

# O TYCH, CO UPOMNIELI SIĘ O GDAŃSK

318. Dywizjon Myśliwsko-Rozpoznawczy „Gdański”



318



## **MUZEUM GDAŃSKA, 1 WRZEŚNIA 2023 R. – 12 MAJA 2024 R.**

**Wystawa zorganizowana z okazji 80-lecia sformowania  
w Wielkiej Brytanii 318. Dywizjonu Myśliwsko-Rozpoznawczego**

Kuratorzy: **Leszek Molendowski** (Muzeum Gdańska), **Andrzej Olejko**  
(Państwowa Wyższa Szkoła Techniczno-Ekonomiczna w Jarosławiu)

Współpraca: **Grzegorz Jedlicki, Agnieszka Barczewska** (Muzeum Gdańska)

Scenografia, projekty graficzne: **Małgorzata Gliwińska-Radwańska**

Redakcja tekstów: **Ewelina Ewertowska** (Muzeum Gdańska)

Tłumaczenia: **Łukasz Golowanow**

Ekspонатów na wystawę użyczyli:

- Muzeum Gdańska
- Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie
- Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu
- Muzeum II Wojny Światowej
- Muzeum Ziemi Sochaczewskiej i Pola Bitwy nad Bzurą
- PAN Biblioteka Gdańska
- Wielkopolskie Muzeum Wojskowe – oddział Muzeum Narodowego w Poznaniu

Materiały ikonograficzne prezentowane na wystawie pochodzą ze zbiorów:

- Instytutu Polskiego i Muzeum im gen. Sikorskiego (IPMS)
- Muzeum Gdańska (MG)
- Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie (MLP)
- Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie (MSP)
- Muzeum II Wojny Światowej (MIIWŚ)
- Muzeum Ziemi Sochaczewskiej i Pola Bitwy nad Bzurą (MS)
- Narodowego Archiwum Cyfrowego (NAC)
- PAN Biblioteki Gdańskiej (PAN BG)
- Wielkopolskiego Muzeum Wojskowego – oddziału Muzeum Narodowego w Poznaniu (MNP WA)
- Strony internetowej: [polishairforce.pl](http://polishairforce.pl)
- Jacka Friedricha (JF)
- Wojciecha Gruszczyńskiego (WG)

Materiał filmowy prezentowany na wystawie pochodzi ze zbiorów:

- Imperial War Museum (IWM)

Zanim opowiem, podajcie wina,  
żebym opłukał pył Quassassina.  
Coś mocniejszego dajcie po chwili,  
To wam opowiem o Muquebilli.  
A potem powiem, jak Dyon Gdański  
Przeszedł walecznie front italiański.

We wschodnich Włoszech,  
nad brzegiem morza  
Mielim lotnisko, pożał się Boże!  
Najgorszy kłopot z całym lataniem,  
Że musisz skończyć je lądowaniem.  
Po blachach zgrzytniesz, narobisz trzasku,  
Za chwilę leżysz mordą na piasku!

Gdy będę w domu, powiem do dzieci:  
Wasz ojciec miewał cele przy Chieti.  
Czasem sąsiadom „zaleję” w barze,  
Jakem wypatrzył statki w Pescarze,  
A także powiem głupim sąsiadkom,  
Żem w nocy sypiał... zawsze pod siatką!

Wszyscyśmy w Polsce znali komara,  
To go moskitem przezwała wiara,  
Owad okrutny, w nocy piłuje,  
Kto nietrunkowy, zaraz go kłuje,  
Więc ja na samą myśl o komarze  
W jednym podskoku jestem przy barze!

*Piosenka dywizjonowa, Stanisław Grzesiuk (muzyka),  
kpt. pil. Włodzimierz Bereżecki (słowa)*

Władysław Nycz, *W powietrznym zwiadzie*, Warszawa 1982



### Szlak bojowy 318. Dywizjonu:

20 III 1943 r., baza lotnicza RAF w Detling k. Maidstone, Wielka Brytania – powstanie Dywizjonu

15 VIII 1943 r., Liverpool, Wielka Brytania – początek podróży Dywizjonu do Egiptu na pokładzie HMS „Empress of Australia”

29 VIII 1943 r., Port Said, Egipt – wyokrętowanie Dywizjonu

30 VIII 1943 r., Al Maza, Egipt – baza techniczna RAF

10 IX 1943 r., Mukajbila, Palestyna – baza lotnicza RAF

12 X 1943 r., Gaza, Palestyna – baza lotnicza RAF

22 X 1943 r., Wilhelma, Palestyna – lotnisko polowe RAF

30 X 1943 r., Gaza, Palestyna – baza lotnicza RAF

23 XI 1943 r., El Kasasin, Egipt – lotnisko polowe

9 IV 1944 r., Heluan, Egipt – baza lotnicza RAF

15 IV 1944 r., Aleksandria, Egipt – zaokrętowanie rzutu naziemnego na transportowiec HT „Derbyshire”

20 IV 1944 r., Tarent, Włochy – przybycie personelu naziemnego drogą morską

23–24 IV 1944 r., Heluan, Egipt – Marble Arch k. Bengazi, Libia – przelot z Egiptu na lotnisko polowe w Cyrenajce

24–25 IV 1944 r., Marble Arch, Libia – Castel Benito, Włochy – przelot na lotnisko polowe w Trypolitanii

28 IV 1944 r., Tunis, Libia – Malta – Madna, Włochy – przelot z Libii do Włoch

1 V 1944 r., Trigno, Włochy – lotnisko polowe, połączenie rzutu naziemnego i powietrznego Dywizjonu

17 VI 1944 r., San Vito, Włochy – lotnisko polowe

30 VI 1944 r., Tortoreto, Włochy – lotnisko polowe

2 VII 1944 r., San Fermo, Włochy – lotnisko polowe

22 VII 1944 r., Castiglione, Włochy – lotnisko polowe Eskadry A

31 VII 1944 r., Falconara, Włochy – lotnisko polowe

26 VIII 1944 r., Chiaravelle, Włochy – lotnisko polowe

31 VIII 1944 r., Piagiolino, Włochy – lotnisko polowe

31 VIII 1944 r., Malignano, Włochy – lotnisko polowe Eskadry A

17 IX 1944 r., Cassandro, Włochy – lotnisko polowe,

połączenie eskadr Dywizjonu

27 IX 1944 r., Rimini, Włochy – lotnisko polowe

6 XI 1944 r., Ballaria k. Rimini, Włochy – lotnisko polowe

2 XII 1944 r., Forli, Włochy – lotnisko polowe

2 V 1945 r., La Russia, Włochy – lotnisko polowe

4 V 1945 r., Treviso, Włochy – lotnisko polowe

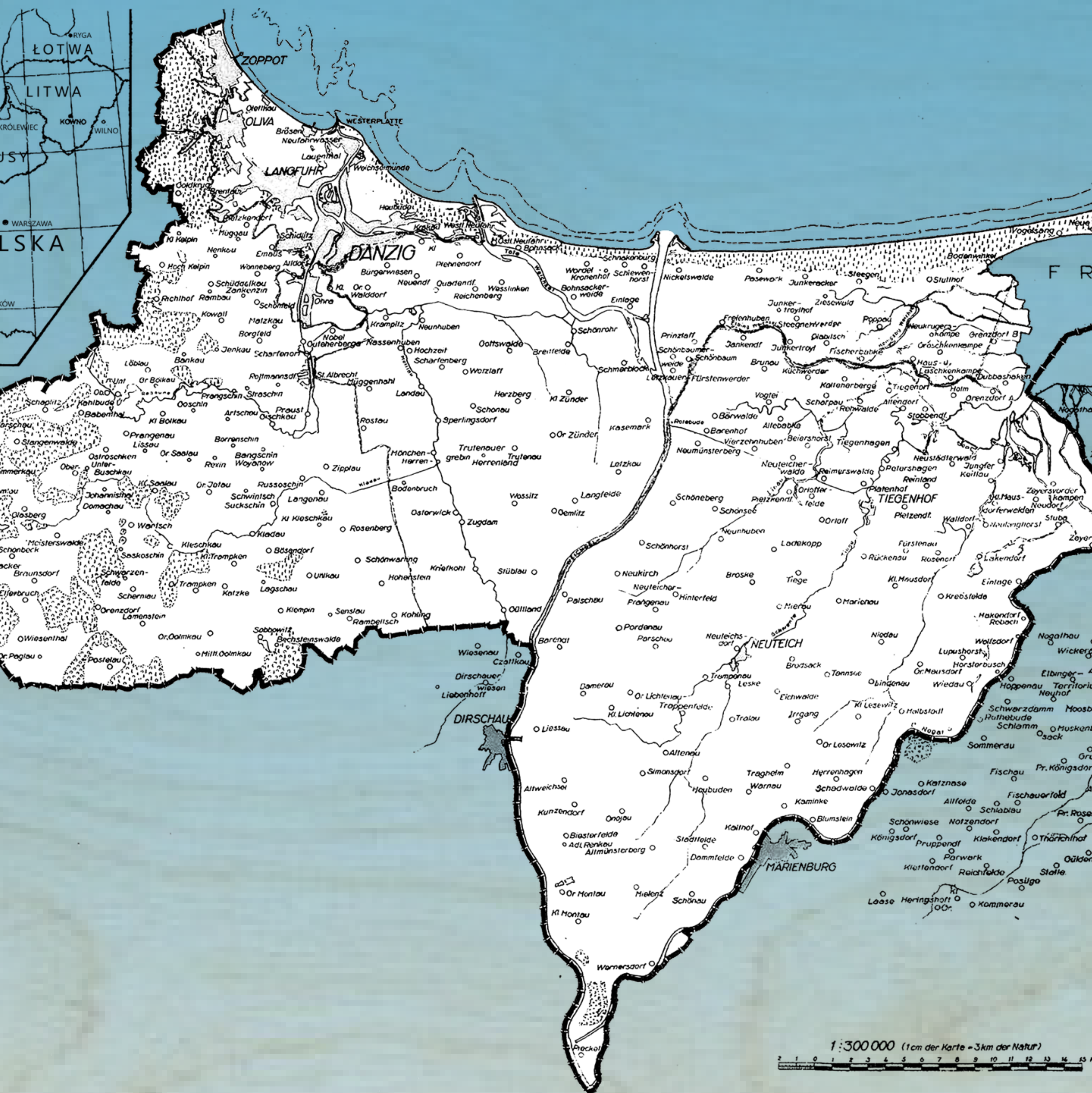
14 V 1945 r., Risano, Włochy – lotnisko polowe

# POLSKA I POLACY A GDAŃSK

“

Niech żyje! Krzyknął Sędzia,  
w górę wznosząc flaszę,  
Miasto Gdańsk, niegdyś nasze,  
będzie znowu nasze!

Adam Mickiewicz, *Pan Tadeusz* (1834 r.)



Odwiedzający Gdańsk w XIX w. Polacy nie odnajdowali wielu śladów „polskości” miasta, a mimo to nie został on przez nich zapomniany. Wielowiekowa przynależność Gdańska do Rzeczypospolitej Obojga Narodów była stale obecna w pamięci Polaków. Nie zniknął z koncepcji odrodzonego w przyszłości państwa, której realizacja stała się możliwa po przegraniu przez Niemcy pierwszej wojny światowej (1914–1918).

Decyzje w tej sprawie zapadły w 1919 r. podczas konferencji pokojowej w Paryżu. Strona niemiecka oczekiwała, że Gdańsk pozostanie w granicach Niemiec zgodnie z przyjętą zasadą poszanowania podziałów etnicznych. Dla Polaków oznaczałoby to pozbawienie państwa jedyne go portu. Liczyli oni, iż zgodnie z jednym z 14 punktów prezydenta USA Thomasa Woodrowa Wilsona Polska miała mieć „wolny i bezpieczny dostęp do morza”. Przyjęto jednak rozwiązanie kompromisowe, które miało godzić sprzeczne interesy. W praktyce nie zadowoliło nikogo. W 1920 r. powstało Wolne Miasto Gdańsk (WMG), któremu konstytucja z 1922 r. nadała formę republiki parlamentarnej.



Długi Targ w Gdańsku w dekoracjach nazistowskich, 1935–1939 (PAN BG)



Agitacja przed lokalem wyborczym w Gdańsku, 1935 r. (PAN BG)



Wiec przedwyborczy gdańskich Polaków, 1935 r. (PAN BG)



Motyw graficzny ukazujący rywalizację polsko--niemiecką o Gdańsk, zdobiący okładkę książki *Die Glocken von Danzig* Paula Enderlinga, 1924 r. (JF)



Transparenty z hasłami wyborczymi na gdańskich budynkach, 1935 r. (PAN BG)

Polska społeczność w WMG, stanowiąca ok. 10% obywateli, była bardzo dobrze zorganizowana. W 1930 r. istniało tu ok. 70 różnego rodzaju związków, stowarzyszeń i klubów. Polacy mieli reprezentację polityczną w parlamencie WMG, organizacje pracownicze, gospodarcze, kobiece, kościelne, oświatowe, naukowe, studenckie oraz kluby sportowe. Polska otrzymała prawo do swobodnego korzystania z gdańskiego portu oraz do utrzymywania własnej służby pocztowej. Na Westerplatte żołnierze Wojskowej Składnicy Tranzytowej ochroniali wpływające do portu transporty sprzętu wojskowego dla Polski.

Sytuacja polityczna i społeczna zaczęła się zmieniać, gdy po wyborach w maju 1933 r. do władzy doszła partia nazistowska (NSDAP). Rozpoczęła się nazyfikacja WMG, poparta propagandą, działaniami administracyjnymi oraz przemocą fizyczną. W latach 1935–1937 zdelegalizowano wszystkie opozycyjne partie polityczne. NSDAP przejęła kontrolę nad aparatem urzędniczym, policją, sądownictwem i prasą. Konsekwentnie podtrzymywała w niemieckojęzycznych mieszkańcach poczucie krzywdy z powodu oddzielenia Gdańska od Niemiec. Głównym hasłem propagandowym było „Zurück zum Reich” – „Powrót do Rzeszy”, dlatego rząd niemiecki wielokrotnie domagał się włączenia WMG do Niemiec. Kategoriecznie i stanowczo sprzeciwiała się temu Polska. Tuż po rozpoczęciu działań wojennych, rankiem 1 września 1939 r., Albert Forster, gauleiter (szef okręgu NSDAP), a od 23 sierpnia 1939 r. – z pogwałceniem konstytucji WMG – głowa państwa, ogłosił nową ustawę zasadniczą, zgodnie z którą Gdańsk został włączony do III Rzeszy.



