli myśliwcami typu Bloch MB.151 i MB.152. Tak wspominał te samoloty ppor. Radomski:

„Sprzęt: Blochy 152 o dwóch działkach i dwu karabinach odpowiadał nam bardzo. Wprawdzie to nie to, co sprzęt angielski, ale przecież nie to, co nasz PZL – Boże, jacy optymiści – jeszcze wtedy nie zdawaliśmy sobie z tego sprawy, że jest to również skończony szmelc i tylko motyw dekoracyjny w powietrzu, a nie narzędzie walki. Zrobiliśmy kilka lotów zapoznających nas z maszyną i po trzech dniach startowaliśmy już normalnie na patrole, pokrycie terenu i alarmy – ale coś było niedobrze w «państwie bożym», choć wszystko było w porządku, coś nigdy nie spotkaliśmy npla [nieprzyjaciela].⁷³

Polacy rozpoczęli normalną pracę w GC II/10 6 czerwca i Dudwał trzykrotnie startował na osłonę pozycji własnych wojsk. 7 czerwca jednostka otrzymała zadanie osłony wyładunku własnych wojsk w rejonie Le Tréport – Neufchâtel. Lot rozpoczął się około godz. 5 rano i do jego wykonania wyznaczono dziewięciu pilotów lecących w trzech kluczach: kpt. Robert Dulack – mjr Wyrwicki – ppor. Henri Barbu, ppor. Spérat⁷⁴ – ppor. Poniatowski – ppor. Dudwał oraz st. chor. Henri Gilles – ppor. Tournier⁷⁵ – ppor. Radomski. Z własnej inicjatywy dołączył do nich jeszcze chor. Roger Angibault.

Osłonę wyładunku zapewnić miały dwie jednostki: GC III/10 miała znajdować się na wysokości 4–8 tys. metrów, podczas gdy GC II/10 uplasowała się poniżej. Piloci tej drugiej jednostki znaleźli się w nieciekawej sytuacji, gdyż piloci GC III/10 spóźniali się, pozbawiając kolegów ochrony przed atakami z wyższych wysokości. W pewnym momencie pojawiły się lecące wyżej Messerschmitty 110 i kpt. Dulack, chcąc wyprzedzić ewentualne niemieckie uderzenie, rozpoczął wznoszenie, by zyskać niezbędną do skutecznego ataku wysokość.⁷⁶ Wiele wskazuje na to, że piloci wzięli na cel Bf 110 z II./Zerstörerengeschwader 76 (II dywizjon 76 Pułku Ciężkich

⁷² Serge Joanne, *Le Bloch MB-152* (Outreau: Lela Presse, 2003), 348.

⁷³ IPMS, Dyon Myśliwski nr 303, sygn. LOT.A.V.49./34-2, Pamiętnik wojenny, Jerzy Radomski – Relacja, Leconfield, b.d., b.p.

⁷⁴ Imienia nie udało się ustalić.

⁷⁵ Imienia nie udało się ustalić.

⁷⁶ Joanne, *Le Bloch*, 349.

Myśliwców, II./ZG 76), które wykonywały wymiatanie na rzecz operujących w rejonie Beauvais bombowców z KG 76.

Lotnikom udało się zbliżyć na około 400–500 m, co było odległością zbyt dużą, by ogień był skuteczny. Co gorsza, na zaabsorbowanych obserwacją Messerschmittów Bf 110 pilotów z zaskoczenia uderzyły inne myśliwce, Messerschmitty Bf 109. W pierwszym ataku trafiony został Bloch mjr. Wyrwickiego, który rozbił się w Le Bois de Tout koło Fresnoy-Folny. Ciężko rannego Polaka wyciągnięto z kabiny samolotu i przewieziono do szpitala w Rouen. Niestety, mjr Wyrwicki wkrótce po tym zmarł.⁷⁷

