

GRZEGORZ SOJDA

## Porucznika pil. Zdzisława Radomskiego dzieje niezwykle...

Mimo tego, że Zdzisław Radomski nie widnieje na liście polskich asów ani nie dowodził sławnymi jednostkami lotniczymi, jest postacią znaną i lubianą przez pasjonatów polskiego lotnictwa wojskowego. Wydaje się, że tajemnica jaka otaczała całego jego życie może fascynować. Przedwojenny rezerwista porzucił studia, by szkolić adeptów lotnictwa. Pilot myśliwski, który latając bojowo niecały miesiąc pojawił się na „Liście Bajana”<sup>1</sup> i otrzymał Krzyż Srebrny Orderu *Virtuti Militari*. Przedsiębiorczy człowiek, którego *Klub Orła Białego* stał się polskim kawałkiem wojennego Londynu. Patriotą, próbujący odbudowywać kraj po wojnie. Aresztowany, osądzony i skazany w komunistycznej Polsce. Walczący z komunizmem do końca, po okpieniu UB i amerykańskiego wywiadu. Słów kilka o Zdzisławie Radomskim, chociaż nie wszystkie.

### **Lotnictwo i wojna**

Urodził się 28 stycznia 1915 r. w Kruszwicy. Szkoły kończył w Inowrocławiu i Poznaniu. Uwiedziony przedwojennymi sukcesami polskich lotników, w 1933 r. ukończył kurs szybowcowy w Ostrzeszowie. Po zdaniu matury w 1935 r. i odbyciu kursu unitarnego w 69 Pułku Piechoty w Gnieźnie, z początkiem 1936 r. rozpoczął naukę w Szkole Podchorążych Rezerwy

---

<sup>1</sup>Lista Bajana – „Polish Fighter Pilots Achievements during the Second World War”, lista zwycięstw polskich pilotów myśliwskich podczas II wojny światowej opracowana przez komisję pod przewodnictwem płk. pil. Jerzego Bajana. Jedyny oficjalny dokument zawierający powietrzne zwycięstwa polskich pilotów.

Lotnictwa (SPRL) w Dęblinie. W październiku tr., po ukończeniu SPRL w stopniu kaprała podchorążego, kontynuował edukację w Wyższej Szkole Handlowej w Poznaniu. Po pierwszym roku zdecydował się jednak na służbę wojskową. Otrzymał przydział na stanowisku instruktora w Centrum Wyszkożenia Lotnictwa Nr 1 w Dęblinie.

W trakcie kampanii polskiej 1939 r. ewakuował się do Rumunii z personelem poznańskiej Bazy Lotniczej Nr 3. Przez Jugosławię i Włochy, jako „turysta Sikorskiego”<sup>2</sup>, dotarł do Centrum Wyszkożenia Lotnictwa Lyon-Bronwe Francji.

2 marca 1940 r. do Centrum Wyszkożenia w Pau oddelegowano 16 pilotów. W grupie tej znalazł się ppor. pil. Zdzisław Radomski. Po zaatakowaniu Francji przez Niemców Polacy samoistnie utworzyli klucz myśliwski, który miał bronić lotniska Centrum. Dowódcą został kpt. Józef Ostrowski. W kluczu tym latał także Zdzisław Radomski. Polacy latali na wysłużonych francuskich samolotach myśliwskich Dewoitine D.500, oddanych do służby z początkiem lat trzydziestych. Ich osiągi nie pozwalały na nawiązanie równorzędnej walki z niemieckimi samolotami. W trakcie odbytych przez Radomskiego lotów nie udało mu się nawiązać kontaktu z nieprzyjacielem<sup>3</sup>.

### Na Wypach

W połowie lipca 1940 r. Radomski przybył do Blackpool, gdzie oczekiwał na możliwość szkolenia<sup>4</sup>. 24 marca 1941 r. pilota skierowano na kurs odświeżający w Old Sarum. 14 kwietnia dostał przydział do 55 OTU<sup>5</sup>. Jednostka została ta została sformowana w Aston Down 1 listopada 1940 r., a jej celem było szkolenie pilotów myśliwskich *Fighter Command*<sup>6</sup> na samolotach Hurricane, Defiant, Bleinheim i Master. W grudniu szkolenie na Defiantach i Bleenheimach zostało przeniesione do 54 OTU. W lutym 1941 r. jedną eskadrę przeniesiono na lotnisko Unsworth, pozostała część jednostki trafiła tam 14 marca. W 55 OTU Radomski przeszedł cały kurs i zaliczył go z wynikiem *above average*<sup>7</sup>.

8 czerwca otrzymał *posting*<sup>8</sup> do brytyjskiego 32 Dywizjonu Myśliwskiego, stacjonującego wówczas na lotnisku Angle. W jednostce tej służyło w tym czasie kilku

<sup>2</sup>Turyści Sikorskiego – określenie używane przez propagandę niemiecką, dotyczące polskich żołnierzy, którzy po kampanii polskiej 1939 r. udali się na Zachód, na wezwanie nowego Naczelnego Wodza gen. Władysława Sikorskiego, by kontynuować walkę. W związku z tym, że państwa przez które przedzierał się Polacy w większości ogłosiły neutralność, powinny one, zgodnie z międzynarodowym prawem, internować polskich żołnierzy. Uciekający z obozów Polacy musieli wyjeżdżać z krajów neutralnych używając fałszywych dokumentów, podając się najczęściej za turystów.

<sup>3</sup>G. Śliżewski, *Gorzka słodycz Francji. Polscy piloci myśliwscy wiosny 1940 roku*, Warszawa 2009, s. 191.

<sup>4</sup>W. Król, *Myśliwcy*, Warszawa 1980, s. 189–209.

<sup>5</sup>OTU – *Operational Training Unit*, ang. – oddział wyszkolenia bojowego.

<sup>6</sup>*Fighter Command* – Dowództwo Lotnictwa Myśliwskiego Królewskich Sił Powietrznych.

<sup>7</sup>*above average* – powyżej przeciętnej; W. Król, *Myśliwcy...*, s. 193.

<sup>8</sup>*posting* – rozkaz przeniesienia.

Polaków: P/O<sup>9</sup> Jan Jakubowski, F/O<sup>10</sup> Stanisław Szmejł, P/O Janusz Marciniak, Sgt Tomasz Rzycki, F/O Jan Falkowski, P/O Antoni Kolubiński. Do najczęstszych zadań, jakie wykonywali piloci dywizjonu, należała osłona konwojów. Podczas tej żmudnej pracy rzadko dochodziło do spotkań z niemieckimi samolotami. Pewną odmianą dla lotników był sukces pary Sgt<sup>11</sup> Frantiska Bernarda i F/O Maurice'a Remy, którzy 10 czerwca przechwycili i zestrzelili Junkersa Ju 88. 23 czerwca doszło do tragicznego wypadku, w którym zginął F/O Stanisław Szmejł. Wracający z patrolu Polak zabił się w okolicach Freshwater East. Pochowano go na cmentarzu Pembroke Dock (Llanion), Sec Service R/C, Grave 130. Zdzisław Radomski szczęśliwie zakończył służbę w brytyjskiej jednostce, gdzie wykonał 38 lotów na osłonę konwojów<sup>12</sup>.

29 lipca skierowana go do polskiego 306 Dywizjonu Myśliwskiego. Następnego dnia zameldował się u dowódcy dywizjonu S/Ldr<sup>13</sup> Jerzego Zaremby. Jednostka stacjonowała na lotnisku Northolt i wchodziła w skład 1 Polskiego Skrzydła Myśliwskiego. Dowódcą tego związku taktycznego był W/C<sup>14</sup> Tadeusz Rolski.

Zdzisław Radomski pojawił się w jednostce w dosyć gorącym okresie. Właśnie trwała powietrzna ofensywa RAF nad kontynentem europejskim. Dzięki zabiegom wcześniejszego dowódcy 306 dywizjonu, Tadeusza Rolskiego, do jednostki przybyło wielu pilotów z dużym doświadczeniem bojowym. Wśród nich znaleźli się m.in. Stanisław Skalski, Karol Pniak, Stanisław Zieliński, Jerzy Zaremba, Stanisław Wieprzkowicz, Jan Śmigiełski. Zdzisława Radomskiego przydzielono do eskadry B.