Skrzynka pocztowa Poczty Polskiej w Gdańsku, 1925–1939 (MG)



Ulice Gdańska w dekoracjach nazistowskich, 1935–1939 (PAN BG)



Dzieci z polskiej szkoły w strojach „gdańskich” w czasie uroczystości patriotycznej, 1938 r. (AAN)



Gdańskie znaczki pocztowe: z okresu Wolnego Miasta Gdańska z nadrukami wykonanymi po wcieleniu do Niemiec oraz z okazji wizyty Adolfa Hitlera (19 września 1939 r.) (MG)



Żołnierze i oficerowie Wojskowej Składnicy Transportowej na Westerplatte, 1939 r. (PAN BG)



Transparynty z hasłami wyborczymi na gdańskich budynkach, 1935 r. (PAN BG)

# Z ZIEMI POLSKIEJ DO FRANCJI I ANGLII

“

Zdaję sobie nagle sprawę z wyjątkową  
ostrością, że nie jest to przeciwnik  
„markowany”, jak w czasie ćwiczeń.  
To Niemcy.

Witold Urbanowicz, *Początek jutra*, Kraków 1968





## LOTNICTWO POLSKIE WE WRZEŚNIU 1939 R.

W dniu agresji Niemiec na Polskę, 1 września 1939 r., Polskie Lotnictwo Wojskowe liczyło 392 samoloty: myśliwskie, rozpoznawczo-bombowe, bombowe, obserwacyjne, transportowe i łącznikowe. Pomimo rozbudowy przemysłu i planów rozwoju lotnictwa, opracowanych przez jego dowódcę płk. pil. inż. Ludomiła A. Rayskiego, sprzęt lotniczy – poza wyjątkami – był przestarzały i nieliczny. Niemieckie lotnictwo wojskowe (Luftwaffe) liczyło 2039 samolotów: bombowych, myśliwskich, obserwacyjnych, transportowych i łącznikowych, miało więc przewagę w liczbie i jakości sprzętu. Polscy piloci wykazali się jednak odwagą i bardzo dobrym wyszkoleniem, zadając przeciwnikowi dotkliwe straty. Do najlepszych należeli ppor. pil. Stanisław Skalski i ppor. pil. Hieronim Dudwał, którzy osiągnęli po cztery zwycięstwa. Z powodu braku rezerwowych samolotów, części zamiennych, paliwa i amunicji, jak również z powodu postępów wojsk niemieckich i wkroczenia na ziemie polskie Armii Czerwonej 17 września 1939 r., działania bojowe lotnictwa polskiego zostały zakończone. Stracono 325 samolotów, poległo i zaginęło 171 pilotów, a 63 zostało rannych. Luftwaffe straciło 734 ludzi oraz 285 samolotów.



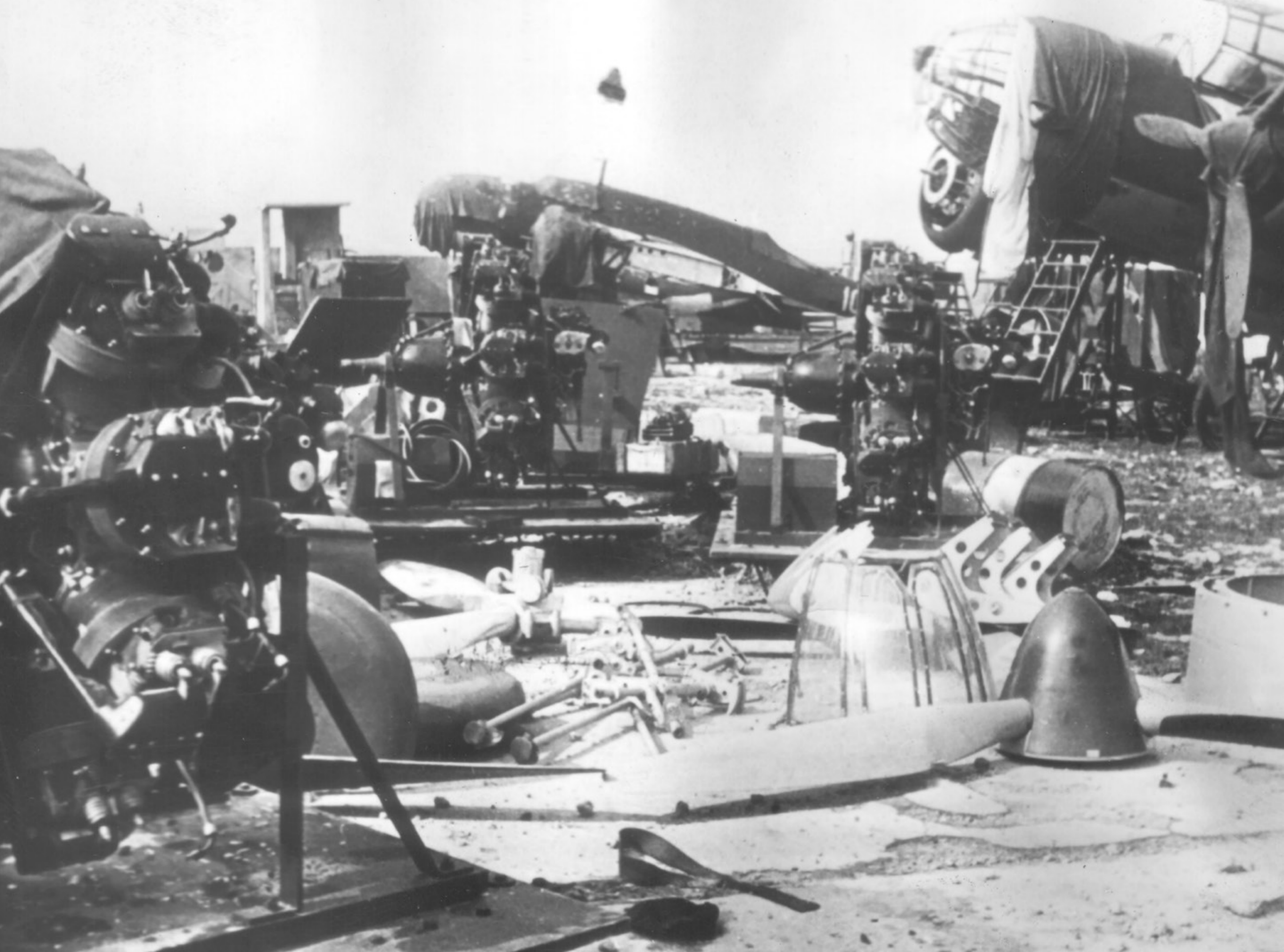
Samoloty PZL P.11 C ze 113. eskadry myśliwskiej 1. Pułku Lotniczego, Warszawa-Okęcie, 1939 r. (NAC)



Piloci eskadry myśliwskiej na lotnisku polowym w czasie ćwiczeń, 1939 r. (MIIWS)



Piloci eskadry myśliwskiej na lotnisku polowym w czasie ćwiczeń, 1939 r. (MIIWS)



Polskie samoloty PZL-37 Łoś zdobyte przez Niemców i rozłożone na części. Z lewej widoczne lotnicze silniki gwiazdowe, wrzesień–październik 1939 r. (NAC)



Niemieccy żołnierze oglądają zniszczony polski samolot, wrzesień 1939 r. (NAC)

## DROGA DO KONTYNUOWANIA WALKI

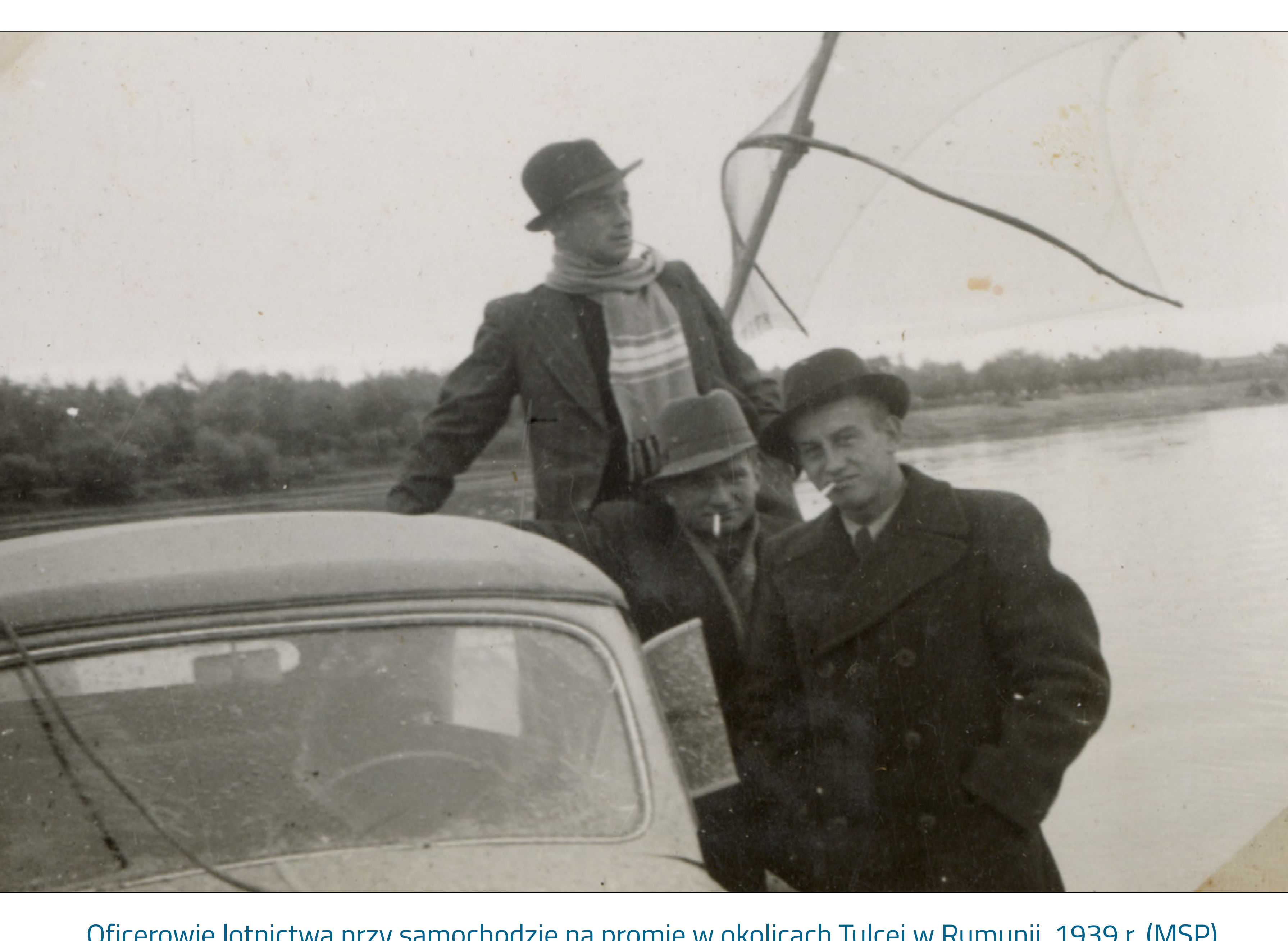
Polscy piloci, personel latający i obsługa naziemna na różne sposoby starali się wydostać z terytorium Polski. Udało się wyjechać ok. 80% zmobilizowanego personelu lotniczego, przede wszystkim do Rumunii (ok. 10 tys.), na Węgry (ok. 900), jak również na Litwę i Łotwę. Tam zostali oni internowani, a samoloty – pomimo protestów rządu polskiego, francuskiego i brytyjskiego – zostały przejęte i wcielone do sił zbrojnych. Opuszczenie terytorium tychże państw nie obyło się bez problemów. Ze względu na naciski Niemiec musiało się odbywać w charakterze migracji cywilnej. Różnymi trasami Polacy starali się dotrzeć do Francji, aby tam kontynuować walkę. Dwie główne wiodły drogą morską z portów rumuńskich przez Morze Czarne i Egejskie oraz przez terytorium Królestwa Jugosławii i północne Włochy. Trzecia trasa wiodła przez terytorium Królestwa Grecji oraz Turcji na Bliski Wschód, na terytoria podległe Francji i Wielkiej Brytanii. Łącznie do Francji dotarło 43 tys. polskich żołnierzy, w tym ponad 7 tys. lotników.



Kolumna pojazdów cywilnych i wojskowych po przekroczeniu granicy Rumunii, w oddali Zaleszczyki, 17 IX 1939 r. (MLP)



Polscy piloci w czasie ewakuacji do Rumunii, wrzesień 1939 r. (MLP)



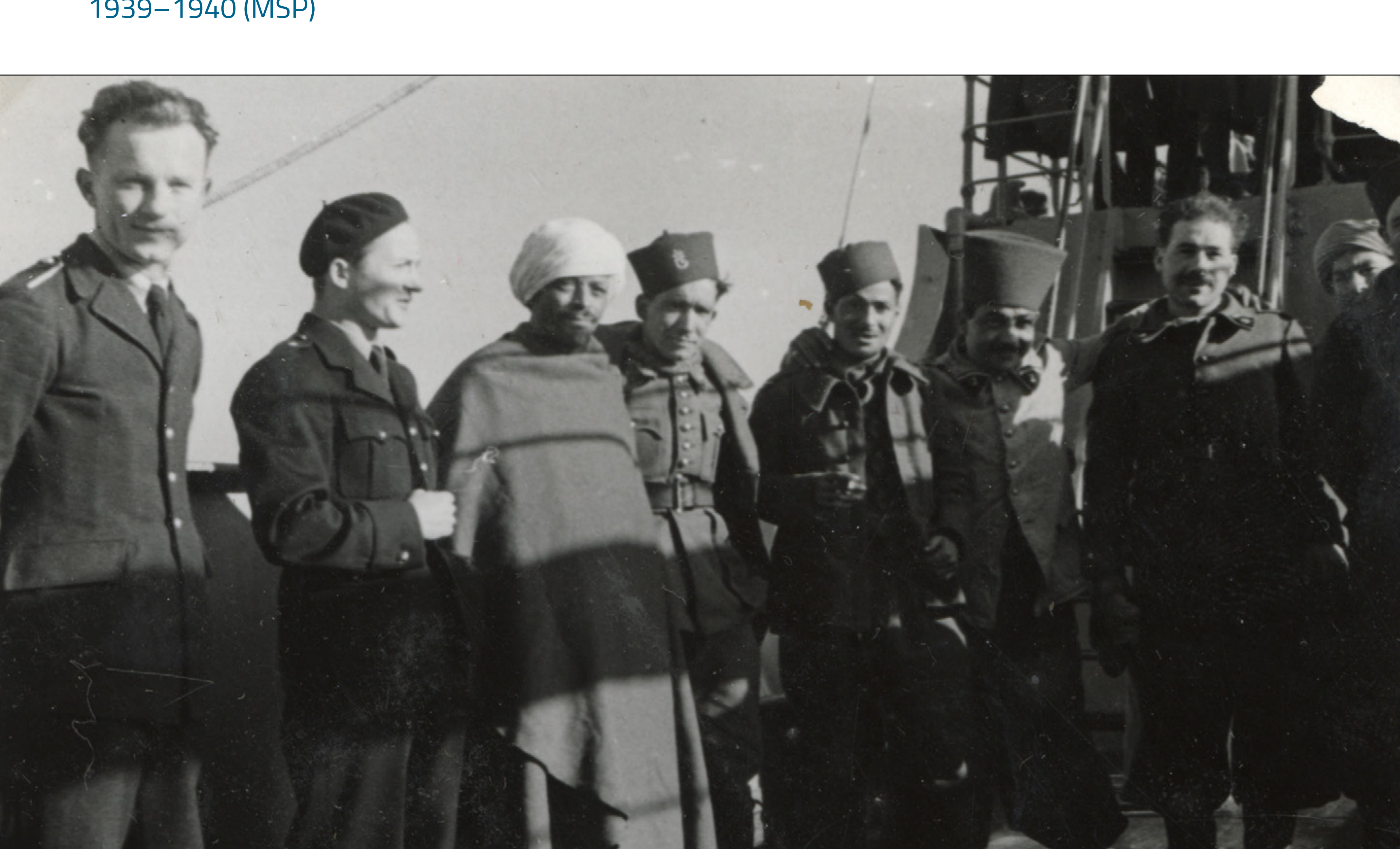
Oficerowie lotnictwa przy samochodzie na promie w okolicach Tulcei w Rumunii, 1939 r. (MSP)