Później piloci Messerschmittów skupili się na kluczu dowodzonym przez ppor. Spérata. Niemcy rozbili formację Blochów i z każdym z samolotów stoczyli indywidualną walkę. Dowódca klucza lądował z ciężką raną kostki w Saint-Germain-des-Essourts. Podporucznik Poniatowski takiego szczęścia nie miał – śmiertelnie ranny rozbił samolot w pobliżu drogi biegnącej na Fontaine-le-Sec.⁷⁸ Tylko ppor. Dudwałowi udało się Niemcom wywinąć i skierował się na macierzyste lotnisko. GC II/10 prawdopodobnie została zaatakowana przez Messerschmitty Bf 109 z *Jagdgeschwader 53* (53 Pułku Myśliwskiego), bo por. Heinz Bretnitz, sierż. Walter Margstein i sierż. Albrecht Baun zgłosili rano w tym rejonie zestrzelenie trzech Blochów. Były one pilotowane przez mjr. Wyrwickiego, ppor. Poniatowskiego i ppor. Léona Spérata.⁷⁹

Dudwałowi nie było jednak dane wrócić do bazy. Jego samolot rozbił się o godz. 6.30 na południe od Fresnoy-Folny, w lesie o nazwie La Mare, w pobliżu Saint-Germain-sur-Eaulne. Świadek tego wydarzenia, jadący w tym czasie drogą młody kierowca, twierdził, że Polak przez prawie 30 minut walczył z trójką przeciwników, zanim został zestrzelony. Wydaje się jednak, że czas podany przez świadka jest nieco przesadzony – niemieckie myśliwce nie miały zapewne wystarczająco dużo paliwa, by starcie trwało tak długo. Zmęczony wcześniejszą walką Polak został w drodze powrotnej na lotnisko prawdopodobnie przechwycony przez Messerschmitty 109 z *Jagdgeschwader 2* (2 Pułku Myśliwskiego) i zginął celnie trafiony przez sierż. Rudolfa Täschnera.⁸⁰

⁷⁷ Peter D. Cornwell, *The Battle of France Then and Now* (London: After the Battle, 2007), 441.

⁷⁸ Bloch Poniatowskiego dotrwał w tym miejscu aż do 1943 r. Wtedy to Niemcy rozpoczęli budowę wyrzutni V1 na francuskim wybrzeżu, co przyciągnęło alianckie bombowce. Okazało się, że wrak Blocha stanowi idealny punkt orientacyjny dla bombowców, więc niemieccy żołnierze porąbali go na kawałki i wrzucili do pobliskich lejów po bombach; Franciszek Ksawery Grabowski, „Bloch polskiego pilota,” *Przegląd Lotniczy Aviation Revue* z. 4 (1999): 14.

⁷⁹ Śliżewski, *Gorzka*, 266.

⁸⁰ Ibid.

Ciało ppor. Dudwała odnaleziono w kabynie zestrzelonego Blocha dopiero 1 września 1940 r. Początkowo był pochowany w Saint-Germain-sur-Eaulne jako „nieznany”,⁸¹ ale po wojnie jego ciało ekshumowano na cmentarz żołnierzy polskich w Aubérive, na południowy wschód od Reims. Tam spoczywa do dziś. Na nagrobku widać jednak błąd w nazwisku, widnieje bowiem zapis „Dudwat”.

Pośmiertnie Hieronim Dudwał został odznaczony Krzyżem Srebrnym Orderu Wojennego *Virtuti Militari* nr 12052, nadanym rozkazem nr 5/41 Naczelnego Wodza Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie. 20 marca 1941 r. został pośmiertnie awansowany do stopnia porucznika. Na oficjalnej liście zwycięstw polskich pilotów myśliwskich (tzw. lista Bajana) zajmuje 57 lokatę z zaliczonymi czterema pewnymi zwycięstwami nad niemieckimi samolotami.

O Hieronimie Dudwale nie zapomniano w rodzinnej Częstochowie. 18 października 2007 r., staraniem Aeroklubu Częstochowskiego oraz Częstochowskiego Klubu Seniorów Lotnictwa, na ścianie IV LO im. Sienkiewicza, szkoły, do której przed wojną uczęszczał przyszły lotnik, została wmurowana i odsłonięta tablica pamiątkowa honorująca tego niezwykłego pilota.⁸²

Bibliografia

Centralne Archiwum Wojskowe Wojskowego Biura Historycznego

1 Pułk Lotniczy w Warszawie

Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa

Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego

Brygada Pościgowa

Centrum Wyszkożenia Lyon

Dyon Myśliwski nr 303

Ministerstwo Spraw Wojskowych

Wspomnienia

Cwynar, Michał. *Wspomnienia wojenne*. Warszawa: Gretza, 2004.