Wobec tego, że Zdzisław Radomski nie miał praktyki na samolotach Spitfire, bowiem w 32 dywizjonie latał na Hurricane'ach, 31 lipca odbył swój pierwszy lot na samolocie Spitfire w celu zapoznania się z płatowcem. 2 sierpnia dowódca dywizjonu wziął pilota na lot testowy, w trakcie którego przez 25 minut sprawdzał jego umiejętności. Przez kilka następnych dni Radomski przechodził gruntowne szkolenie wraz z całym dywizjonem. Ćwiczone loty w formacji, loty całym dywizjonem w chmurach oraz walki powietrzne.

9 sierpnia Sgt Marcin Machowiak sprawdzał tę ostatnią umiejętność Radomskiego podczas dwóch lotów. Dowództwo musiało być zadowolone z pilota, bo już 10 sierpnia został wyznaczony do lotu bojowego<sup>15</sup>. Radomski miał lecieć w sekcji Zielonej wraz z F/Lt<sup>16</sup> Jerzym Słońskim. Tego dnia Skrzydło startowało do akcji nad kontynentem, jednakże 306 został wyznaczony do innego zadania. Miał osłaniać trzy bombowce Blenheim, których bezpośrednią osłonę stanowił 1 Dywizjon latający wciąż na samolotach Hurricane. Formacje spotkały się nad

<sup>9</sup> P/O – ang. *Pilot Officer*, odpowiednik polskiego stopnia podporucznika.

<sup>10</sup> F/O – ang. *Flying Officer*, odpowiednik polskiego stopnia porucznika.

<sup>11</sup> Sgt – ang. *Sergeant*, odpowiednik polskiego stopnia sierżanta.

<sup>12</sup> The National Archives (dalej: TNA), AIR/27/361, 32 Fighter Squadron, Operation Records Book.

<sup>13</sup> S/Ldr – ang. *Squadron Leader*, odpowiednik stopnia polskiego majora.

<sup>14</sup> W/Cdr – ang. *Wing Commander*, odpowiednik polskiego stopnia podpułkownika.

<sup>15</sup> TNA, AIR/27/1673, 306 Fighter Squadron, Operation Records Book.

<sup>16</sup> F/Lt – ang. *Flight Lieutenant*, odpowiednik stopnia polskiego kapitana.

Manston o 14.30 i skierowały się nad Gravelines, które osiągnięto o godzinie 14.42. Po zakończeniu akcji bombowców, 306 zatoczył koło nad Gravelines i poleciał ku kanałowi La Manche. O 15.30 osiągnięto brzeg brytyjski<sup>17</sup>. Wyprawa zakończyłaby się bez specjalnych przeżyć, gdyby nie fakt, że zaczęły się problemy z samolotem Radomskiego. W dzienniku działań 306 Dywizjonu opisano tę niecodzienną sytuację: „Jeden z samolotów (P/O Radomski), lądował bez zablokowanego podwozia. Pilot meldował o uszkodzeniu mechanizmu i niemożliwości wypuszczenia podwozia. Po 40 min. lotu nad lotniskiem (akrobacji) podwozie wysunęło się, jednak bez zablokowania. Samolot uszkodzony, pilot bez obrażeń”<sup>18</sup>.

Widocznie przeżycia z przymusowego lądowania nie wpłynęły ujemnie na psychikę pilota, bowiem już 12 sierpnia wykonał dwa loty bojowe nad Francją. Pierwszy lot odbył się tuż przed godziną 11, gdy 1 PSM<sup>19</sup> wyruszyło na wyprawę w osłonie sześciu bombowców jako górna osłona. Celem ekspedycji miało być Bethune, które miało być zbombardowane w ramach operacji *Circus*<sup>20</sup> 70. Zdzisław Radomski leciał jako boczny P/O Wiesława Chomsa, w sekcji Czarnej. Lot przebiegł bez niespodzianek oraz kontaktu z nieprzyjacielem. Opis akcji z dziennika działań: „Spotkanie bombowców nad Manston. Wzięcie kursu o g. 11.33, Squadron na 17 tys. ft.<sup>21</sup>, bombowce na 14 tys. ft.; słaby ogień artylerii na wysokości bombowców. Hazerbrouck – słaby ogień artylerii powyżej Squadronu. W rejonie między Hazerbrouck – Bethune zaobserwowano najpierw 1 Me 109, po tym 6–8 Me 109, które spłynęły przed Squadronem w dół, w większej odległości do Squadronu. Przed Bethune 2 Me 109 przeszły z lewej i 2 Me 109 – z prawej strony zgrupowania, w dość dużej jednak od niego odległości. Bethune – 11.53, nie zaobserwowano. St. Omer – 12.05, słaby ogień artylerii, kolor odprysków szary z odcieniem brązowym. Graveline – 12.12, na wysokości 15 tys. ft. O godz. 12.15 zaobserwowano 9 średnich statków między Calais a Graveline, kierunek Graveline. Nad Manston Squadron opuścił bombowce”<sup>22</sup>.

Po południu na godzinę 17.20 zaplanowano kolejną akcję, tym razem było to wymiatanie, które miało odciągnąć uwagę Niemców od operacji *Circus* 71. Radomski wyznaczony został jako boczny P/O Chomsa, w sekcji Zielonej. Skrzydło z Northolt wykonując zadanie przeleciało trasę Beach Head – Hareldelet – St. Omer – Cap Gris Nes – Dover, bez kontrakcji ze strony nieprzyjaciela. Jednym z powodów braku reakcji wroga mogło być całkowite zachmurzenie nad celem. Po niemal dwóch godzinach lotu Polacy wylądowali w Northolt.

<sup>17</sup> TNA, AIR/27/1673, 306 Fighter Squadron, Operation Records Book.

<sup>18</sup> Instytut Polski i Muzeum im. Gen. Sikorskiego (dalej: IPMS), Lot.A.50/3, Dziennik działań 306 Dywizjonu Myśliwskiego, k. 93.

<sup>19</sup> 1 PSM – 1 Polskie Skrzydło Myśliwskie.

<sup>20</sup> *Circus* – nazwa operacji powietrznej Royal Air Force z czasów II wojny światowej, dzienna operacja zaczepna wykonywana przez małą formację bombową pod osłoną dużej formacji myśliwskiej na pobliskie cele uboczne, której głównym zadaniem było wciągnięcie do walki myśliwców przeciwnika.

<sup>21</sup> ft. – ang. *foot*, stopa – miara długości stosowana w Wielkiej Brytanii, 1 stopa = 30,480 cm.

<sup>22</sup> IPMS, LOT.A.50/3, Dziennik działań 306 Dywizjonu Myśliwskiego, k. 94.

Z opowiadań Wacława Króla wynikało, że Radomski był zniecierpliwiony faktem zerowego konta zestrzeleń. Przy małej szkockiej próbował wyciągnąć rady od doświadczonych kolegów, którzy mieli już spore konto zwycięstw. Najcenniejszą wydawała się rada F/Lt Stanisława Skalskiego: „do Niemca trzeba podejść blisko i wtedy rąbnąć ze wszystkiego, co masz w samolocie, w sam jego kuper”<sup>23</sup>.

Przez dwa kolejne dni Radomski mógł się tylko przyglądać, jak jego koledzy startują i wracają z lotów bojowych. 14 sierpnia doszło do ciężkich walk z niemieckimi myśliwcami podczas operacji *Circus 73*. Dywizjon stracił trzech pilotów, w tym dowódcę S/Ldr Jerzego Zarembę. Oprócz niego polegli Sgt Stanisław Zięba (zmarł 23 sierpnia) oraz P/O Wiesław Choms. Nowym dowódcą został S/Ldr Jerzy Słoński. Na dowódcę eskadry B desygnowano F/Lt Stanisława Skalskiego.

Opady uniemożliwiły loty 15 sierpnia, ale następnego dnia planowany *Circus 74* na długo zapadł w pamięci dywizjonu i Zdzisława Radomskiego.