Oficerowie lotnictwa w nadmorskiej miejscowości lotniskowej Balcic w Rumunii, 1939 r. (MSP)



Na pokładzie statku „Patris”, którym ewakuowali się polscy lotnicy z Rumunii do Francji, 1939–1940 (MSP)



Polscy oficerowie lotnictwa wraz z francuskimi żołnierzami z kolonii na statku w porcie w Oranie w Algierii, 1940 r. (MSP)



Oficer francuski oraz polski oficer lotnictwa, 1940 r. (MSP)

## WE FRANCJI

Polskie Dowództwo Lotnictwa (od 22 lutego 1940 r. Polskie Siły Powietrzne – PSP) zaczęło pracę we Francji 20 października 1939 r. Piloci, personel latający i naziemny po weryfikacji ich szlaku bojowego i posiadanego wyszkolenia trafiali do bazy lotniczej Lyon-Bron, głównej bazy lotnictwa, oraz do innych baz szkoleniowych (również w Afryce Północnej). 4 stycznia 1940 r. rozpoczął się proces formowania jednostek lotniczych. Utworzono Polski Dywizjon Myśliwski „Warszawski” (nazywany nieoficjalnie „Finlandzkim” – miał wziąć udział w walkach z sowietami), Grupę Montpellier – kilkanaście kluczów włączonych do jednostek francuskich i 10 tzw. kominowych (odpowiadały za obronę zaplecza, okręgów przemysłowych, miast itp.) – każdy po trzy samoloty. W dniu niemieckiego ataku na Francję 10 maja 1940 r. PSP liczyły łącznie 6971 osób, w tym 1599 pilotów. W walkach wzięło udziału 230 pilotów, z czego 180 myśliwskich. Na swoje konto mogli oni zapisać zestrzelenie 53 samolotów wroga i uszkodzenie dziewięciu, stracili zaś 14 swoich pilotów (tyle samo zginęło w czasie szkoleń). Po upadku Francji 2 czerwca 1940 r. większość żołnierzy PSP została ewakuowana do Wielkiej Brytanii.



Generał Władysław Sikorski w otoczeniu polskich i francuskich oficerów lotnictwa w ośrodku szkoleniowym Lyon-Bron we Francji, 27 III 1940 r. (MSP)



Grupy polskich lotników w parku Tête d'Or w Lyonie we Francji, 1940 r. (MSP)



Generał Władysław Kalkus, dowódca lotnictwa polskiego we Francji, podczas wizyty w bazie w Salon-de-Provence we Francji, 1940 r. (MSP)



Odprawa w koszarach pilotów polskich w ośrodku szkoleniowym Lyon-Bron we Francji, 27 III 1940 r. (MLP)



Hangary i samolot Potez 63 polskiego dywizjonu w ośrodku szkoleniowym Lyon-Bron we Francji, 1940 r. (MLP)



Pocztówki jednego z polskich pilotów z Rumunii, Syrii i Palestyny, ukazujące jego drogę do Francji, 1939–1940 (MSP)

## W WIELKIEJ BRYTANII

Już 25 października 1939 r. Wielka Brytania zgodziła się przyjąć 2300 polskich lotników. Ich szkolenie rozpoczęło się w 1940 r. w bazach Królewskich Sił Powietrznych (Royal Air Force – RAF) Eastchurch i Redhill pod Londynem. 11 czerwca 1940 r. podpisano polsko-brytyjską umowę dotyczącą organizacji polskich jednostek lotniczych, a 5 sierpnia umowę dotyczącą ich współdziałania z RAF. Rozpoczęto formowanie czterech polskich dywizjonów – dwóch bombowych (300. i 301.) oraz dwóch myśliwskich (302. i 303.) – Polskich Sił Powietrznych (Polish Air Force – PAF). W toczącej się Bitwie o Anglię (10 lipca – 31 października 1940 r.) polscy piloci brali udział od samego początku, jednak jako piloci RAF. Jako pierwszy do walki 26 sierpnia wkroczył 302. Dywizjon, a następnie 31 sierpnia 303. Dywizjon Myśliwski. Dywizjony bombowe brały udział w nalotach na zgrupowania środków desantowych w portach w Boulogne, Calais i Ostendzie. Łącznie polscy piloci zestrzelili ok. 130 samolotów Luftwaffe. W późniejszych latach w PAF służyło ok. 17 tys. osób, z których sformowano łącznie 15 dywizjonów. Stanowiły one trzecie alianckie siły lotnicze na Zachodzie Europy.



Generał Władysław Sikorski przekazuje sztandar Polskich Sił Powietrznych w polskiej bazie lotniczej w Newark w Wielkiej Brytanii, 1942 r. (MLP)



Piloci myśliwców w oczekiwaniu na kolejny alarm, 1940 r. (MNP WA)



Załadunek bomb w 304. Dywizjone Bombowym „Ziemi Śląskiej”, 1943 r. (MLP)



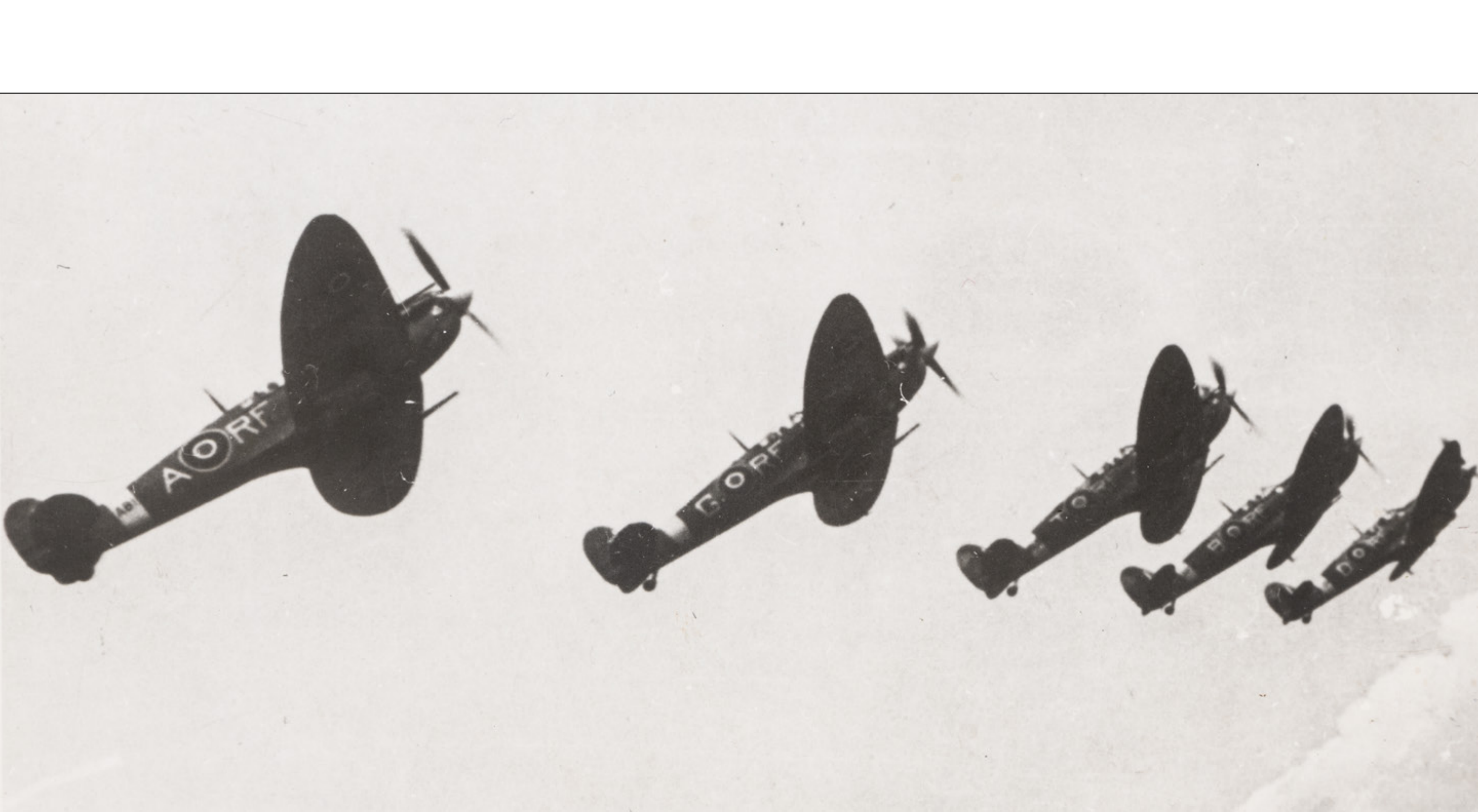
Samolot bombowy typu Vickers Weillington 304. Dywizjonu Bombowego „Ziemi Śląskiej” przygotowany do startu, 1943 r. (MLP)



Prezydent RP Władysław Raczkiewicz dekoruje orderem Virtuti Militari pilota Jana Zumbacha, 1940 r. (MNP WA)



Uroczystość na cmentarzu polskich lotników w Newark w Wielkiej Brytanii. Stoją od prawej: kpt. Wiesław Kłobukowski, gen. Władysław Sikorski, prezydent RP Władysław Raczkiewicz, biskup polowy WP Józef Gawlina, 1940–1943 (NAC)



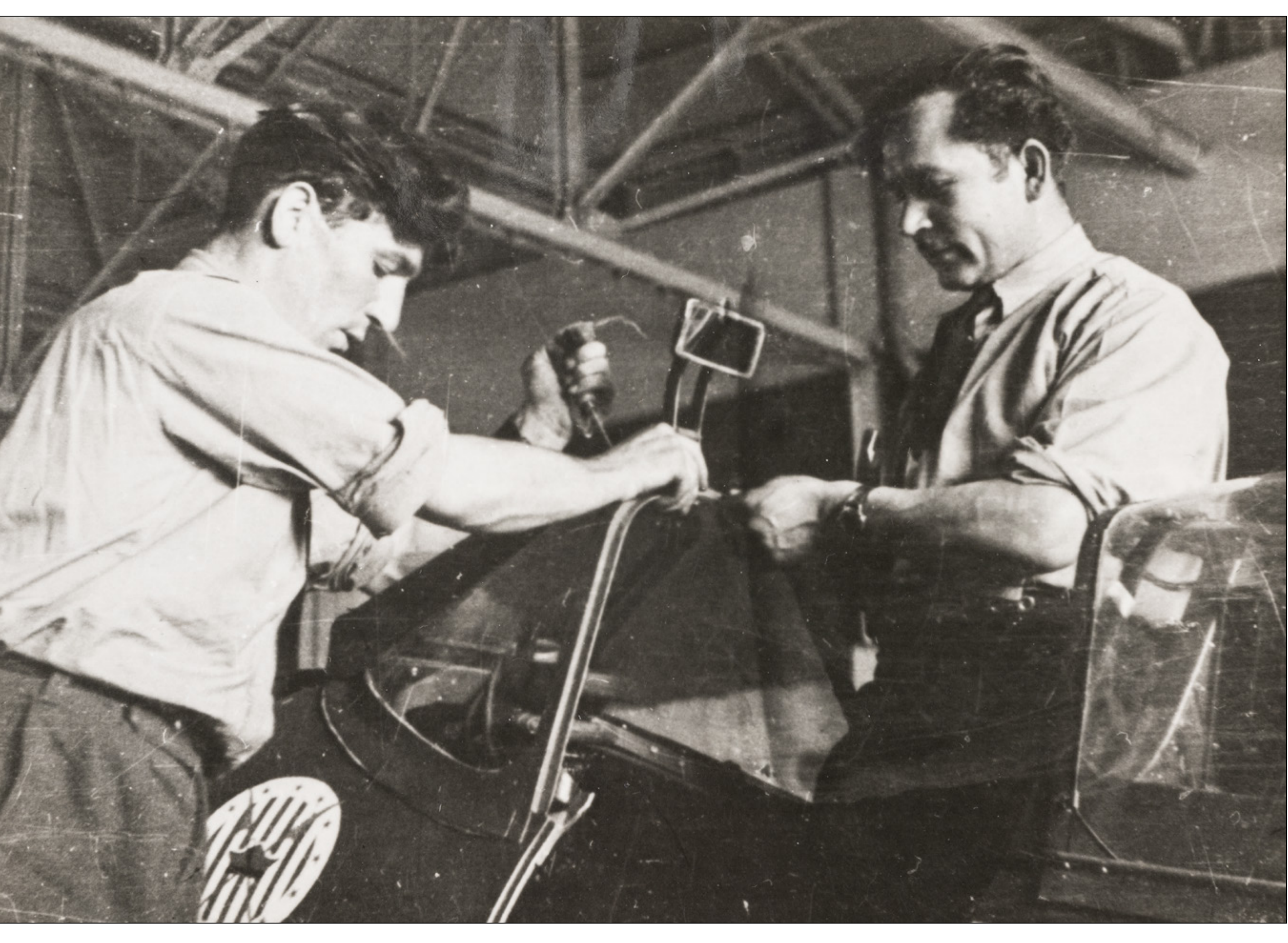
Klucz samolotów myśliwskich typu Supermarine Spitfire z 303. Dywizjonu Myśliwskiego „Warszawskiego” im. Tadeusza Kościuszki, 1940 r. (MNP WA)