Gabszewicz, Aleksander. „Wspomnienie pierwszego dnia wojny.” *Skrzydła* z. 5/431 (1944): 12.

Wierzyński, Kazimierz. „Puchacz.” *Wiadomości Polskie* z. 4 (1940): 1.

⁸¹ Cornwell, *The Battle*, 441.

⁸² Andrzej Zaguła, „Hieronim Dudwał ma wreszcie swoją tablicę pamiątkową,” *Nasze Miasto Częstochowa*, październik 26, 2007, dostęp styczeń 17, 2021, <https://czestochowa.nasze-miasto.pl/hieronim-dudwal-ma-wreszcie-swoja-tablice-pamiatkowa/ar/c1-6760833>.

Opracowania

- Cornwell, Peter D. *The Battle of France Then and Now*. London: After the Battle, 2007.
- Grabowski, Franciszek Ksawery. „Bloch polskiego pilota.” *Przegląd Lotniczy Aviation Revue* z. 4 (1999): 14.
- Hupka, Witold. „Podporucznik pilot Hieronim Franciszek Dudwał.” *Niedziela. Tygodnik Katolicki* (edycja częstochowska) z. 35 (2007): 4–5.
- Janowicz, Krzysztof, i Andrzej Ziober. „Himek z Częstochowy.” *Aeroplan* z. 1 (2008): 12.
- Joanne, Serge. *Le Bloch MB-152*. Outreau: Lela Presse, 2003.
- Kopański, Tomasz. „Pierwsze zwycięstwo ppor. pil. Strzembosza.” *Lotnictwo – II Wojna Światowa w Powietrzu* z. specjalny 1 (2005): 11–12.
- Łydźba, Łukasz. *IV/1 Dywizjon Myśliwski*. Czerwonak: Vesper, 2013.
- Malinowski, Tadeusz. „Pilot Trzech frontów.” *Skrzydłata Polska* z. 17 (1980): 8–9.
- Marciniuk, Andrzej. „Przesłanie dydaktyki lotniczej drugiej Rzeczypospolitej dla współczesnej «Szkoły Orłąt».” *Pedagogika Szkoły Wyższej* z. 1 (2017): 55–64.
- Pawlak, Jerzy. *Brygada Pościgowa – alarm!* Warszawa: Wydawnictwo MON, 1977.
- Pawlak, Jerzy. *Nad Warszawą – Warszawskie Termopile 1939 i 1944*. Warszawa: Fundacja „Wystawa Warszawa Walczy 1939–1945”, 2000.
- Sikora, Piotr. *Asy polskiego lotnictwa*. Warszawa: Almapress, 2014.
- Śliżewski, Grzegorz. *Gorzka słodycz Francji. Polscy piloci myśliwcy wiosny 1940 roku*. Piekary Śląskie – Warszawa: ZP Grupa, 2010.
- Śliżewski, Grzegorz. „Jak ja się nazywam?” *Gapa. Lotniczy Magazyn Historyczny* z. 2 (2017): 3–7.
- Śliżewski Grzegorz, *Karmazynowy błękit nieba. Działania bojowe I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego w 1941 r.* Wrocław – Warszawa: Instytut Pamięci Narodowej, 2022.
- Śliżewski, Grzegorz. „«Turyści Sikorskiego», czyli kurs na zachód. Ewakuacja polskich pilotów myśliwskich do Francji i Wielkiej Brytanii na przełomie 1939/1940. Wybrane zagadnienia.” *W Za linią wroga. Materiały zebrane i przygotowane z okazji konferencji popularnonaukowej poświęconej przeszłości lotnictwa z cyklu „Historia Skrzydłami Malowana” pod patronatem Prezydenta Koszalina*. Warszawa: Gretza, 2015.
- Zieliński, Józef, i Tadeusz Krzystek. *Dowódcy dywizjonów Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie. Commanders of the Polish Air Force Squadron in the West*. Poznań: Bellona, 2002.
- Zieliński, Józef, Wojtek Matusiak, i Robert Gretzyngier. *Lotnicy polscy w Bitwie o Anglię, Polish Airmen in the Battle of Britain*. Warszawa: Agencja Lotnicza ALTAIR, 2010.