Dywizjon leciał w składzie:

S/Ldr Jerzy Słoński

Sgt Józef Jeka

Sgt Grzegorz Sołogub

P/O Zdzisław Langhamer

P/O Zdzisław Radomski

Sgt Henryk Pietrzak

Sgt Wawrzyniec Jasiński

F/Lt Stanisław Zieliński

Sgt Otto Pudrycki

F/O Kazimierz Rutkowski

Sgt Leon Kosmowski

Sgt Aleksander Franczak<sup>24</sup>.

P/O Langhamer tworzył sekcję Zieloną w eskadrze B z P/O Radomskim. Skrzydło w składzie 306, 315 i 308 pod dowództwem S/Ldr Słońskiego miało wyznaczone zadanie wymiatania na trasie Hastings – Hardelot – na północ od St. Omer – Cap Griz Nez – Folkestone, jako wsparcie *Circusa 74*. Polacy wystartowali o godzinie 12 z Northolt. Już po przekroczeniu brzegu nad Hardelot, niedaleko Samer, zauważono około 15 Me 109. Dowódca Skrzydła nakazał skręt w stronę Niemców. Wrogie samoloty zauważyły polski atak i skierowały się w stronę nadlatujących Spitfire'ów. Pierwszy zwarł się z przeciwnikiem 306, który atakował z przewagą wysokości i od strony słońca. Po rozproszeniu niemieckiej formacji rozpoczęły się walki indywidualne. Para Radomski/Langhamer wzięła za cel dwa uciekające Me 109. W dzienniku działań dywizjonu zanotowano: „Bezpośrednio po przejściu dyonu do ataku, P/O Langhamer pogonił z P/O Radomskim za 2 Me

<sup>23</sup> W. Król, *Myśliwcy...*, s. 196.

<sup>24</sup> TNA, AIR/27/1673, 306 Fighter Squadron, Operation Records Book.

109 uciekającymi w kierunku E [wschodnim – przyp. GS] i zaatakował jednego z nich z tyłu z góry, otwierając ogień na odległ. ok. 200 jardów. W czasie strzelania długiej serii zbliżył się jeszcze bardziej, zobaczył czarny dym z ogona Me i kawałek blachy odlatującej. Me skierował się raptownie nosem w dół, zrobił raptowne pół beczki (jakby już niekierowanej) i wpadł w chmury leżące koło 200 ft. niżej pola walki (walka miała miejsce na 10000 ft.). Rezultat: 1 Me *destroyed* (potwierdzony przez P/O Radomskiego, który zaobserwował jak ten Me wyrznął w ziemię)<sup>25</sup>.

Gdy P/O Langhamer rozprawiał się z jednym z Me 109, Zdzisław Radomski, idąc za radą kolegów, zbliżył się niebezpiecznie do drugiego z przeciwników: „P/O Radomski zbliżył się do drugiego na odległość 60–50 jardów na wys. 10000 ft., oddał 1 długą serię i zauważył, że z boku płatów tuż przy kadłubie Me zaczął wydobywać się coraz większy dym, najpierw biały, potem czarny. W czasie postępowania ze »swoim« Me, który nie wykonując żadnego skrętu szedł ostrą piką do ziemi, P/O Radomski zaobserwował przebieg walki P/O Langhamera, w rezultacie której pierwszy Me wyrznął w ziemię”<sup>26</sup>.

Obserwując agonię swojej ofiary, Radomski mało nie przypłacił tego życiem, otóż: „Po doślcu na wys. 2500 ft. i stwierdzeniu, że »jego« Me również wyrznął w ziemię, P/O Radomski chciał dołączyć do grupy Spitfire’ów znajdujących się wówczas z lewej, wyżej. W tej chwili zobaczył smugi pocisków koło siebie i rozrywający się pocisk z działka na lewym swym skrzydle (między lotką i kadłubem), co spowodowało zablokowanie lewej lotki, przebicie kadłuba i lekkie zranienie pilota w rękę. P/O Radomski po obejrzeniu się i zobaczeniu, że jest atakowany z tyłu przez 2 Me 109, zaczął uciekać skrętami w górę w kierunku chmur. Wszedłszy w chmury, zaczął tam chwilę i wyszedł na 4500 ft. W tym czasie stwierdził, że temperatura glikolu wzrosła do 150 stopni a z rur wydechowych wydobywają się kłęby białego dymu. Leciał tuż pod pułapem chmur i znalazłszy się na północ od Boulogne został ostrzelany przez art. i KM. Na brzegu morza zobaczył dużą ilość łodzi rybackich z ludźmi, których ostrzelał resztą amunicji z wys. ok. 200 ft. Włączył dodatkowy *boost*<sup>27</sup> i przekroczył brzeg Anglii koło Hythe. W pewnym momencie, w czasie rozglądania się za lotniskiem, silnik zastopował zupełnie (na wys. 300–400 ft.) i pilot zmuszony został do lądowania na małym półku, między lasami, koło Ashford. Lądowanie bez podwozia, koło godz. 13.15, miało przebieg pomyślny”<sup>28</sup>. Pilot wyszedł bez szwanku, ale samolot był mocno uszkodzony, jak sam opisał: „samolot miał rozerwany płat lewy i kadłub pociskiem działka, 2-e przestrzeliny od KM: 1-en w lewym sterze głębokości, 2-gi z lewej strony kadłuba, tuż za siedzeniem pilota”<sup>29</sup>.

<sup>25</sup> IPMS, LOT.A.50/3, Dziennik działań 306 Dywizjonu Myśliwskiego, k. 95.

<sup>26</sup> *Ibidem*.

<sup>27</sup> *Boost* – jednostka dodatkowego doładowania podana do silnika w celu zwiększenia mocy, potocznie w żargonie lotniczym: wcisnąć *boost’a* – dodać gazu, (przyp. red.).

<sup>28</sup> IPMS, LOT.A.50/3, Dziennik działań 306 Dywizjonu Myśliwskiego, k. 95..

<sup>29</sup> TNA, AIR 50/118, No. 306 (Polish) Squadron, k. 52.



Po locie piloci 306 dywizjonu zgłosili: sześć samolotów zniszczonych na pewno i jeden uszkodzony. Z lotu nie powrócił Sgt Aleksander Franczak. Z czasem okazało się, że dostał się do niewoli<sup>30</sup>.

Ciężka praca myśliwców Skrzydła nie ustawała. Loty odbywały się niemal codziennie. Zdzisław Radomski odbył swój kolejny lot 19 sierpnia podczas operacji *Circus* 81. Zadanie: wymiatanie na trasie Manston – Gravelines – St. Omer – Gosnay – Mardyck – Manston. W trakcie lotu doszło do walki z Niemcami. Zestrzelenie pewne zgłosił F/Lt Stanisław Skalski. Po popołudniu Skrzydło poleciało jako górna osłona wyprawy bombowej nad Hazerbrouck – *Circus* 82. W obu lotach Radomski był bocznym P/O Langhamera<sup>31</sup>.

21 sierpnia kolejna porcja emocji dla pilotów i dwie operacje: *Circus* 83 i 84. W porannym locie Radomski leciał w szyku dywizjonu z F/Lt Skalskim. Zadaniem Skrzydła było wymiatanie w rejonie Montreil. Na *Circusa* 84 w parze z Radomskim poleciał F/O Stanisław Marcisz. Tym razem Skrzydło zabezpieczało wyprawę patrolując obszar na trasie: Beach Head – St. Omer – Gravelines – Manston. Doszło do spotkania z niemieckimi myśliwcami. Jedyne zwycięstwo w 306 zgłosił F/Lt Stanisław Skalski. Po półtoragodzinnym locie Polacy powrócili do Northolt. 26 sierpnia Radomski odbywał lot w ramach operacji *Circus* 87, w której 1 PSM stanowiło tylną osłonę wyprawy bombowej. Po półtoragodzinnym locie powrócono do bazy bez spotkania z nieprzyjacielem<sup>32</sup>.

27 sierpnia 1941 r. przeprowadzono operację *Circus* 85, która pierwotnie miała się odbyć 23 sierpnia. Sześć bombowców Bleenheim miało zbombardować lotnisko w St. Omer. Bezpośrednią osłonę zapewniało 1 PSM w składzie: 306, 308 i 315 dywizjon. Wyprawę ubezpieczały dywizjony ze skrzydła z Kenley: 452, 602, 485. Ponadto nad celem pojawić się miały jeszcze dwa skrzydła myśliwskie: Tangmere i Biggin Hill<sup>33</sup>.