Polski pilot wysiada z myśliwca Supermarine Spitfire, 1940–1945 (NAC)



Porucznik Henryk Pietrzak (1. z lewej) wśród kolegów z 306. Dywizjonu Myśliwskiego „Toruńskiego” po powrocie z lotu bojowego, 1942 r. (NAC)



Mechanicy 303. Dywizjonu Myśliwskiego „Warszawskiego” im. Tadeusza Kościuszki, 1940 r. (MNP WA)



Trofeum wykonane z części ogona niemieckiego bombowca, 1940 r. (NAC)



Kapitanowie Jan Daszewski i Jan Zumbach, jedni z najlepszych polskich pilotów myśliwskich, 1940 r. (MNP WA)

# DYWIZJONY LOTNICZE POLSKICH SIŁ POWIETRZNYCH

## **Dywizjony myśliwskie:**

- 302. Dywizjon Myśliwski „Poznański” (1940–1946)
  - 303. Dywizjon Myśliwski „Warszawski” im. Tadeusza Kościuszki (1940–1946)
  - 306. Dywizjon Myśliwski „Toruński” (1940–1946)
  - 307. Dywizjon Myśliwski Nocny „Lwowskich Puchaczy” (1940–1946)
  - 308. Dywizjon Myśliwski „Krakowski” (1940–1947)
  - 309. Dywizjon Myśliwsko-Rozpoznawczy „Ziemi Czerwińskiej” (1942–1947)
  - 315. Dywizjon Myśliwski „Dębliński” (1941–1946)
  - 316. Dywizjon Myśliwski „Warszawski” (1941–1946)
  - 317. Dywizjon Myśliwski „Wileński” (1941–1947)
  - 318. Dywizjon Myśliwsko-Rozpoznawczy „Gdański” (1943–1946)
- Polski Zespół Myśliwski (znany jako „Cyrk Skalskiego”; 1943 r.)
- 663. Dywizjon Samolotów Artylerii (1944–1946)

## **Dywizjony bombowe:**

- 300. Dywizjon Bombowy „Ziemi Mazowieckiej” (1940–1947)
- 301. Dywizjon Bombowy „Ziemi Pomorskiej”  
(później „Ziemi Pomorskiej” im. Obrońców Warszawy (1940–1946))
- 304. Dywizjon Bombowy „Ziemi Śląskiej” im. ks. Józefa Poniatowskiego (1940–1946)
- 305. Dywizjon Bombowy „Ziemi Wielkopolskiej”  
im. Marszałka Józefa Piłsudskiego (1940–1947)

3

# POWSTANIE 318. DYWIZJONU

“

**Byliśmy zbieraniną  
w całym tego słowa znaczeniu.**

*Władysław Nycz, W powietrznym  
zwiadzie, Warszawa 1982*



## W BAZIE LOTNICZEJ RAF W DETLING

Na Bliskim Wschodzie z żołnierzy polskich ewakuowanych z ZSRR sformowano II Korpus Polski. Jego dowódcą był gen. Władysław Anders. Bezpośrednim wsparciem lotniczym dla jednostki miał być jego własny polski dywizjon. W tym celu 20 marca 1943 r. w Bazie Lotniczej Królewskich Sił Powietrznych (Royal Air Force – RAF) w Detling koło Maidstone (hrabstwo Kent) na Wyspach Brytyjskich został powołany nowy dywizjon – 318. Dywizjon Myśliwsko-Rozpoznawczy. W jego skład weszli piloci różnych polskich dywizjonów oraz nowo przeszkoleni, wywodzący się z innych rodzajów broni, a także grupy personelu naziemnego. Składał się on z trzech eskadr: A, B i C (każda po dziewięć samolotów), z których trzecia była eskadrą techniczną. Po procesie formowania, zgrywania personelu i wstępnego szkolenia zapadła decyzja o wysłaniu Dywizjonu na Bliski Wschód drogą morską przez Gibraltar. Po zaokrętowaniu w porcie w Liverpoolu cały personel jednostki 16 sierpnia 1943 r. ruszył w konwoju na pokładzie HMS „Empress of Australia” w rejs do Aleksandrii w Egipcie.

*Na wiosnę roku Pańskiego 1943, Rozkazem Inspektoratu Lotnictwa w Anglii (L.dz. 598/TJ/orc/43) pomofano z dniem 20/III 43 do życia nasz dywizjon, nadając mu N. kolejiny 318. Dywizjon był już w chwili powstania z góry przeznaczony do współpracy z armią Polaka, na Wschodzie.*

Pierwszy wpis do Kroniki 318. Dywizjonu Myśliwsko-Rozpoznawczego o rozpoczęciu jego formowania, 20 III 1943 r. (IPMS)



Porucznik inż. Józef Krzywonos (w środku) z personelem sekcji łączności 318. Dywizjonu, 1943 r. (MLP)



Polscy oficerowie odpoczywają przy messie w Bazie Lotniczej RAF w Detling w Wielkiej Brytanii.

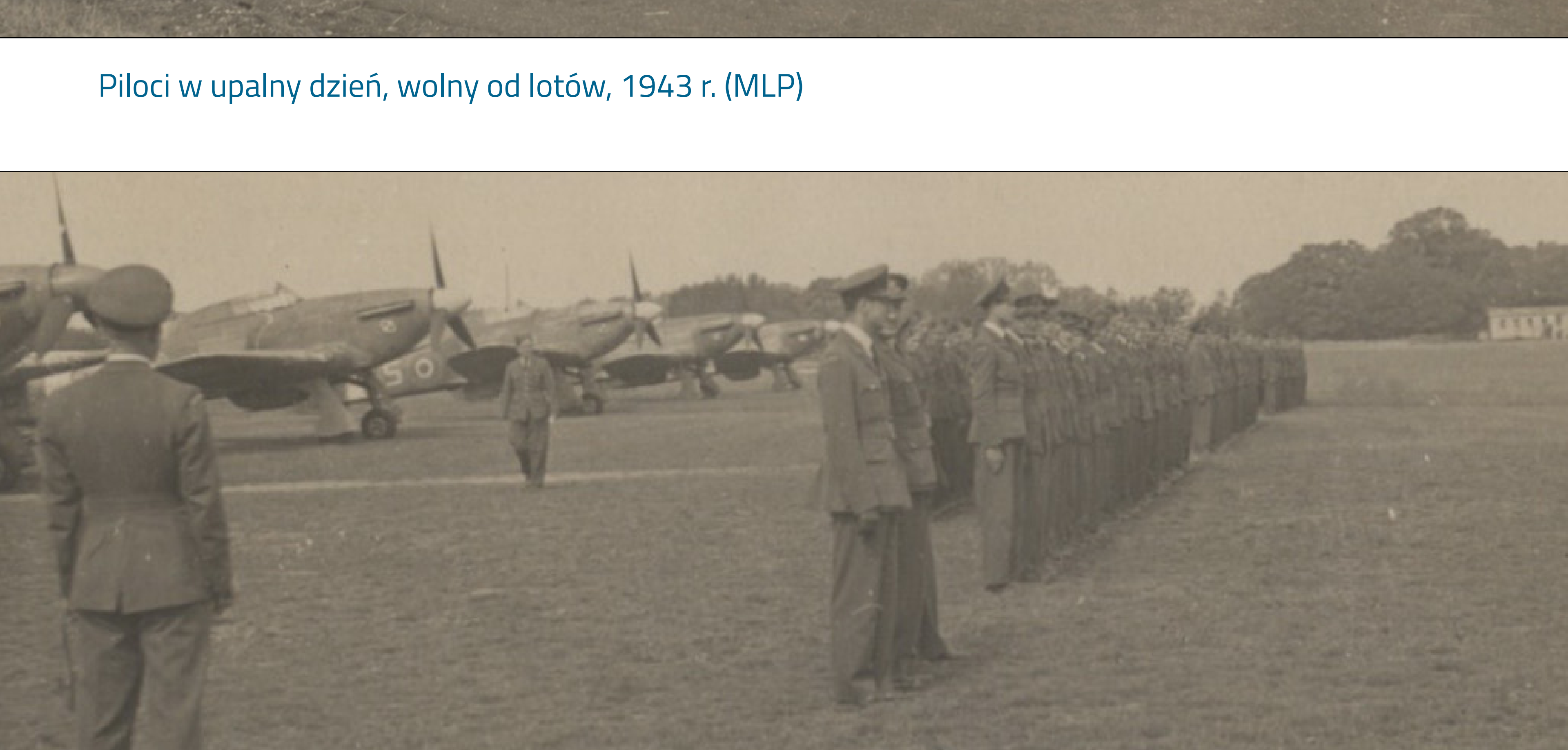
Siedzą od lewej: adiutant Dywizjonu kpt. Tadeusz Wiśniowski, oficer operacyjny Dywizjonu por. Zbigniew Kalinowski, dowódca Dywizjonu ppłk. Adam Wojtyga. Stoją od lewej: lekarz Dywizjonu por. dr Michał Kraszewski, oficer łączności Dywizjonu por. inż. Józef Krzywonos i pilot por. Franciszek Turek, 1943 r. (MLP)



Przed budynkiem w bazie lotniczej w Detling. Stoją od lewej: mjr (Squadron Leader) Walls, tłumacz por. Felicjan Gadomski, por. Alfons Czernecki, kpt. (Flight Lieutenant) Gordon, nieznanymi oficer RAF, por. inż. Józef Krzywonos, por. Zdzisław Uchwat i por. Ferdynand Stutzmann, 1943 r. (MLP)



Piloci w upalny dzień, wolny od lotów, 1943 r. (MLP)



Wizytacja i odprawa pilotów i personelu 318. Dywizjonu, 6 VIII 1943 r. (MLP)



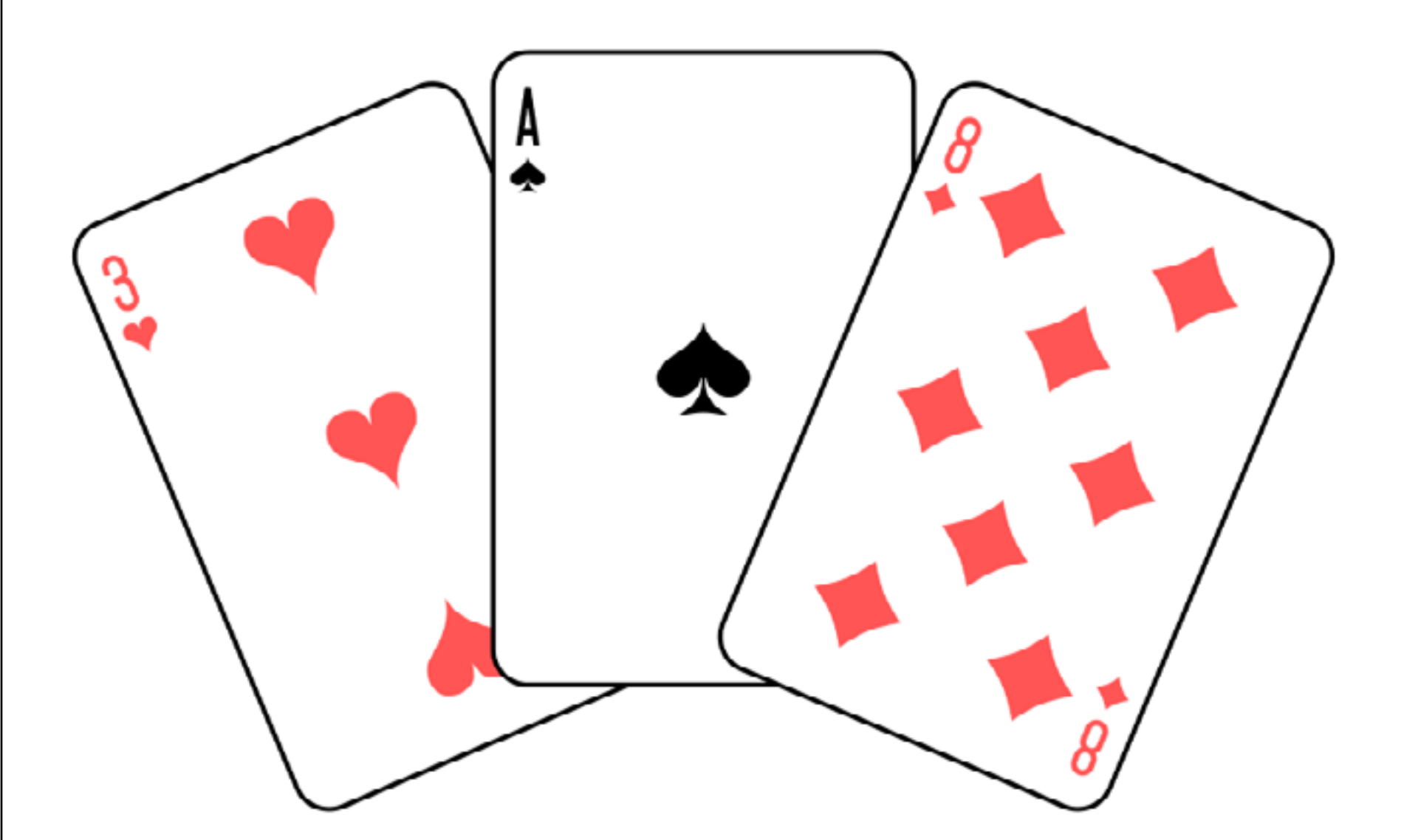
Pilot 318. Dywizjonu na spotkaniu z mieszkanką gospodarstwa w pobliżu bazy lotniczej Detling, 1943 r. (MLP)



## SYMBOLIKA I WYPOSAŻENIE

Początkowo jednostka nosiła nazwę 318. Dywizjonu Współpracy, ale 29 czerwca 1943 r. zmieniono ją na – 318. Dywizjon Myśliwsko-Rozpoznawczy. Pomysł nazwania go „Gdańskim” pojawił się 25 kwietnia 1943 r. w czasie uroczystego obiadu z okazji świąt wielkanocnych. Władze brytyjskie nie zgodziły się na to, argumentując, że Gdańsk przed wybuchem wojny nie leżał w granicach państwa polskiego (był Wolnym Miastem Gdańsk). Dlatego godłem Dywizjonu zostały trzy karty: trójka kier, as pik i ósemka karo. Jesienią 1944 r. opracowano nową odznakę – uskrzydłony herb Gdańska z numerem 318 u góry tarczy. Angielskie dowództwo nie zgodziło się, aby nowe godło było malowane na samolotach. Pomimo to polscy piloci nosili odznakę na mundurach.