Internet

- Cieślak, Aleksander. „Jarzębiński Stefan (1877–1937).” Absolwenci Sienkiewicza. Dostęp styczeń 17, 2021. <http://www.absolwenci.sieniu.czest.pl/index.php?show=art&which=900>.
- Czech, Dorota. „Od Gimnazjum Towarzystwa Opieki Szkolnej do Gimnazjum i Liceum im. Henryka Sienkiewicza (1915–1939).” Absolwenci Sienkiewicza. Dostęp styczeń 17, 2021. <http://www.absolwenci.sieniu.czest.pl/index.php?show=art&which=1460>.
- Niestrawski, Mariusz. „Stefan Pawlikowski.” Infolotnicze.pl. Dostęp styczeń 17, 2021. <https://www.infolotnicze.pl/2013/05/31/stefan-pawlikowski>.
- Popczyk, Alina. „Historia szkoły 1862–1914.” Absolwenci Sienkiewicza. Dostęp styczeń 17, 2021. <http://www.absolwenci.sieniu.czest.pl/index.php?show=art&which=1>.

- Śliżewski, Grzegorz. „Jerzy Hipolit Palusiński.” Infolotnicze.pl. Dostęp styczeń 17, 2021. <https://www.infolotnicze.pl/2015/01/20/palusinski-jerzy-hipolit/>.
- Zagula, Andrzej. „Hieronim Dudwał ma wreszcie swoją tablicę pamiątkową.” Nasze Miasto Częstochowa, październik 26, 2007. Dostęp styczeń 17, 2021. <https://czestochowa.naszemiasto.pl/hieronim-dudwal-ma-wreszcie-swoja-tablice-pamiatkowa/ar/c1-6760833>.
- Zmysłony, Wojciech. „Jerzy Bajan.” Polishairforce.pl. Dostęp styczeń 17, 2021. <https://www.polishairforce.pl/bajan.html>.
- Zmysłony, Wojciech. „Adam Kowalczyk.” Polishairforce.pl Dostęp styczeń 17, 2021. <https://www.polishairforce.pl/kowalczyk.html>.

STRESZCZENIE

Grzegorz Śliżewski, Puchacz z Częstochowy. Porucznik pilot Hieronim Dudwał (1913–1940)

Pochodzący z Częstochowy por. Hieronim Dudwał był jednym z najskuteczniejszych pilotów początkowego okresu II wojny światowej. Absolwent dębskiej Szkoły Podchorążych Lotnictwa wszystkie cztery zwycięstwa powietrzne odniósł podczas walk na polskim niebie w 1939 r. Sukces ten jest tym większy, że młody pilot używał sprzętu mniej zaawansowanego technicznie niż ten, który stosował przeciwnik. Po ewakuacji do Rumunii szybko, bo w trzy tygodnie, przedostał się koleją do Francji. W odtworzonym u boku sojusznika lotnictwie znalazł się w kadrowym I DM, ale jednostka ta nie weszła w całości do akcji. Po ataku z 10 maja 1940 r. podzielono ją na klucze i przydzielono zarówno do jednostek frontowych, jak i patroli chroniących przed atakami *Luftwaffe* miasta związane z francuską produkcją zbrojeniową. Na początku czerwca Hieronim Dudwał został skierowany do operującej na froncie GC II/10. 7 czerwca, podczas walki z przeważającą liczbą samolotów przeciwnika, 27-letni oficer został zestrzelony i zginął, rozbijając się w lesie o nazwie La Marre. Spoczywa na cmentarzu żołnierzy polskich w Aubérive. Pośmiertnie był odznaczony Krzyżem Srebrnym Orderu Wojennego *Virtuti Militari*.