W składzie 306 dywizjonu, którym tego dnia dowodził F/Lt Stanisław Zieliński, leciał Zdzisław Radomski. W dzienniku działań jednostki zanotowano: „306 (...) wystartował o godz. 6.25 z lotn. Northolt. Przyłot na miejsce RU – 6.48 (spóźniony o 8’). Po 18’ kręcenia się nad miejscem zbiórki i nie spotkania bombowców, Wing o g.7.10 skierował się w kierunku Gravelines – Mardyck, gdzie znów pozostawał ok. 20’. W tym czasie F/Lt Skalski St. Zauważył 4 Me 109F na 13000 ft. z tyłu Wingu, lecące wzdłuż brzegu z Calais na Merdyck. Uprzedził o tym prowadzący Squadron. 2-a zauważonych Me wylazły na 19 000 ft. i z kierunku słońca znurkowały na środkową czwórkę 306 Sq., po czym uciekły w kierunku Francji. W rezultacie ataku P/O Radomski został ranny w prawe

<sup>30</sup> TNA, AIR/27/1673, 306 Fighter Squadron, Operation Records Book.

<sup>31</sup> IPMS, LOT.A.50/4, Dziennik działań 306 Dywizjonu Myśliwskiego, k. 103.

<sup>32</sup> *Ibidem*.

<sup>33</sup> TNA, AIR 16/212, No. 11 Group Operation Orders.

ramię. Odłączył od Squadronu i lądując przymusowo w okol. Dover skraksował i odniósł ciężkie obrażenia ciała”<sup>34</sup>.

Okazało się, że pilot został trafiony pociskami niemieckiego myśliwca, które niemalże urwały mu lewą rękę<sup>35</sup>. Za ten lot został przedstawiony przez dowódcę dywizjonu do odznaczenia Krzyżem Srebrnym Orderu Virtuti Militari. Wniosek został zatwierdzony 30 września 1941 r. w „Dzienniku Personalnym” nr 7/41. W uzasadnieniu wniosku (9 września) kpt. Antoni Wczelik, ówczesny dowódca 306 Dywizjonu, napisał: „W dniu 27.08.41 podczas lotu operacyjnego nad Francją ppor. pil. Radomski Zdzisław zaatakował sam 3 Me 109F, które szły z góry na Dyon, będąc niewidoczne przez innych pilotów. Nie mogąc ostrzec Dyon przez radio, które nie działało, wdał się w walkę, ratując w ten sposób kolegów Dyonu, którzy byli narażeni na bezpośredni atak nieprzyjaciela. (...) Pilot o pięknych walorach bojowych, koleżeńskich i odwadze. (...) Przez piękny i wysoce bojowy czyn zasłużył w pełni na najwyższe odznaczenie”<sup>36</sup>. Opis czynu na wniosku różni się diametralnie od informacji zawartych w Dzienniku działań. Dziennik spisywany był na gorąco, tuż po locie, więc nie uwzględniono w nim meldunku Zdzisława Radomskiego.

Tak zakończyła się kariera pilot myśliwskiego, który nigdy już nie wrócił do latania operacyjnego. Waław Król opisał próbę powrotu do jednostki liniowej Radomskiego. Wspomnienia te budzą jednak wątpliwości, ponieważ podane daty przez Króla nie zgadzają się z przebiegiem służby Radomskiego. Według Ewidencji Myśliwców Radomski pojawił się w Grangemouth, w 58 OTU, 21 kwietnia 1943 r.<sup>37</sup> W tym czasie Waław Król przeżywał swoją afrykańską przygodę w *Polish Fighting Team*<sup>38</sup>.

Leczenie i rehabilitacja lotnika zakończyły się dopiero na początku 1942 r. Przekwalifikował się na kontrolera naziemnych stanowisk dowodzenia. Kurs rozpoczął się 10 lutego 1942 r. i trwał półtora miesiąca. Pierwszą służbą lotnika w nowej roli był 307 Dywizjon Nocnych Myśliwców, do którego skierowano Radomskiego 28 marca. Przeniesiono go następnie, 11 września, do 317 Dywizjonu Myśliwskiego, stacjonującego wtedy w Northolt. Później trafił, jak wspomniano powyżej, do 58 OTU, ale z dokumentacji nie wynika w jakim charakterze. Po dwumiesięcznym pobycie w Grangemouth powrócił do 317 dywizjonu. 8 grudnia przeniesiono Radomskiego do *operations room* stacji RAF Northolt<sup>39</sup>.

<sup>34</sup> IPMS, LOT.A.50/4, Dziennik działań 306 Dywizjonu Myśliwskiego, k. 105.

<sup>35</sup> IPMS, LOT.A.V. 1/4XXIV, Zdzisław Radomski.

<sup>36</sup> IPMS, A.XII. 85/175/272, Wniosek o nadanie orderu wojennego Virtuti Militari.

<sup>37</sup> IPMS, LOT.A.V.1/4XXIV, Zdzisław Radomski.

<sup>38</sup> *Polish Fighting Team* – Polski Zespół Myśliwski, doborowa jednostka myśliwska złożona z 15 pilotów, odbywających staż na froncie afrykańskim od marca do maja 1943 r., znana też pod nazwą Cyrk Skalskiego. Zob.: G. Śliżewski, G. Sojda, *Cyrk Skalskiego, przyczynek do monografii*, Warszawa 2009.

<sup>39</sup> IPMS, LOT.A.V. 44/11/17a/5-Anglia.



15 lutego 1944 r. zwolnił się z Polskich Sił Powietrznych, jako polski porucznik i brytyjski F/L<sup>40</sup>.

### W cywilu

Jeszcze w trakcie leczenia poznał, a następnie ożenił się z Judith Morrison, o dwa lata starszą od niego Szwajcarką. Wspólnie wpadli na pomysł otwarcia w Londynie miejsca dla polskich lotników o pięknej nazwie *Klub Orła Białego*. Pomysł okazał się strzałem w dziesiątkę. Mimo dobrze prosperującego interesu, do którego szczególną smykałkę miała pani Radomska, postanowili wyjechać do Polski już w 1946 r. Jako że repatriacja żołnierzy Polskich Sił Zbrojnych była w toku, czas oczekiwania na statek znacznie się wydłużał. W trakcie rejestracji w komunikacyjnym konsulacie w Londynie oświadczone Radomskiemu, że może wyjechać wcześniej pod warunkiem, że sam zapewni sobie transport. Udał się do GAL-u<sup>41</sup> by nabyć bilety. Tam spotkał kpt. Tadeusza Meissnera<sup>42</sup>, brata znanego przedwojennego lotnika i pisarza Janusza, który ułatwił mu zakup biletów. Po trzech dniach Radomscy wypłynęli z Edynburga, na s/s „Sobieski”, do Polski. Przed wejściem na pokład dowiedzieli się o ostrych rewizjach i konfiskatach pieniędzy. Dysponując pokaźnym kapitałem (2600 dolarów), Radomski starał się go ukryć. Dzięki pomocy jednego z marynarzy ta sztuka udała się i zabrano mu tylko 10 dolarów<sup>43</sup>.

### W kraju

Do kraju Radomscy przyплыли w lipcu 1946 r. Na początku zatrzymali się u rodziców Zdzisława w Poznaniu. Było to jednak tymczasowe rozwiązanie. Niebawem otrzymali mieszkanie przy ulicy Małopolskiej 8. Radomscy szybko rozwinęli swoją działalność w Poznaniu, zarówno biznesową, jak i społeczną. W listopadzie 1946 r. założyli wytwórnię szali. Maszyny do produkcji zakupili w Okręgowym Urzędzie Likwidacyjnym w Poznaniu w cenie 10 tysięcy złotych za sztukę. Równolegle, wspólnie ze Stefanem Kazaneckim, w grudniu 1946 r. złożyli podanie do OUL<sup>44</sup> w Poznaniu w celu umożliwienia zakupu maszyn do tłoczenia papieru. Miały one służyć do stworzenia firmy produkującej kartony i opakowania. Przychyłono się do ich prośby i sprzedano dwie maszyny do tłoczenia i sztancowania papieru. Maszyny wymagały gruntow-

<sup>40</sup> *Ibidem*.