W Anglii piloci szkolili się na przestarzałych myśliwcach Hawker Hurricane Mk. I, na Bliskim Wschodzie – na nowszym modelu Hawker Hurricane Mk. II. Pierwsze bojowe samoloty Supermarine Spitfire Mk. V Dywizjon otrzymał w marcu 1944 r., a z czasem został przebrojony w najnowszy model Supermarine Spitfire Mk. IX. Literami kodowymi Dywizjonu malowanymi na kadłubach samolotów były litery LW.



Pierwsze godło 318. Dywizjonu malowane na samolotach, 1943–1945 (domena publiczna)



Godło 318. Dywizjonu nawiązujące do herbu Gdańska, 1945–1946 (domena publiczna)



W kabinie samolotu Eskadry A siedzi por. inż. Józef Krzywonos. Samoloty te jako szkoleniowe miały na osłonach silników wymalowane tylko czerwono-białe szachownice, 1943 r. (MLP)



Samochód sekcji łączności 318. Dywizjonu, 1943 r. (MLP)



Tuż przy kabinie pilota wyraźnie widoczne godło 318. Dywizjonu, 1944 r. (MLP)



Porucznik inż. Józef Krzywonos przy samolocie myśliwskim typu Hawker Hurricane Mk. I, 1943 r. (MLP)



Piloci 318. Dywizjonu ćwiczą na myśliwcach starego typu Hawker Hurricane Mk. I A i C, 1943 r. (MLP)



Pierwsze dwa nowoczesne myśliwce typu Supermarine Spitfire Mk V C przekazane dla 318. Dywizjonu, 14 XII 1943 r. (MLP)



Piloci przy myśliwcu szkoleniowym Hawker Hurricane Mk. II B w bazie lotniczej RAF w Gazie w Palestynie, 1943 r. (MLP)



Życie codzienne w bazie w Gazie w Palestynie – oficer łączności przy pracy, 1943–1944 (MLP)



Piloci 318. Dywizjonu przy nowych myśliwcach Supermarine Spitfire Mk. V C, 1944 r. (MLP)



Samolot myśliwski typu Hawker Hurricane Mk. II B w czasie lotu treningowego nad pustynią egipską, 1943 (MLP)



Samoloty myśliwskie Supermarine Spitfire IX E na lotnisku w pobliżu Rimini we Włoszech, 1944 r. (MLP)



Samochody terenowe Willys MB oraz ciężarówki należące do 318. Dywizjonu we Włoszech, 1944 r. (MLP)

## NA BLISKIM WSCHODZIE I DROGA DO WŁOCH

Personel 318. Dywizjonu (52 oficerów oraz 279 podoficerów i żołnierzy) dotarł do Aleksandrii 29 sierpnia 1943 r. Do 10 września 1943 r. kolumna Dywizjonu dotarła do Bazy Lotniczej RAF Mukajbila koło Jalame i Nazaretu w Palestynie. Kolejnymi bazami, w których piloci oraz personel naziemny odbywali szkolenia, były: lotnisko polowe w Gazie (12 października 1943 r.) oraz El Kasasin w Dolnym Egipcie (18 listopada 1943 r.). 8 grudnia 1943 r. Dywizjon wizytował Naczelnego Wódz Polskich Sił Zbrojnych gen. Kazimierz Sosnkowski w asyście gen. Władysława Andersa i gen. bryg. pil. inż. Ludomiła A. Rayskiego. Do 1 marca 1944 r. dokonano ostatecznej reorganizacji jednostki odpowiadającej zadaniom bojowym. Po dwudniowym rejsie z Aleksandrii na pokładzie statku HMT „Derbyshire” 20 kwietnia główna część Dywizjonu znalazła się we włoskim porcie w Tarenzie. Z kolei piloci z lotniska Marble Arch koło Bengazi w Libii do 24 kwietnia 1944 r. dotarli w swych myśliwcach do Włoch – do Castel Benito. 1 maja 1944 r. cały Dywizjon znalazł się w miejscu docelowym, na lotnisku polowym w Trigno.



W kabinie HMS „Empress of Australia”. Od prawej siedzą: por. Włodzimierz Bereżecki „Wołodia”, por. inż. Józef Krzywonos „Drucik” i por. Zbigniew Moszyński „Moszek”, 26 VIII 1943 r. (MLP)



Porucznik inż. Józef Krzywonos i por. Tomasz Cybulski w kabinie na statku HMS „Empress of Australia” podczas morskiej podróży z Wysp Brytyjskich na Bliski Wschód, 26 VIII 1943 r. (MLP)



Oficerowie 318. Dywizjonu w drodze z Mukajbili do bazy lotniczej RAF w Gazie w Palestynie, 11–12 X 1943 r. (MLP)



Samoloty bojowe 318. Dywizjonu Supermarine Spitfire Mk. V C na lotnisku polowym El Kasasin w Egipcie, początek 1944 r. (MLP)



318. Dywizjon w Bazie Lotniczej RAF w Gazie w Palestynie, 1943 r. (MLP)



Polscy piloci z ludnością miejscową w Palestynie, 1943 r. (MLP)



Oficerowie 318. Dywizjonu, w tym por. Ignacy Świącicki, pod piramidą w Gizie w Egipcie, 1944 r. (MS)



Pogrzeb por. Jana Błaszczyka i por. Jerzego Głowackiego, którzy zginęli w wypadku lotniczym w czasie ćwiczeń, 4 XII 1943 r. (MLP)



Pod piramidami w Gizie w Egipcie stoją: por. inż. Józef Krzywonos, por. Jerzy Hamankiewicz, ppor. (Pilot Officer) Robert G. Sharp, ppor. Seweryn Buckiewicz i por. Ferdynand Stutzmann, grudzień 1943 r. (MLP)



Piloci 318. Dywizjonu na lotnisku polowym w Mukajbili w Palestynie odbierają swoje myśliwce Hawker Hurricane Mk. II B, 14 IX 1943 r. (MLP)

4

# OD MONTE CASSINO PO BOLONIĘ

“

**Front przywitał nas bardzo życzliwie.  
Niemcy prawie nie strzelali.**

**Kronika 318. Dywizjonu Myśliwsko-Rozpoznawczego**



## ZA LINIAMI „GUSTAWA”

Po przełamaniu Linii Gustawa alianci ruszyli na północ. 4 czerwca 1944 r. zajęli Rzym, a do końca sierpnia 1944 r. dotarli do ostatniej niemieckiej linii obrony – Linii Gotów. II Korpus Polski brał udział w zwycięskich walkach o Ankonę oraz Rimini. Dywizjon podążał za nim, stacjonując na lotniskach polowych, m.in. w miejscowościach San Vito, Tortoreto, Chiaravalle, Cassandria oraz Forlì. W połowie czerwca 1944 r. piloci rozpoczęli loty wspierające artylerię i oddziały polskie oraz brytyjskie. Zdobywali coraz większe doświadczenie, a Dywizjon otrzymywał listy pochwalne od dowódców jednostek. 27 lipca 1944 r. w Castiglione Dywizjon wizytował król brytyjski Jerzy VI. W tym czasie jednostka straciła jednego pilota – 9 sierpnia 1944 r. do bazy nie wrócił z rozpoznania kpt. Lew Kuryłowicz, który zestrzelony przez obronę przeciwlotniczą, trafił do niewoli. W grudniu 1944 r. Dywizjon został zreorganizowany i do końca wojny operował w składzie dwóch eskadr. Do końca 1944 r. 318. Dywizjon wykonał 3106 lotów bojowych (łącznie 4098 godzin).



Wizyta załogi z 1586. Eskadry Specjalnej na bombowcu B-24 Liberator na lotnisku polowym w Trigno we Włoszech, 2 VI 1944 r. (MLP)



Rozbity podczas przymusowego lądowania samolot myśliwski Supermarine Spitfire Mk. V z 318. Dywizjonu, Fermo we Włoszech, 1944 r. (MLP)



Lotnisko polowe Dywizjonu w Rimini we Włoszech, 1944 r. (MLP)



Zwiad lotniczy nad nieprzyjacielskimi pozycjami w Monte Marciano we Włoszech, 30 VII 1944 r. (MLP)



W drodze na północ – piloci i personel 318. Dywizjonu przy zniszczonym niemieckim dziale polowym w rejonie Loreto we Włoszech, czerwiec–lipiec 1944 r. (MLP)



Pilot 318. Dywizjonu wraz z włoskimi dziećmi oglądają wrak zestrzelonego amerykańskiego bombowca, 1944 r. (MLP)



Mechanicy przy pracy, 1944 r. (MLP)



Lotnisko polowe Dywizjonu w Rimini we Włoszech, 1944 r. (MLP)



Lotnisko polowe 318. Dywizjonu, Tortoreto we Włoszech, 1944 r. (MLP)

## WSPARCIE W BITWIE O MONTE CASSINO

W końcu 1943 r. walki zatrzymały się na niemieckich umocnieniach Linii Gustawa, blokujących aliantom drogę do Rzymu. Jedną z kluczowych pozycji, którą musiano zdobyć, było miasto Cassino i okalające je wzgórza z klasztorem Monte Cassino. Alianci trzykrotnie próbowali przełamać obronę, za każdym razem nieskutecznie. Loty bojowe 318. Dywizjon rozpoczął 2 maja 1944 r. Do jego głównych zadań należało rozpoznanie tyłów nieprzyjaciela, wskazywanie celów, korygowanie ognia artylerii oraz atakowanie celów naziemnych. W czasie pierwszych tygodni okazało się, że głównym przeciwnikiem pilotów nie będą samoloty niemieckiego i włoskiego lotnictwa wojskowego, ale niezwykle silna artyleria przeciwlotnicza, a loty bojowe były wykonywane na wysokości skutecznego jej zasięgu. W trakcie operacji „Honker” (11–19 maja) Dywizjon wspierał II Korpus Polski, ale również jednostki brytyjskiej 8. Armii, przez cały miesiąc wykonując 332 loty bojowe. 18 maja polscy żołnierze zajęli klasztor Monte Cassino.



Wizytacja na lotnisku polowym Fermo we Włoszech. Od lewej stoją: bp Józef Gawlina, gen. Władysław Anders i dowódca 318. Dywizjonu kpt. Leszek Wielochowski, maj 1944 r. (MLP)



Na plaży w Trigno we Włoszech. Od lewej: oficer łącznikowy ze strony RAF Australijczyk por. D.W. Barclay oraz adiutant dywizjonu por. Tadeusz Wiśniowski, 1 V 1944 r. (MLP)



Polscy lotnicy z włoskimi cywilami, 1944 r. (MLP)



Porucznik Mieczysław Galicki po powrocie z misji, 1944 r. (MLP)



Stanowisko łączności 318. Dywizjonu, 1944 r. (MLP)



Samolot zwiadowczy i łącznikowy Taylorcraft Auster Mk. III w czasie lądowania na lotnisku w Trigno we Włoszech, 1944 r. (MLP)

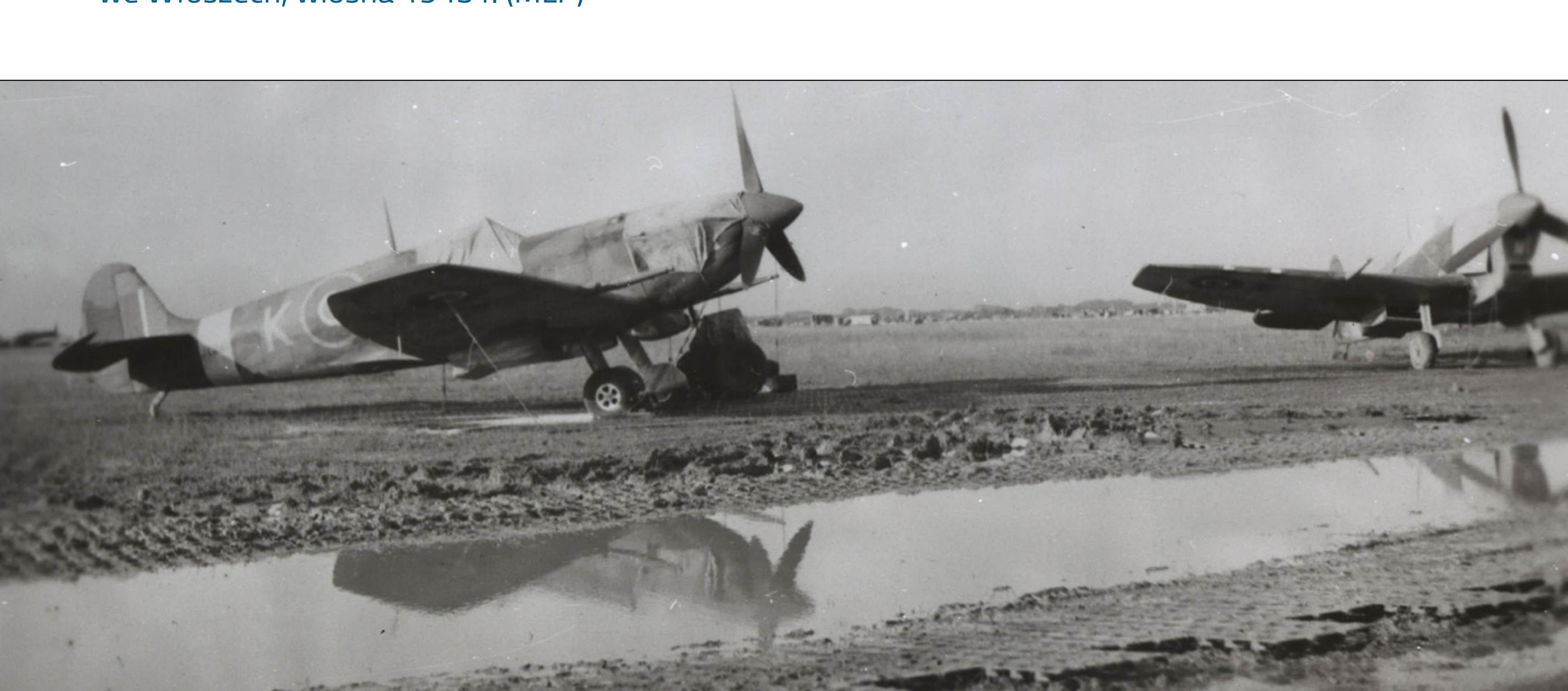


## OD BOLONII PO OSTATNIE LOTY NAD WENECJĄ

Zła pogoda zimą 1944/1945 r., uniemożliwiająca wykorzystanie broni pancernej i przewagi lotniczej, oraz duże straty nie pozwoliły aliantom na kontynuowanie ofensywy. Ostateczny atak nastąpił dopiero w kwietniu 1945 r. W jego trakcie II Korpus Polski wziął udział w bitwie o Bolonię, zdobytą 21 kwietnia. 318. Dywizjon podążał za nim; stacjonował na lotniskach polowych w La Russia, Risano, a także Treviso, które było ostatnią bazą w czasie wojny. Od stycznia 1945 r. do czasu zakończenia działań wojennych w maju piloci Dywizjonu wykonali 1758 lotów bojowych (2142 godziny). Prowadzili rozpoznanie połączone z fotografowaniem północnych Włoch (rejon Padwy, Wenecji i Treviso) i dostarczali jednostkom naziemnym kilometry zdjęć. Ataki na cele naziemne były sporadyczne (zatopiono barkę transportową na rzece Pad).