Słowa kluczowe: Hieronim Dudwał, Polskie Lotnictwo Wojskowe, polskie lotnictwo we Francji 1940, Szkoła Podchorążych Lotnictwa, 113 Eskadra Myśliwska, Brygada Pościgowa, GC II/10, lista Bajana, zwycięstwa powietrzne, *Virtuti Militari*, Częstochowa, Aubérive

SUMMARY

Grzegorz Śliżewski, The Eagle Owl from Częstochowa. Lieutenant Pilot Hieronim Dudwał (1913–1940)

Lieutenant Hieronim Dudwał was one of the most successful fighter pilots during the initial period of World War II. He shot down four German aircraft during

the 1939 Polish Campaign. After escaping across the Polish border, Dudwał arrived in France three weeks later and joined I Polish Fighter Squadron. This unit never participated in action as a whole squadron and after the German invasion of France on 10 May 1940 it was split up, with some pilots being assigned to frontline squadrons whilst others flew protective patrols over French cities that focused on war production. At the beginning of June 1940 Dudwał was moved to the frontline and posted to GC II/10 squadron. On 7 June 1940, the 27-year-old officer died when his plane crashed into „La Marre” forest after being shot down whilst single-handedly engaging several Messerschmitt 109s. He is buried in the Polish soldier’s cemetery in Aubérive. He was posthumously awarded the Silver Cross of the War Order of *Virtuti Militari*.

Keywords: Hieronim Dudwał, Polish Airforce, Polish Air Force in France 1940, Air Force Cadet Officer’s School in Dęblin, 113 Fighter Escadrille, Pursuit Brigade, GC II/10, Bajan List, aerial victories, *Virtuti Militari*, Częstochowa, Aubérive

ZUSAMMENFASSUNG

Grzegorz Śliżewski, Ein Uhu aus Tschenstochau. Fliegerleutnant Hieronim Dudwał (1913–1940)

Der aus Tschenstochau stammende Leutnant Hieronim Dudwał war einer der erfolgreichsten Piloten in der Anfangszeit des Zweiten Weltkriegs. Der Absolvent der Offizierskadettenschule der Luftstreitkräfte in Dęblin errang alle seine vier Luftsiege während der Kämpfe im polnischen Luftraum im Jahr 1939. Dieser Erfolg ist umso größer, als der junge Pilot ihn mit einer Ausrüstung erzielte, die technisch weniger fortgeschritten war als die des Feindes. Nachdem er nach Rumänien evakuiert worden war, gelangte er innerhalb von drei Wochen mit der Bahn nach Frankreich. In der an der Seite der Alliierten wiederaufgebauten Luftstreitkräfte fand er sich in der 1. Jagdstaffel wieder, doch die Einheit kam nicht in vollem Umfang zum Einsatz. Nach dem Angriff vom 10. Mai 1940 wurde sie in Staffeln eingeteilt und sowohl an der Front als auch auf Patrouille eingesetzt, um die mit der französischen Rüstungsproduktion verbundenen Städte vor den Angriffen der Luftwaffe zu schützen. Anfang Juni wurde Hieronim Dudwał dem an der Front operierenden GC II/10 zugeteilt. Am 7. Juni wurde der 27-jährige Offizier im Kampf gegen eine überwältigende Anzahl feindlicher Flugzeuge abgeschossen und starb beim Absturz im Wald von La Marre. Er ruht auf dem polnischen Soldatenfriedhof in Aubérive. Er wurde posthum mit dem Silbernen Kreuz des Kriegssordens *Virtuti Militari* ausgezeichnet.

Schlüsselwörter: Hieronim Dudwał, Polnische Luftstreitkräfte, Polnische Luftstreitkräfte in Frankreich 1940, Kadettenschule der Luftstreitkräfte, 113. Jagdstaffel, Verfolgungsbrigade, GC II/10, Bajan-Liste, Luftsiege, *Virtuti Militari*, Tschenstochau, Aubérive