<sup>41</sup> GAL – skrót od *Gdynia America Line*, czyli Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe. Utworzona w 1934 r. polsko-duńska spółka akcyjna z siedzibą w Gdyni. Powstała z przekształcenia Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego. Powstała z myślą o zaznaczeniu polskiej obecności na Atlantyku.

<sup>42</sup> Tadeusz Meissner był w tym czasie inspektorem pokładowym GAL-u. Do Polski wrócił w październiku 1946 r. W 1953 r. został kapitanem MS „Batory”.

<sup>43</sup> Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej (dalej: AIPN), Radomski Zdzisław, BU 0259/448, Protokół przesłuchania podejrzanego, 18 V 1949 r., k. 9.

<sup>44</sup> Okręgowy Urząd Likwidacyjny, urząd państwowy powołany na podstawie dekretu z 8 III 1946 r. o majątkach opuszczonych i porzuconych.

nego remontu, więc oddano je do zakładów naprawczych w Poznaniu. Po remoncie, który trwał 10 miesięcy, w grudniu 1947 r., wspólnicy utworzyli firmę „Hermes”. Siedzibą wspólnego interesu był lokal przy ulicy Kościelnej 32. Firma produkowała opakowania zewnętrzne do płatków owsianych, gry-siku i innych produktów, których odbiorcą były zakłady odżywcze „Społem” w Starołęce. Jako współwłaściciel firmy Radomski posiadał w niej około 700 tys. zł wkładu, co stanowiło 50% udziału. Na połowę 1948 r. szacowano jej wartość na 4 mln zł<sup>45</sup>. Należy jednak pamiętać, że są to kwoty przed reformą walutową z 1950 r., gdy dokonano dewaluacji. Państwo wypłacało 1 nową złotówkę za 100 starych złotych, jeśli obywatel wymieniał gotówkę. Gdy Polak pieniądze miał w banku, za każde 100 zł dostawał 3 nowe złote. Średnia pensja miesięczna w 1950 r. wynosiła 551 zł. Bez uwzględnienia inflacji, w 1948 r. średnią pensję można szacować na około 16 tys. złotych.

Jako ludzie zamożni Radomscy udzielali się społecznie i charytatywnie. Zdzisław był sekretarzem Wojewódzkiego Komitetu Olimpijskiego w Poznaniu. Oboje wspierali Zarząd Powiatowego Koła Związku Inwalidów Wojennych RP w Poznaniu, gdzie Judith Radomska proszona była o przyjęcie godności Chrzestnej w trakcie „Uroczystości Poświęcenia Sztandaru dla Grodzkiego i Powiatowego Koła Związku Inwalidów Wojennych RP w Poznaniu”. Ponadto wspierali finansowo różne instytucje i organizacje, za co otrzymywali podziękowania. Pisma takie wystosowali między innymi Komitet Budowy Kościoła Parafialnego św. Antoniego Padewskiego w Częstochowie i Rektor Uniwersytetu Poznańskiego<sup>46</sup>.

Radomscy nie unikali kontaktu ze znajomymi z czasów przedwojennych i wojennych. Spotykali się między innymi z byłymi lotnikami: Stanisławem Skalskim<sup>47</sup>,

---

<sup>45</sup> AIPN, Radomski Zdzisław, BU 0259/448, Protokół przesłuchania podejrzanego, 18 V 1949 r., k. 10–12.

<sup>46</sup> AIPN, Radomski Zdzisław, BU 0259/448, Protokół rewizji, k. 157/2.

<sup>47</sup> Stanisław Skalski (1915–2004) – pilot, mjr, absolwent XI promocji Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Podczas kampanii polskiej 1939 r. w 142 EM. Ewakuowany do Francji. Od stycznia 1940 r. w Wielkiej Brytanii. W Bitwie o Anglię latał w 501 DM. 25 lutego przeniesiony do 306 DM. Od 4 III 1942 r. dowódca eskadry w 316 DM. Od 5 maja dowódca 317 DM. W lutym 1943 r. został dowódcą Polskiego Zespołu Myśliwskiego, który walczył nad północną Afryką. Po powrocie do Anglii, od 12 XII 1943 r. dowódca 131 Polskiego Skrzydła Myśliwskiego. 6 kwietnia przeniesiony na stanowisko dowódcy 133 Polskiego Skrzydła Myśliwskiego. Od lutego 1945 r. oficer operacyjny przy brytyjskim *Fighter Command*. Od 1 II 1946 r. oficer operacyjny w dowództwie Brytyjskich Okupacyjnych Sił Powietrznych. W czerwcu 1947 r. powrócił do kraju. Od 24 VI 1947 r. inspektor techniki pilotażu w Wydziale Wyszkożenia Bojowego Dowództwa Wojsk Lotniczych. Odznaczony Złotym Krzyżem Orderu *Virtuti Militari* (nr 32), Srebrnym Krzyżem Orderu *Virtuti Militari* (nr 8996), czterokrotnie Krzyżem *Walecznych* oraz orderami brytyjskimi – *Distinguished Service Order* i trzykrotnie *Distinguished Flying Cross* (jako jedyny Polak). Najskuteczniejszy polski pilot podczas II wojny światowej.

Władysławem Kamińskim<sup>48</sup>, Władysławem Nyczem<sup>49</sup>, czy też Władysławem Śliwińskim<sup>50</sup>.

### Więzienie

Z końcem listopada 1947 r. Judith wystąpiła o paszport, by udać się do swoich rodziców mieszkających w Szwajcarii. Dokument otrzymała i z końcem kwietnia Radomscy udali się do Warszawy. Będąc w stolicy poprosili Władysława Śliwińskiego, by odwiózł ich na lotnisko<sup>51</sup>. Po powrocie ze Szwajcarii Judith, zgodnie z ówczesnymi przepisami, zmuszona była oddać paszport w odpowiednim czasie. Wyjechała w tym celu z Poznania do stolicy 1 czerwca. Po załatwieniu spraw miała zatrzymać się u Śliwińskich i wrócić do Poznania 3 czerwca. Jednakże wszelki ślad po niej zaginął. Kilka dni później, 7 czerwca, zaginął brat Zdzisława. 9 czerwca aresztowano jego samego<sup>52</sup>.

Sytuację tę opisał po latach Władysław Kamiński, który usłyszał tę historię od Stanisława Skalskiego: „znalazła się tam Judy [w warszawskim mieszkaniu Władysława Śliwińskiego – przyp. G.S.], Szwajcarka, żona Zdziśka Radomskiego, też lotnika z mojego »wingu«. Wracała od rodziny ze Szwajcarii. Zaraz z lotniska wysłała depeszę do męża, do Poznania, że zatrzyma się u Mojry, żeby po nią przyjechał. No i Zdzych przyjechał z bratem. Z lotniska zadzwonił, żeby sprawdzić czy Judy jest. Telefon oczywiście odebrał nasz anioł stróż. Zdzychowi wydało się to dziwne, że słuchawki nie podniósł ani Władek, ani Mojra.

- Władka nie ma? - zapytał.
- Nie, wyszedł na miasto - odpowiedział anioł stróż.
- To poproszę Mojrę.
- Zajęta akurat przy dziecku.
- A moja żona jest?
- Tak, czeka, niech pan przyjeżdża.

Zdzych wyczuł pismo nosem. Podjechał wprawdzie taksówką, ale tylko po to, żeby przez jakiś czas pokrążyć wokół mieszkania Władka i poobserwować

<sup>48</sup> Władysław Kamiński (1910–1995), pilot, kpt. Przed wojną ukończył Szkołę Podchorążych Rezerwy Lotnictwa, a następnie przeszedł kurs instruktora pilotażu w Dęblinie, a w 1938 r. kurs myśliwski. We Francji przeszedł przeszkolenie na samolotach myśliwskich, ale udziału w walkach nie brał. Podczas wojny pilot dywizjonów myśliwskich 302 i 308 Polskich Sił Powietrznych. Odznaczony Srebrnym Krzyżem Orderu Virtuti Militari (nr 11058) i trzykrotnie Krzyżem Walecznych. Powrócił po wojnie do kraju.