Samoloty myśliwskie Supermarine Spitfire MK. IX E 318. Dywizjonu na lotnisku polowym w Forli we Włoszech, wiosna 1945 r. (MLP)



Myśliwce 318. Dywizjonu na lotnisku polowym w Forli we Włoszech, 1944 r. (MLP)



Lotnisko polowe Forli we Włoszech, 1945 r. (MLP)



W drodze na północ Włoch – kolumna naziemna Dywizjonu w oczekiwaniu na przeprawę przez rzekę pod Chiaravelle, 1944 r. (MLP)



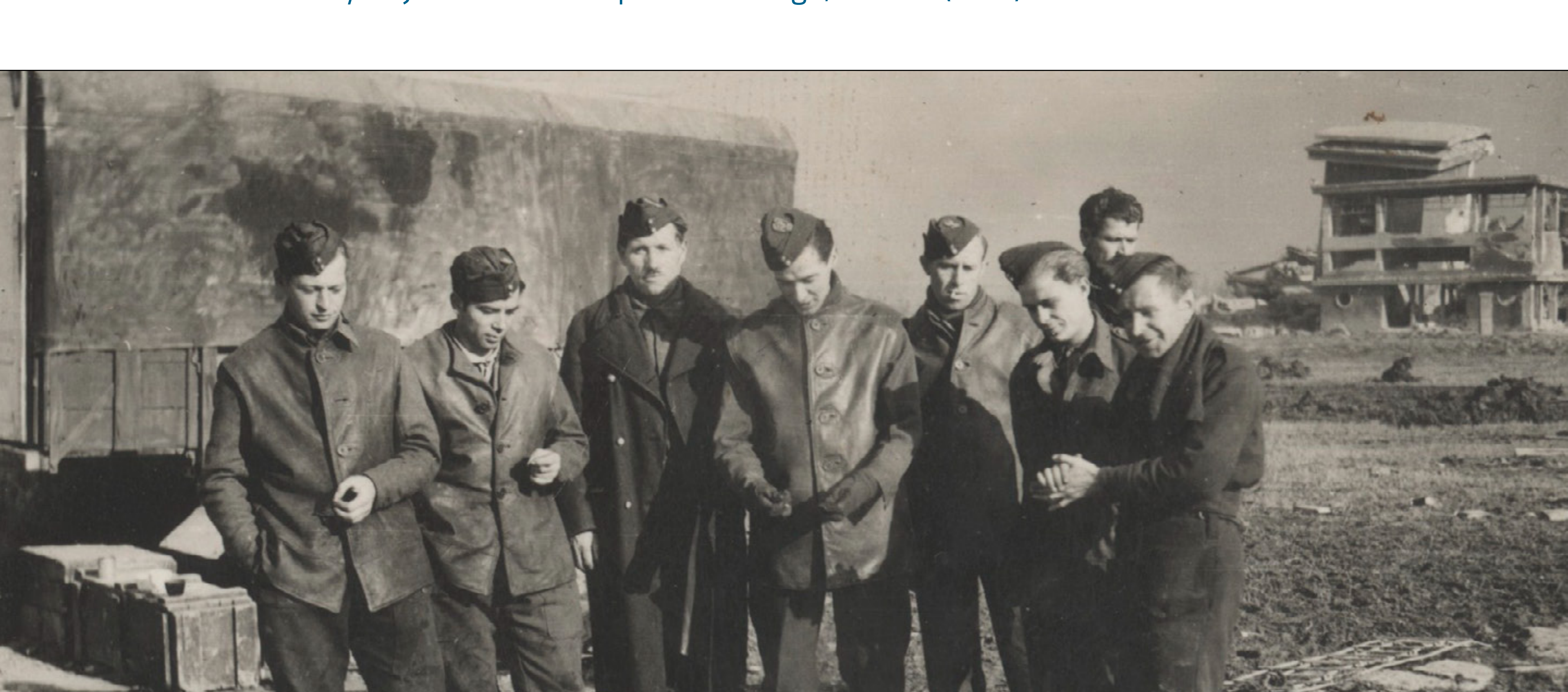
Sierżant pchor. Zygmunt Ostrowski z Eskadry A 318. Dywizjonu podczas lądowania postawił swój samolot myśliwski typu Supermarine Spitfire LF Mk. IX E LW F „na nosie”, jemu samemu nic się nie stało, 1944 r. (MLP)



Wyładunek zaopatrzenia z samolotu transportowego Douglas DC-3 Dakota – ze względu na fatalny stan dróg transport lotniczy był najszybszy, 12 III 1945 r. (MLP)



Oficerowie 318. Dywizjonu oraz 2. Korpusu Polskiego, 1944 r. (MLP)



Próba ogrzania się w pobliżu lotniska polowego we Włoszech, 1944 r. (MLP)

# 5 NA SŁUŻBIE I POZA NIĄ

“

**Kasyno jest dla nas rzeczywiście domem. [...] Ale co innego można tu robić.**

*Z anonimowych wspomnień jednego z pilotów,  
318 Dywizjon Myśliwski Rozpoznawczy „Gdański”,  
„Skrzydła” 1968, nr 5*

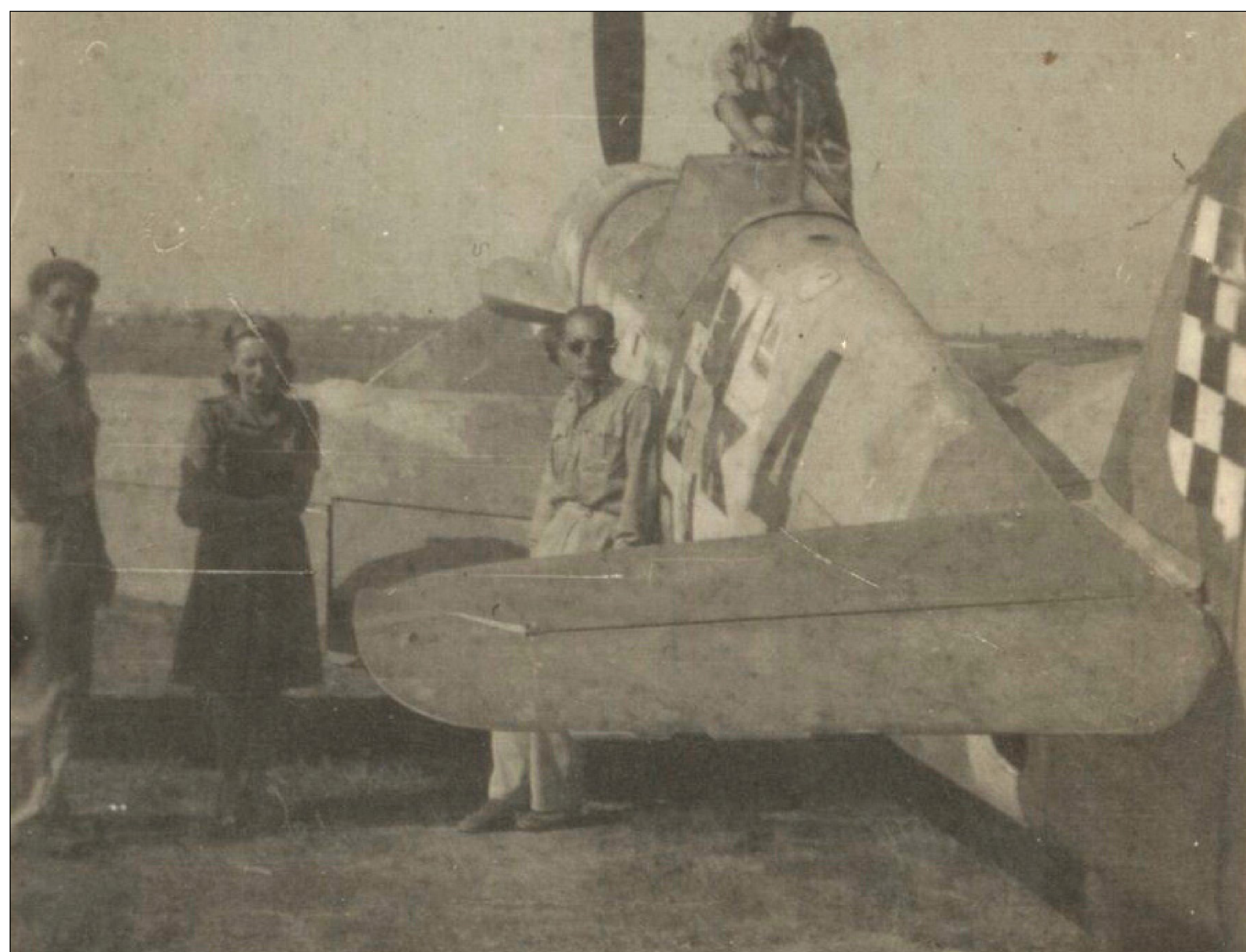


# MESSERSCHMITT W RĘKACH POLAKÓW

16 kwietnia 1945 r. z lotniska Lučko na terytorium Niezależnego Państwa Chorwackiego (Nezavisna Država Hrvatska, NDH), sojusznika Niemiec, wystartowały cztery Messerschmitty Bf 109G w barwach Lotnictwa Wojskowego NDH (Zrakoplovstvo NDH, ZNDH). Dwóch pilotów, sierż. Vladimir Sandtner oraz sierż. Josip Ceković, zdezerterowało. Polecieli w kierunku Włoch. Sierżant Sandtner wylądował na lotnisku Falconara. Na początku 1946 r. były już chorwacki myśliwiec produkcji niemieckiej trafił w ręce polskich pilotów 318. Dywizjonu, gdy stacjonowali oni na lotnisku w Tissano. Kapitan Jan Preihs kupił go – oraz samolot łącznikowy Bücker Bü 181 – od amerykańskich żołnierzy za dwie butelki burbona. Samolot przemalowano w barwy RAF, dodano litery kodowe LW, a na kadłubie namalowano czerwono-białą szachownicę oraz godło w formie trzech kart. Po pewnym czasie Messerschmitt Bf 109G został Dywizjonowi odebrany, ale Bücker Bü 181 „wiernie służył” mu dalej.



Messerschmitt Bf 109G-14/AS („Czarna 4”) sierżanta (narednika) Vladimira Sandtnera z Sił Lotniczych Niezależnego Państwa Chorwackiego (ZNDH), oglądany przez pilotów 318. Dywizjonu w Lavariano k. Udine we Włoszech, 1946 r. (MLP)



Messerschmitt Bf 109G-14/AS („Czarna 4”) sierżanta (narednika) Vladimira Sandtnera z Sił Lotniczych Niezależnego Państwa Chorwackiego (ZNDH), oglądany przez pilotów 318. Dywizjonu w Lavariano k. Udine we Włoszech, 1946 r. (MLP)



Messerschmitt Bf 109G-14/AS pozyskany przez 318. Dywizjon we wrześniu 1945 r. od Amerykanów. Z lewej strony na górze kadłuba widoczny jest jasny ślad po pożarze samolotu, Treviso we Włoszech, marzec 1946 r. ([www.polishairforce.pl](http://www.polishairforce.pl))



Lewa burta Messerschmitta Bf 109G-14/AS – z lewej strony widoczna jest końcówka skrzydła Bücker 181 Bestmanna pozyskanego wraz z Bf 109, przypuszczalnie Lavariano bądź Risano/Tissano we Włoszech, 1946 r. ([www.polishairforce.pl](http://www.polishairforce.pl))