<sup>49</sup> Władysław Nycz (1913–2008), pilot, por. Podczas wojny w 318 Dywizjonie Rozpoznawczo-Myśliwskim Polskich Sił Powietrznych. Po wojnie wrócił do kraju. Autor książki *W powietrznym zwiadzie*, Warszawa 1982.

<sup>50</sup> AIPN, Radomski Zdzisław, BU 0259/448, Protokół przesłuchania podejrzanego 4 V 1949 r., k. 4.

<sup>51</sup> AIPN, Radomski Zdzisław, BU 0259/448, Protokół przesłuchania podejrzanego 2 III 1949 r., k. 74.

<sup>52</sup> AIPN, Radomski Zdzisław, BU 0259/448, Rozkaz aresztowania, 9 VI 1948 r., k. 20.

je. Niewiele mu to pomogło. Zatrzymano go na lotnisku podczas odprawy do samolotu. Aresztowano go razem z bratem i na X Pawilon...<sup>53</sup>.

Opowiadanie Stanisława Skalskiego, spisane przez Kamińskiego, nie jest jedyną relacją zatrzymania Radomskiego. Otóż przebywający w celi z Tadeuszem Nowierskim<sup>54</sup> Jan Pacholczyk<sup>55</sup> rozmawiał na temat Radomskiego. Rozmowa została opisana przez agenta celnego<sup>56</sup>: „Radomski miał kontakt z UB, lecz kontakt był w tym sensie, że ostrzegało go i dlatego też Radomski nie wpadł do studni, która była w domu Śliwińskiego. Jak to odbyło się opowiada nam Pacholczyk, a mianowicie: W niedzielę rano przyjechał Radomski taksówką pod dom Śliwińskiego, wysłał naprzód swego bliskiego krewnego, a sam został przed domem. Umówione było, że gdy ten za 10 minut nie wróci Radomski pośle swego szofera i ten upomni się o 1500 zł za kurs. Istotnie tak odbyło się. Szofer wszedł do mieszkania Śliwińskiego, otrzymał 1500 zł. Był to znak, że u Śliwińskiego jest studnia, że kolega został złapany. Radomski zbiegł i uprzedził resztę<sup>57</sup>”.

Dokumenty z zasadzek w sprawie konspiracji Władysława Śliwińskiego zostały zniszczone. Nie udało dotrzeć się również do protokołów aresztowania Zdzisława Radomskiego. Zachowało się jednak pismo z 11 czerwca Radomskiego z prośbą o wyjaśnienie, co stało się z jego żoną: „Przyjechała do Warszawy 1 VI we wtorek w celu oddania paszportu po powrocie ze Szwajcarii. Zatrzymała się u Śliwińskiej Filtrowa 21. W czwartek miała powrócić do domu. Nie wróciła i ślad zaginął. Została zatrzymana. (Co wiem na pewno, gdyż i brat Bogdan Radomski został w tymże domu zatrzymany w poniedziałek 7 czerwca)<sup>58</sup>. Z tego pisma można wywnioskować, że ujęcie przez UB Zdzisława mogło wyglądać inaczej. Niestety, zdani jesteście tylko na spekulacje.

<sup>53</sup> W. Kamiński, *As wywiadu – X pawilon*, „Skrzydła. Wiadomości ze świata” 1982, nr 127 (613), s. 55.

<sup>54</sup> Tadeusz Nowierski (1907–1983), pilot, ppłk, w czasie kampanii 1939 r. w 24 Eskadrze Rozpoznawczej. Ewakuował się do Francji. Na początku 1940 r. w Wielkiej Brytanii. Podczas Bitwy o Anglię w 609 DM. Od 10 VIII 1941 r. dowódca eskadry w 316 Dywizjonie Myśliwskim. Następnie od 10 I 1942 r. dowódca 308 DM. Od 20 VI 1943 r. dowódca 2 PSM. Od października 1943 r. dowódca 133 Polowego Portu Lotniczego. Odznaczony Krzyżem Srebrnym Orderu Virtuti Militari nr 9048, brytyjskim *Distinguished Flying Cross*. Po wojnie wrócił do Polski. Na początku mieszkał ze Stanisławem Skalskim na Filtrowej. Był warszawskim kierowcą taksówki.

<sup>55</sup> Jan Pacholczyk (1917–1979), pilot, por. Przed wojną służył w 1 Pułku Lotniczym. W kampanii 1939 r. walczył w SGO „Polesie”. Dostał się do niewoli, z której uciekł. Ewakuował się do Francji. Następnie w Wielkiej Brytanii. Po przeszkoleniu, 25 III 1942 r. skierowany do 307 DM Nocnego. 2 IX 1944 r. przeniesiony do 305 Dywizjonu Bombowego. Odznaczony Krzyżem Srebrnym Orderu Virtuti Militari nr 10791, brytyjskim *Distinguished Flying Cross*. W 1947 r. wrócił do Polski.

<sup>56</sup> Agent celny – kapuś, więzień, który zbierał informacje w celi i przekazywał je władzom więziennym lub bezpośrednio pracownikom UB.

<sup>57</sup> AIPN, Sprawa operacyjna dot. Jan Pacholczyk, imię ojca: Michał, ur. 14–05–1917, pilot RAF, BU 0423/2894, Przesłuchanie podejrzanego, k. 9.

<sup>58</sup> AIPN, Radomski Zdzisław, BU 0259/448, MBP Kancelaria Główna, Prośba o udzielenie informacji, k. 125.

Aresztowanie Radomskich związane było z rozbiem konspiracji por. Władysława Śliwińskiego. Pilot Polskich Sił Powietrznych Władysław Śliwiński wrócił do Polski w 1947 r. jako współpracownik polskiego wywiadu. Podczas wojny latał w dywizjonach 302 i 303. 6 września 1943 r., będąc pilotem 303 Dywizjonu, zgłosił zestrzelenie niemieckiego myśliwca, który okazał się dwusetnym samolotem zgłoszonym przez pilotów dywizjonu kościuszkowskiego. Za ten czyn został uhonorowany pamiątkowym zegarkiem oraz odznaczony Krzyżem Srebrnym Orderu *Virtuti Militari*. Został zwerbowany do pracy w wywiadzie przez płk. dypl. Leona Bortnowskiego, zastępcę płk. dypl. Stanisława Gano. Rozbudował swoją agenturę o byłych kolegów z okresu przedwojennego, lotników z PSP oraz żołnierzy drugiej konspiracji<sup>59</sup>. Szeroko zakrojona akcja UB doprowadziła do zatrzymania około 200 osób w 50 zasadzkach na terenie całego kraju. Miejszem jednego z „kotłów” było mieszkanie Śliwińskich w Warszawie, dokąd udała się Judith Radomska<sup>60</sup>.

W trakcie dochodzenia próbowano udowodnić Zdzisławowi Radomskiemu udział w konspiracji Śliwińskiego. Mimo stosowania środków przymusu, fizycznego i psychicznego, Zdzisław Radomski nie przyznał się do szpiegostwa. Podczas śledztwa wyszły na jaw sprawy związane z nieprawidłowym prowadzeniem działalności gospodarczej. Dzięki wymuszonym zeznaniom oskarżono go o handel walutą oraz fałszowanie dokumentacji księgowej. Otrzymał karę więzienia odpowiednio pięciu i siedmiu miesięcy<sup>61</sup>. Na tym nie skończyła się udręka Radomskiego. Założono osobną sprawę rozpracowania o kryptonimie „Ikar”. Zarzucano w niej Zdzisławowi Radomskiemu, Bogdanowi Radomskiemu i Czesławowi Pudłowskiemu prowadzenie działalności szpiegowskiej. Torturami wymuszono przyznanie się do winy dwóch ostatnich oskarżonych. Zdzisław z uporem nie przyznawał się do winy. Dzięki jego postawie sprawa została umorzona<sup>62</sup>.

### Na wolności

Po odbyciu wyroku Zdzisław Radomski odzyskał wolność. Podobnie i jego żona. Pozbawiony majątku Radomski rozpoczął pracę jako księgowy w Fabryce Wyrobów Cukierniczych Goplana<sup>63</sup>.