# OFICERSKI DYWIZJON

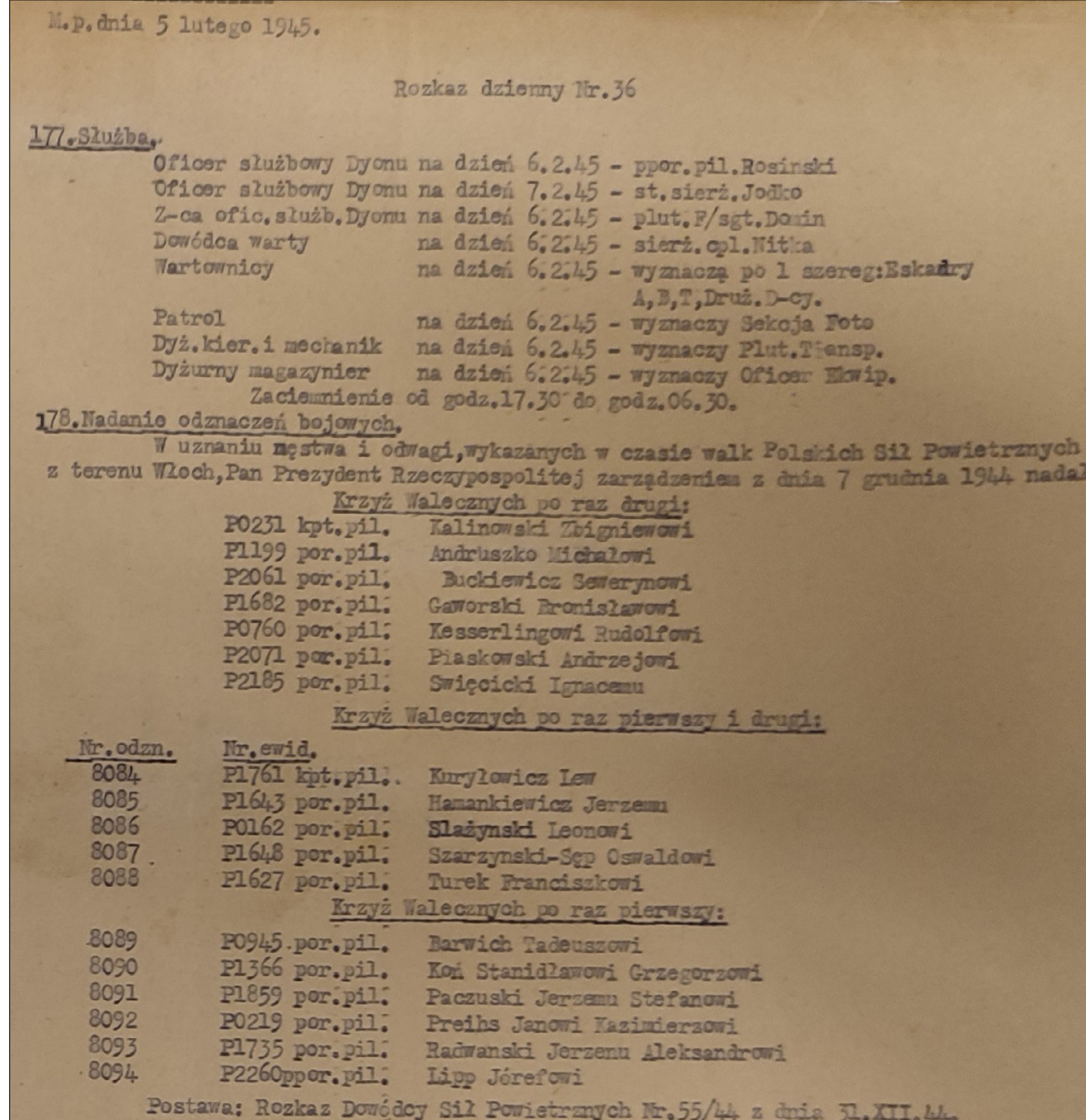
W przeciwieństwie do wielu jednostek lotnictwa 318. Dywizjon Myśliwsko-Rozpoznawczy składał się wyłącznie z oficerów-pilotów, którzy wywodzili się z różnych dywizjonów (myśliwskich, rozpoznawczych, nocnych i bombowych) Polskich Sił Powietrznych (PSP), oraz z oficerów innych rodzajów broni (m.in. z artylerii), specjalnie przeszkolonych w celu przydzielenia do jednostki lotnictwa. Dywizjon miał być jednostką złożoną z wysokospecjalizowanych fachowców z doświadczeniem bojowym. Piloci, z których żaden nie miał niższego stopnia niż podporucznik, wywodzili się m.in. z 301., 302., 304., 305., 306., 308., 309. i 317. dywizjonu PSP, jak również z dywizjonów Królewskich Sił Powietrznych (Royal Air Force – RAF). Służyli w nim również piloci-oficerowie innych narodowości – dwóch Anglików, dwóch Irlandczyków, Nowozelandczyk oraz Brazylijczyk.



Oficerowie Eskadry A 318. Dywizjonu we Włoszech, 1945 r. (MLP)



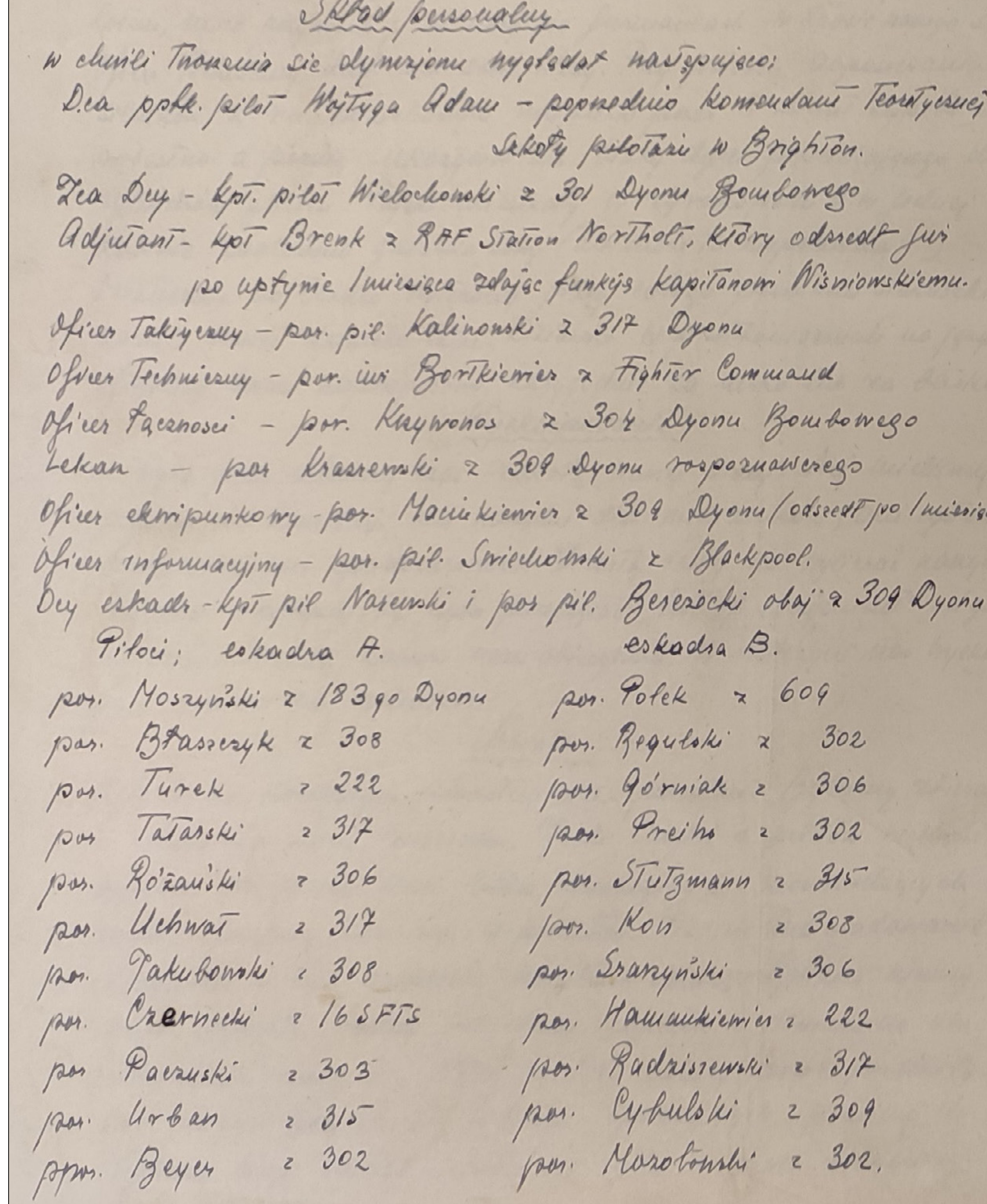
Oficerowie 318. Dywizjonu w Egipcie, 1944 r. (MLP)



Rozkaz dzienny dowództwa 318. Dywizjonu dotyczący promocji oraz odznaczeń, 5 II 1945 r. (IPMS)



Oficerowie 318. Dywizjonu w Bazie Lotniczej RAF w Gazie w Palestynie, 1943 r. (MLP)



Pierwszy skład osobowy 318. Dywizjonu ze wskazaniem, z jakich jednostek pochodzili piloci, 1943 r. (IPMS)



Generał Ludomił A. Rayski, przedwojenny dowódca Lotnictwa Polskiego, wśród oficerów pilotów 318. Dywizjonu, 1944 r. (MLP)

## GENERAŁ NAD FRONTEM – GEN. LUDOMIŁ A. RAYSKI

Częstym gościem w Dywizjonie był – jak go nazywali piloci – „starszy Pan”. Był nim gen. bryg. pil. inż. Ludomił Antoni Rayski (1892–1977), absolwent Politechniki Lwowskiej, żołnierz Legionów Polskich i pilot lotnictwa tureckiego w czasie pierwszej wojny światowej (m.in. w czasie bitwy o Gallipoli), od 1919 r. oficer, a w latach 1926–1939 dowódca lotnictwa polskiego. Po tragicznej śmierci w lipcu 1943 r. gen. Władysława Sikorskiego, z którym był w konflikcie, został przyjęty do PSP (służył w RAF) i mianowany ich dowódcą na Bliskim Wschodzie. Aby być bliżej swoich jednostek, przeniósł się z Kairu do Włoch. Wielokrotnie brał udział w misjach bojowych. Jako drugi pilot bombowca (1585. Eskadry Specjalnego Przeznaczenia – poprzednio 301. Dywizjon Bombowy) pięć razy latał ze zrzutami dla powstańców warszawskich. Z kolei w 318. Dywizjonie odbył 21 lotów bojowych. Był rekordzistą wśród oficerów tak wysokiej rangi, do 1946 r. odbył misje o łącznej długości 1523 godzin.



Generał Ludomił A. Rayski, najstarszy stopniem oficer w 318. Dywizjonie (MLP)

Generał Ludomił A. Rayski w Afryce Północnej, Gaza w Palestynie, 1943 r. (MLP)



General Ludomił A. Rayski w namiocie pochłonięty lekturą. Według wspomnień pilotów „Nikt nie odważył się o nim mówić «dziadzio», byłaby to obraza wciąż «młodego» oficera”, El Kasasin w Egipcie, 1944 r. (MLP)



Generał Ludomił A. Rayski wraz z pilotami na lotnisku polowym El Kasasin w Egipcie, 1944 r. (MLP)

## CODZIENNE ŻYCIE NA „WŁOSKIM BUCIE”

Od pierwszych dni pobytu na froncie włoskim piloci i personel naziemny 318. Dywizjonu zdawali sobie sprawę, że tu, w przeciwieństwie do baz lotniczych w Wielkiej Brytanii czy na Bliskim Wschodzie i w Egipcie, należało się szybko przyzwyczaić do niejednokrotnie prymitywnych warunków bytowania. Bazą było miasteczko namiotowe. Latem doskwierał upał, jesienią przeszkadzały opady i „straszne błoto, w którym jest bardzo łatwo zgubić trzewiki lub nawet gumowe buty”; zimą – śnieg i mróz. Wraz z postęпами na froncie Dywizjon często się przemieszczał: „Doszliśmy do wielkiej wprawy w pakowaniu osobistego majątku i namiotów. [...] Nawet tupnięcie nogą podnosi tumany kurzu, a cóż dopiero startujący samolot”. Do życia członków Dywizjonu, zajmujących się tylko lotami i wykonywaniem misji bojowych, wkradała się rutyna. „Kasyno jest dla nas rzeczywiście domem [...]. Gościom może się zdawać, że za dużo pijemy, gramy w karty. Ale co innego można tu robić” – wspomniał jeden z pilotów. Odszkodnią była też drużyna piłkarska powstała jeszcze w Wielkiej Brytanii. Jej przeciwnikami na polowych boiskach były drużyny jednostek RAF oraz innych sojuszników.



W wolnej chwili dominowała gra w karty, Trigano we Włoszech, 1944 r. (MLP)



Żołnierz musiał być zawsze ogolony, 1944 r. (MLP)



Przed odprawą w bazie we Włoszech, 1944 r. (MLP)



Skromne przyjęcie weselne pilota 318. Dywizjonu, 18 I 1946 r. (MLP)



Krótki urlop i czas na morską kąpiel, 1945 r. (MLP)

# SMAK GORZKIEGO ZWYCIĘSTWA

“

Atmosfera napięcia i rygoru znikła,  
a jej miejsce zajął spokój  
i rozprężenie nerwowe.

Mieczysław Galicki,

*318. Dywizjon Myśliwsko-Rozpoznawczy.*

*Wspomnienia pilota, Poznań 1996*



## ROZWIĄZANIE DYWIZJONU

W latach 1945–1946 piloci 318. Dywizjonu odbywali jedynie loty treningowe. W 1946 r. zapadła decyzja o jego rozformowaniu. 13 sierpnia wszystkie samoloty oraz inny sprzęt przekazano dowództwu Królewskich Sił Powietrznych (Royal Air Force – RAF) we Włoszech. 15 sierpnia rozpoczęła się podróż do Wielkiej Brytanii. Do 18 sierpnia transport kolejowy przez Przełęcz Brenner, Austrię, południowe Niemcy dotarł do francuskiego portu Calais. Następnie drogą morską podążył do Dover. Miejscem docelowym była baza lotnicza RAF w Coltishall. 31 sierpnia 1946 r. formalnie rozwiązano Polskie Siły Powietrzne (PSP), w tym i 318. Dywizjon. Piloci wzięli jeszcze udział w defiladzie lotniczej nad Londynem 14 września 1946 r. – w szóstą rocznicę „Bitwy o Anglię”. Wraz z personelem naziemnym przygotowywali się do rozpoczęcia życia poza wojskiem.



Generalny Inspektor Polskich Sił Powietrznych gen. Mateusz Iżyski oraz gen. Ludomił A. Rayski w rozmowie z oficerami 318. Dywizjonu – prawdopodobnie jednej z ostatnich, Treviso we Włoszech, 1 V 1946 r. (MLP)



Generał Władysław Anders na ostatniej inspekcji 318. Dywizjonu w Treviso we Włoszech, maj 1946 r. (MLP)



Ostatnie dni we Włoszech, Treviso, październik 1946 r. (MLP)



Ponownie w Wielkiej Brytanii. Generał Sikorski i prezydent RP Władysław Raczkiewicz na cmentarzu wojennym polskich lotników w Newark w Wielkiej Brytanii, 1947 r. (MLP)



## TRUDNE DECYZJE

Sytuacja międzynarodowa po zakończeniu drugiej wojny światowej wielu Polaków nie napawała optymizmem. Władzę w Polsce stopniowo obejmowali komuniści. Państwo polskie znalazło się według słów premiera Wielkiej Brytanii Winstona Churchilla za „żelazną kurtyną” – w strefie wpływów Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich (ZSRR). 5 lipca 1946 r. rząd brytyjski i amerykański uznali zdominowany przez komunistów rząd w Warszawie, jednocześnie cofając poparcie dla rządu polskiego w Londynie. Już w czerwcu 1945 r. rząd londyński przeprowadził częściową demobilizację. W 1947 r. Polskie Siły Zbrojne na Zachodzie zostały ostatecznie rozwiązane. Do Polski zdecydowało się powrócić ok. 3 tys. z 17 tys. żołnierzy PSP. Nie inaczej przedstawiała się sytuacja personelu 318. Dywizjonu. W okresie jego likwidacji nieliczni zadeklarowali chęć powrotu do kraju, reszta rozjechała się po świecie.