<sup>59</sup> Żołnierze drugiej konspiracji – antykomunistyczny, niepodległościowy ruch partyzancki, stawiający opór sowietyzacji Polski i podporządkowaniu jej ZSRR, toczący walkę ze służbami bezpieczeństwa ZSRR i podporządkowanymi im służbami w Polsce; inne często używane nazwy to żołnierze wyklęci, niezłomni.

<sup>60</sup> AIPN, Śliwiński Władysław, BU 0192/406/1, Plan rozpracowania punktów wyjściowych ze sprawy zlikwidowanej siatki obcego wywiadu Śliwińskiego Władysława, k. 6–16. Lotnicy aresztowani w związku ze sprawą por. pil. Władysława Śliwińskiego: Stanisław Skalski, Tadeusz Nowierski, Bolesław Jedliczko, Jan Pacholczyk, Marian Cholewka.

<sup>61</sup> AIPN, Radomski Zdzisław, BU 0259/448, Zapytanie o karalność, k. 139.

<sup>62</sup> AIPN, Radomski Zdzisław, BU 0259/448, Raport o wyrażeniu zgody na przekazanie sprawy do archiwum Dep. II, k. 24.

<sup>63</sup> AIPN, Krypt. MEWA, BU 01355/11/IV, Raport nr 10 o przebiegu rozpracowania obiektu-

W 1949 r. Ministerstwo Bezpieczeństwa Publicznego wszczęło rozpracowanie operacyjne „Mewa”. Celem stali się byli lotnicy Polskich Sił Powietrznych, którzy przybyli do kraju po wojnie. Objęło ono także Zdzisława Radomskiego, którego inwigilacją zajęło się trzech informatorów UB o pseudonimach „12”<sup>64</sup>, „Bokser” i „Robert”<sup>65</sup>.

Z końcem listopada 1951 r. informator o ps. „12” doniósł, że Judith Radomska wyjechała do swoich rodziców do Szwajcarii po uprzednim rozwodzie z mężem. Zgodnie z ustaleniem informatora rozwód był przeprowadzony w celu zachowania interesów w Anglii, które mogłyby przepaść ze względu na polskie obywatelstwo Radomskich. Po rozwodzie Radomska wróciła do szwajcarskiego obywatelstwa i mogła zająć się tym biznesem<sup>66</sup>. Po opuszczeniu kraju przez żonę, Zdzisław Radomski poddał się leczeniu. Odezwała się wojenna rana, której dokuczliwość pogłębiły tortury w więzieniach UB. Informator ps. „12” stracił kontakt z figurantem R[adomskim]<sup>67</sup>.

### Szukaj wiatru w polu

25 lutego 1952 r. informator ps. „12” odwiedził Radomskiego w jego domu, ale go nie zastał. Gospodyni poinformowała go, że Radomski wyprowadził się do Warszawy. Sprawdzono adres w Warszawie i okazało się, że taki nie istnieje. 1 marca UB dowiedziało się, dzięki rozmowie informatora ps. „12” z Władysławem Walendowskim<sup>68</sup>, że Radomski wyjechał do Zakopanego. Ponadto jego rozwód

---

wego „Mewa”, 31 VII 1951 r., k. 102.

<sup>64</sup> *Ibidem*, Wykaz agentury RAF, Inf. ps. „Robert” – lat 34, pilot, major, 316 dyw., d-ca 317 dyw., Inf. ps. „12” – lat 34, kpt., pilot dyw. 316, Inf. ps. „Bokser” – lat 35, por. pilot, 302 dyw. Myśliwski”, k. 179–189.

<sup>65</sup> AIPN, Krypt. MEWA, BU 01355/11/IV, Raport nr 11 o przebiegu rozpracowania obiektowego „Mewa”, 26 XI 1951 r., k. 111.

<sup>66</sup> *Ibidem*, Raport nr 12 o przebiegu rozpracowania obiektowego „Mewa”, 28 III 1951 r., k. 129.

<sup>67</sup> *Ibidem*, Doniesienie agencyjne, źródło „12”, 3 III 1951 r., k. 133. W doniesieniu agencyjnym z 3 III 1952 r. informator o pseudonimie „12” tak zrelacjonował spotkanie z Władysławem Walendowskim: „Dnia 1 III 1952 r. będąc w WKR w Poznaniu widziałem się z ob. Walendowskim. Ja byłem w poczekalni pierwszy, gdy Walendowski wszedł, od razu skierował się do mnie ze słowami: Pan Buchwald prawda? Przypomnieliśmy się sobie wzajemnie”. Można stwierdzić z dużą dozą prawdopodobieństwa, że informatorem UB był Bernard Buchwald. Przed wojną w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Następnie w Polskich Siłach Powietrznych. Latał jako pilot myśliwski w 316 DM. Zestrzelony podczas lotu bojowego 12 IV 1942 r. Aresztowany przez Niemców i umieszczony w obozie jenieckim *Stalag Luft 3* w Żaganii. Por. służby stałej. Stopień w RAF F/Lt. Po wojnie wrócił do Poznania. W Wielkiej Brytanii pozostawił żonę i dwie córki.

<sup>68</sup> Władysław Walendowski (1911–1965), absolwent IX promocji Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Ewakuowany do Francji. Od 3 VI 1940 r. w kluczu por. Janoty broniącym Tours i Angers. W czerwcu 1940 r. przybył do W. Brytanii. Po przeszkoleniu, 13 II 1942 r. przydzielony do 308 DM. 10 III 1942 r. przesunięty do 316 DM, a 31 maja tr. do 306 DM. Od 12 II 1943 r., w *Air Fighting Development Unit* (jednostka rozwoju walki powietrznej) w Duxford. Od 22 XI 1944 w Blackpool. 17 III 1945 r. przydzielony do 17 *Service Flying Training School* (17 Szkoła Pilotażu Podstawowego). Odznaczony dwukrotnie Krzyżem Wa-



był całkowicie fikcyjny i umożliwić miał wyjazd Judith z Polski. Zaskoczony informator UB dowiedział się także, że Radomski uciekł z kraju<sup>69</sup>.

UB starało się dociec, jak do doszło do ucieczki i wysledzić jej kanał. Wszystkie ślady prowadziły do Zakopanego. Podjęto inwigilację Kazimierza Schiele, ojca Tadeusza Schiele<sup>70</sup>, który mógł pomóc uciec Radomskiemu z Polski. Na nic zdały się poszukiwania. Radomski przepadł jak kamień w wodę<sup>71</sup>.

29 maja 1952 r. w gazecie „Tydzień w Londynie” pojawił się artykuł opisujący historię Radomskich: „Poślubić swoją własną żonę po raz drugi nie jest rzeczą zwykłą. Szczególnie jeżeli rozwiodło się z nią z powodów również niezwykłych – bo dla ułatwienia sobie ucieczki z Polski. Taka właśnie niezwykła przygoda zdarzyła się Zdzisławowi Radomskiemu i jego żonie Angielce Judy.

W 1945 r. w urzędzie stanu cywilnego w dzielnicy Londynu Marylebone, wzięli pierwszy ślub. W tym samym urzędzie w ubiegły wtorek pobrali się po raz wtóry. W ciągu siedmiu lat przeżyli niezwykłą przygodę. Por. Zdzisław Radomski był oficerem w jednym z polskich dywizjonów lotniczych w W. Brytanii. W 1941 r. w czasie operacji na Francję, został ciężko ranny i stracił rękę. Z swe czynności bojowej został odznaczony orderem *Virtuti Militari*. Po wyjściu ze szpitala zajmował szereg różnych stanowisk na lotniskach w obsłudze ziemnej. Tego rodzaju praca nie dawała mu jednak zadowolenia. Zameldował się do wodza naczelnego gen. Sikorskiego z prośbą o zezwolenie na branie udziału w lotach bojowych.

Uzyskał zgodę gen. Sikorskiego, ale brak ręki okazał się zbyt wielkim utrudnieniem w lotach. W 1946 r. po długich wahaniach pp. Radomscy zdecydowali się na wyjazd do Polski. Zamieszkali w Poznaniu. Po kilku latach względnego spokoju p. Judy Radomska została aresztowana przez Bezpiekę pod zwykłym zarzutem szpiegostwa na rzecz W. Brytanii. Wkrótce los jej podzielił również mąż. Spędzili w więzieniu 22 miesiące.

Po zwolnieniu postanowili uciekać z Polski za wszelką cenę. Po nieudanej próbie przejścia granicy polsko-niemieckiej wrócili do Poznania, gdzie zdecydowali się rozdzielić. Judy Radomska wystąpiła do sądu o rozwód, który został jej przyznany. Odzyskała również swoje papiery brytyjskie i drogą legalną wróciła do W. Brytanii.

---

lecznych. Na Liście Bajana z wynikiem 1-1/3-0.

<sup>69</sup> AIPN, Krypt. MEWA, BU 01355/11/IV, Raport nr 12 o przebiegu rozpracowania obiektowego „Mewa”, 28 III 1951 r., k. 129.

<sup>70</sup> Tadeusz Schiele (1920–1986), pilot, kpt. Przed wojną ukończył Szkołę Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Dęblinie, ewakuowany do Francji, a następnie do Wielkiej Brytanii. Po przeszkoleniu 2 VI 1941 r. trafił do 122 DM, a następnie 14 lipca do 308 DM. Walczył w tym dywizjonie niemal całą wojnę. Odznaczony Krzyżem Srebrnym Orderu *Virtuti Militari*, trzykrotnie Krzyżem Walecznych. Po wojnie przyjechał do kraju razem ze swoją irlandzką żoną, Jeanne Johnson-Schiele, znaną w latach pięćdziesiątych piosenkarką jazzową. Po powrocie do kraju Tadeusz wraz z rodziną zamieszkał w Zakopanem u swojego ojca – Kazimierza, znanego przed wojną taternika i działacza Polskiego Związku Narciarskiego.

<sup>71</sup> *Ibidem*, MBP, Naczelnik Wydz.II.Dep.1 w Warszawie, 24 IV 1951 r., k. 142.

Por. Radomskiemu udało się przedostać do Berlina drogą, która musi pozostać jeszcze tajemnicą. Wkrótce potem i on znalazł się w Londynie.

Po przybyciu do W. Brytanii okazało się, że ich rozwód uzyskany w Poznaniu jest prawomocny i obowiązuje w Anglii. Nic nie pozostało innego jak pobrać się po raz drugi<sup>72</sup>.

Sprawa wydawałaby się prosta i oczywista, gdyby nie fakt, że z końcem kwietnia UB otrzymało informację, że „Radomski ma ponownie być przysłany z zagranicy do Polski i jeżeli wyjechał przez Zakopane, tą samą drogą może być przerzucony do kraju”. Co więcej „Seksja VI Wydz. I WUBP w Szczecinie powiadomiła nas [Ministerstwo Bezpieczeństwa Publicznego – przyp. G.S.], że została przez nich zatrzymana kobieta, która nielegalnie przekroczyła granicę i w śledztwie zeznała, że do Polski przybyła z Berlina skąd otrzymała polecenie od Radomskiego Zdzisława, że ma się udać do Poznania i wywieźć do Niemiec ob. Maciejewską Irenę i pewnego studenta /b. danych brak/. Po rozmowie telefonicznej powiadomiono WUBP Szczecin, że Maciejewska Irena figuruje w Sekcji II jako reemigrantka z Niemiec, poprzednio zamieszkiwała w Szczecinie i utrzymywała kontakt z Konsulatem angielskim<sup>73</sup>. Wyglądało na to, że Zdzisław Radomski prowadził, albo zaczął prowadzić działalność konspiracyjną.

Nie wiemy i pewnie nie dowiemy się, jak wyglądała sprawa związana z ucieczką lotnika, ale pewne światło rzuca na sprawę meldunek kpt. Tadeusza Szadkowskiego<sup>74</sup> z WUBP w Szczecinie, który twierdził, że „Radomski uciekł przez Szczecin. Po dostaniu się do Berlina skierowany został do Wolnej Europy – gdzie to opublikowano jego ucieczkę. Potem R. został skierowany do ośrodka wywiadu amerykańskiego, gdzie ukończył szkołę – czy też kurs wywiadowczy. Po przybyciu do jednego z obozów – zaginął bez wieści. Po przeszkoleniu jego przez Amerykanów ci dopiero dowiedzieli się, że ucieczka Radomskiego została rozgłoszona, z tego też powodu robili mu wymówki, lecz on wytłumaczył, że tak został skierowany i zamiast trafić do ośrodka amerykańskiego trafił do Wolnej Europy”. Według Szadkowskiego „przerzut R. był związany z Amerykanami, a raczej punkt przerzutowy, którym został przerzucony R. jest w zainteresowaniu wywiadu amerykańskiego<sup>75</sup>.

---

<sup>72</sup> *Ibidem*.

<sup>73</sup> *Ibidem*, MBP, Naczelnik Wydz.II.Dep.I w Warszawie, 23 VII 1951 r., k. 153.

<sup>74</sup> Tadeusz Szadkowski, płk, funkcjonariusz aparatu bezpieczeństwa. Od 10 X 1946 do 28 III 1947 r. ukończył sześciomiesięczny kurs w Centralnej Szkole MBP w Łodzi. Od 10 do 18 VIII 1953 r. oraz 25 VI 1985 r. delegowany służbowo do NRD. Od 20 VIII 1955 r. do 16 VIII 1957 r. pracował w rezydenturze berlińskiej. Od 1 IV 1964 r. delegowany na placówkę w Bernie na oficjalne stanowisko II sekretarza Ambasady PRL. Od 29 IV 1964 r. w MSZ w charakterze naczelnika w Departamencie Konsularnym. 15 IX 1968 r. zwolniony ze służby w związku z przejściem do pracy w MSZ i wysłaniem za granicą w charakterze kierownika Wydziału Konsularnego Misji Wojskowej PRL w Berlinie. Zob.: <http://katalog.bip.ipn.gov.pl/>.

<sup>75</sup> AIPN, Krypt. MEWA, BU 01355/11/IV, Notatka służbowa, 23 VII 1951 r., k. 144.

Z dokumentacji przechowywanej w Instytucie Pamięci Narodowej można wysnuć wnioski, że Zdzisław Radomski, próbując wrócić do swojej żony Judith, przechytrzył nie tylko komunistyczny aparat represji w kraju, ale także i amerykański wywiad. W połowie lat pięćdziesiątych przeniósł się do Kanady, gdzie próbował założyć linię lotniczą wraz z Janem Malińskim, kolegą z czasów szkolenia szybowcowego w Polsce. Niestety, ta próba nie powiodła się<sup>76</sup>. W 1964 r. przeniósł się do Freeport na wyspach Grand Bahama, by ponownie rozpocząć działalność w branży lotniczego transportu. Oprócz tego, wykorzystując koniunkturę budowlaną na Wyspach Bahama, spowodowaną wycofaniem się Amerykanów z Kuby, zorganizował firmę Grand Bahama Builders. Gdy okazało się, że do zakupionego samolotu nie można znaleźć części zamiennych, sprzedał go. Za uzyskane pieniądze wybudował fabrykę jachtów, którą prowadził Jan Maliński<sup>77</sup>. W listopadzie 1966 r. przyleciał w interesach do Polski jako obywatel kanadyjski. Wykorzystał okazję do odwiedzenia znajomych. Spotkał się m.in. ze Stanisławem Skalskim. W 1971 r. Radomski wysłał zaproszenie najsukuteczniejszemu polskiemu asowi, by ten przyleciał na Bahamy. Skalski skorzystał z okazji i odwiedził kolegę. Po trzech miesiącach wrócił do kraju<sup>78</sup>. Zdzisław Radomski pojawiał się także na spotkaniach weteranów Polskich Sił Powietrznych. Ostatni raz spotkał się z kolegami w Londynie podczas obchodów 50 rocznicy Bitwy o Anglię<sup>79</sup>. Pod koniec życia osiadł w Oakville w Kanadzie, gdzie uczestniczył w życiu tamtejszej Polonii. Zmarł 21 stycznia 2000 r.

---

<sup>76</sup> J. Maliński, *Samolot zakrył słońce*, Warszawa 2000, s. 219.

<sup>77</sup> *Ibidem*, s. 225.

<sup>78</sup> G. Sojda, G. Śliżewski, *Generał pilot Stanisław Skalski, Portret ze światłocieniem*, Warszawa 2015, s. 169.

<sup>79</sup> *Ibidem*.