Spotkanie powracających z Wielkiej Brytanii (2. Warszawska Dywizja Pancerna) z żołnierzem z kraju w Gdańsku-Nowym Porcie, 3 VIII 1947 r. (NAC)



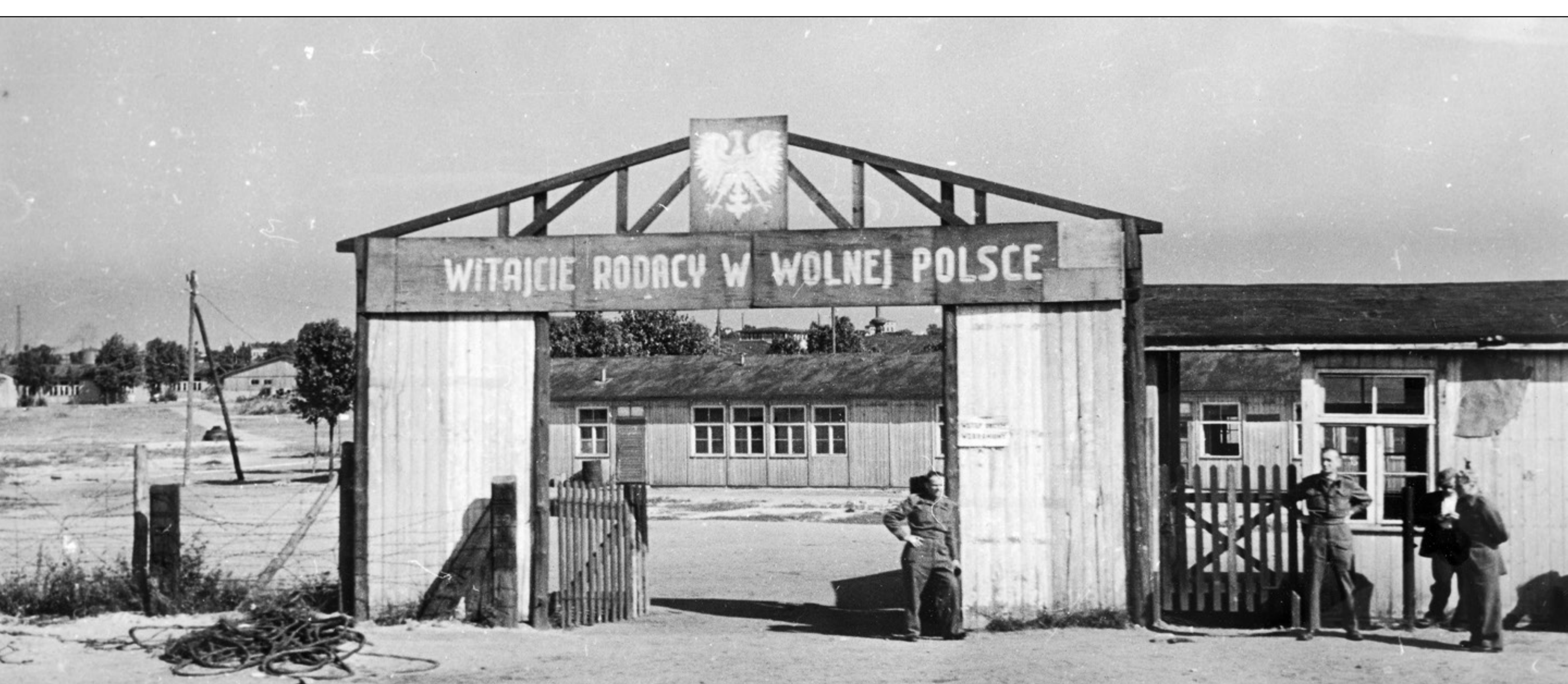
Moment opuszczenia statku w Gdańsku-Nowym Porcie, sierpień 1947 r. (NAC)



Grupa żołnierzy przed bramą obozu repatriacyjnego w Gdańsku-Nowym Porcie, sierpień 1947 r. (NAC)



Spotkanie żołnierzy 2. Warszawskiej Dywizji Pancerniej z miejscową ludnością przez ogrodzenie z drutu kolczastego, Gdańsk-Nowy Port, sierpień 1947 r. (NAC)



Brama obozu repatriacyjnego w Gdańsku-Nowym Porcie, sierpień 1947 r. (NAC)

# PO ZAKOŃCZENIU WOJNY

8 maja 1945 r. Niemcy podpisały bezwarunkową kapitulację. Zakończyła się druga wojna światowa w Europie. Podczas tego konfliktu piloci 318. Dywizjonu wykonali 4864 loty bojowe, tracąc pięciu lotników (pięciu odniosło rany), którzy zginęli w wypadkach, oraz jednego, który trafił do niewoli. Z lotniska w Treviso jeszcze w drugiej połowie maja 1945 r. wykonywali loty zwiadowcze, głównie nad terytorium Austrii. Nie odniesiono żadnego zwycięstwa w powietrzu. Dywizjon miał jednak ogromne zasługi dla alianckiego wysiłku zbrojnego na froncie włoskim. Kilkunastu pilotów 9 maja 1945 r. zostało uhonorowanych wysokimi odznaczeniami: Orderami Virtutti Militari oraz Krzyżami Walecznych. Piloci brali udział w uroczystościach i defiladach powietrznych, m.in. w czasie otwarcia cmentarza poległych żołnierzy polskich pod Monte Cassino.



Ślub por. Henryka Rosińskiego i kpr. R. Piekarskiej w Sesto we Włoszech, grudzień 1946 r. (MLP)

DATE	AIRCRAFT TYPE & NUMBER	CREW	DUTY	TIME		DETAILS OF SORTIE OR FLIGHT
				Up	Down	
MAY, 13.	Spit II SM-177	F/L M REMPOWSKI P0522	Pilot	08.10	10.15	TAC/R over S.AUSTRIA. Vis good. No AA.
	PT-676	F/L W MINISZEWSKI P1568	"	08.10	10.15	
	MH-724	F/O A RAJBER P2750	"	08.25	10.30	TAC/R over S.AUSTRIA. Vis good. No AA.
	MJ-226	F/O A GALWIN P2259	"	08.25	10.30	
14.	NO OPERATIONAL FLYING.					
15.	SM-177	F/O K KARLIKOWSKI P2844	"	08.10	10.30	TAC/R over S.AUSTRIA. Vis good. No AA.
	PT-717	F/O JC TAYLOR NZ417125	"	08.10	10.30	
16.	NO FLYING.					
17.	NO FLYING.					
18.	OPERATIONAL FLYING - NIL.					
19.	OPERATIONAL FLYING - NIL.					
20.	Spit IX MH-599	F/O B PODKOJCIK P2672	Pilot	08.00	09.35	TAC/R Over S.AUSTRIA. Vis good. No AA.
	MH-724	F/O J OSOSTOWICZ P2380	"	08.00	09.35	
	MJ-426	F/O M SAWICKI P	"	08.00	10.10	TAC/R Over S.AUSTRIA. Vis good. No AA.
	MH-887	F/O B STRAMIK P2881	"	08.00	10.10	
	MH-599	F/O B CHUDZINSKI P2389	"	11.25	13.15	TAC/R over S.AUSTRIA. Vis good. No AA.
	MJ-226	F/O THH TUNNINGCLIFFE 15874.9	"	11.25	13.15	
21.	OPERATIONAL FLYING - NIL.					
22.	NO FLYING.					
23.	OPERATIONAL FLYING - NIL.					
24.	NO FLYING.					
25.	NO FLYING.					
26.	NO FLYING.					
27.	NO FLYING.					
28.	OPERATIONAL FLYING - NIL.					

FOR THE MONTH OF MAY 1945

DATE	AIRCRAFT TYPE & NUMBER	CREW	DUTY	TIME		DETAILS OF SORTIE OR FLIGHT
				Up	Down	
29.	OPERATIONAL FLYING - NIL.					
30.	OPERATIONAL FLYING - NIL.					
31.	NO FLYING.					

SARLITA, P/O,  
for WING COMMANDER, COMMANDING  
No. 318 Polish Squadron,  
Royal Air Force, C.M.F.

Ostatnie wpisy w dzienniku bojowym 318. Dywizjonu, 1945 r. (IPMS)



Lotnicy 318. Dywizjonu na nartach w Sestio we Włoszech, styczeń 1946 r. (MLP)



Ostatnie loty... już nie bojowe: por. inż. Józef Krzywonos i por. pil. Kazimierz Górniak w kabynie samolotu rozpoznawczego Taylorcraft „Auster” Mk. IV, 1946 r. (MLP)



Zwiedzanie Wenecji we Włoszech, 1946 r. (MLP)



W barze hotelu Palazzo Crystallo w Cortinie we Włoszech razem z pilotami brytyjskimi, 1946 r. (MLP)

# POWOJENNE LOSY PILOTÓW – PRZYKŁADY



Od lewej stoją por. Stanisław Koń z Eskadry A, oficer łączności 318. Dywizjonu por. inż. Józef Krzywonos i por. Ferdynand Stutzmann z Eskadry B, Detling w Wielkiej Brytanii, 4 VIII 1943 r. (MLP)

## **Stanisław Koń** (1918–1984)

Oficer (kapitan) pilot myśliwski, w 318. Dywizjonie od kwietnia 1943 r. do maja 1945 r. (od maja 1944 r. dowódca Eskadry A). Dwukrotnie odznaczony Krzyżem Walecznych i trzykrotnie Medalem Lotniczym. Ożenił się z Włoszką, z którą wyjechał do Argentyny. Zamieszkał w Rosario przy ulicy Cochabamba. Zaanżelowany w życie Polonii, m.in. był wiceprezesem Stowarzyszenia Lotników Polskich w Buenos Aires.

## **Józef Krzywonos** (1920–2023)

Oficer (porucznik) techniczny, w 318. Dywizjonie od 30 III 1943 r. do sierpnia 1946 r. Ożenił się z Włoszką i pozostał we Włoszech. Trzykrotnie odznaczony Medalem Lotniczym, a także pamiątkowymi medalami brytyjskimi. Od 29 IV 1948 r. mieszkał w Buenos Aires w Argentynie, gdzie pracował w liniach lotniczych oraz przy budowie naziemnych stacji radiowych w Santa Fe. W 1959 r. wyemigrował do USA. Zamieszkał w Nowym Jorku, gdzie pracował na lotnisku (kontrola i naprawa elektroniki lotniczej). Ukończył studia w New York Institute of Technology.

## **Ferdynand Stutzmann** (1918–1994)

Oficer (kapitan) pilot myśliwski, w 318. Dywizjonie od 5 IV 1943 r. do 21 II 1945 r., następnie w RAF. Od 21 VIII 1945 r. w szkole pilotażu podstawowego w Newton, gdzie ukończył kurs instruktorski. Trzykrotnie odznaczony Krzyżem Walecznych, a także Medalem Lotniczym i Polowym Znakiem Pilota. 9 V 1947 r. powrócił do Polski i zamieszkał w Przemyślu. Mimo wielu prób nie został przyjęty do lotnictwa polskiego.



Podporucznik Bolesław Stramik w kabine niemieckiego samolotu myśliwskiego Messerschmitt Bf. 109 w barwach RAF i z godłem 318. Dywizjonu, Lavariano k. Udine we Włoszech, 1946 r. (MLP)

## **Bolesław Stramik** (1922–1988)

Oficer (podporucznik) pilot myśliwski i artylerzysta (brał udział w walkach o Tobruk). W 318. Dywizjonie od 31 III 1945 r. do sierpnia 1946 r. Zdemobilizowany 20 XII 1948 r. Odznaczony Krzyżem Walecznych, Medalem Lotniczym, Polowym Znakiem Pilota, włoskim Croce al Valor Militare (jako jeden z nielicznych Polaków) oraz brytyjskimi medalami pamiątkowymi. Pozostał w Wielkiej Brytanii i zamieszkał w Norwich. Pracował w domu towarowym, a od 1957 r. w aeroklubie w Fakenham, gdzie został szefem instruktorów latania.

7

# DANZIG STAJE SIĘ GDAŃSKIEM

“

Był niegdyś „Danzig”, a teraz będzie  
po wieki wieków Gdańsk.

Stanisław Strąbski, *Gdańsk po wyzwoleniu.*  
*Rok pracy i osiągnięć, Gdańsk 1946*



# DANZIG STAJE SIĘ GDAŃSKIEM

28 marca 1945 r. oddziały Armii Czerwonej zajęły Dolne Miasto i Wyspę Spichrzów, a polscy żołnierze 1. Brygady Pancерnej im. Bohaterów Westerplatte zawiesili biało-czerwoną flagę na Dworze Artusa. 30 marca Rada Ministrów wydała dekret o utworzeniu województwa gdańskiego, a dzień później z Warszawy przybyła grupa urzędników, których zadaniem było stworzenie polskiej administracji cywilnej. Był to rok przełomu: pamięć o niemieckiej przeszłości zaczęła zanikać, pojawiała się nowa narracja. W Gdańsku rozbrzmiało hasło propagowane na ziemiach zachodnich (poniemieckich): „Byliśmy, jesteśmy, będziemy!”. Nie bez powodu. Ludność polską w mieście oceniano na ok. 30 tys. mieszkańców. W krótkim czasie doszło do całkowitej wymiany ludności. W 1946 r. w Gdańsku mieszkało 140 tys. Polaków i 15 tys. Niemców. Polski publicysta i propagandysta tak wtedy napisał: „Stało się. Był niegdyś «Danzig», a teraz będzie po wieki wieków Gdańsk. Teraz my go odbudujemy, my uporządkujemy, my nadamy mu nasze kształty...”

## Autochton – to także Twój Rodak – podaj Mu rękę!

# ODEZWA

## do ludności autochtonicznej miasta Gdańska

# RODACY!

Wrogie narodowi i demokratycznemu Państwu Polskiemu elementy rozsiewają pogłoski, jakoby zweryfikowana ludność autochtoniczna miała być przesiedlona z Gdańska w głąb kraju. Wszelkie tego rodzaju plotki, godzące w interesy ludności autochtonicznej, krzywdzące ją moralnie i zmierzające do skłócenia jej z Macierzą, a tym samym osłabienia jedności i spójności społeczeństwa polskiego, są robotą antypaństwową!

Ludzie rozsiewający te plotki są agentami wrogiej propagandy mącicielami spokoju i szkodnikami społecznymi.

W ZWIĄZKU Z POWYŻSZYM STWIERDZAM, ŻE:

- I. Zweryfikowana ludność autochtoniczna posiada pełnie praw obywatelskich.
- II. Ludność autochtoniczna z Gdańska przesiedlona nie będzie.
- III. Rozsiewający bezpodstawne niepokojące pogłoski, będą pociągnięci do odpowiedzialności w myśl art. 170 K. K.

## RODACY AUTOCHTONI!

Praw waszych na tej ziemi, której od lat broniliście przed zalewem niemieczyzny nikt wam nie odbierze! Nie słuchajcie podszeptów wrogiej propagandy. Mąciciele spokoju, burzyciele ładu społecznego, oddawajcie natychmiast w ręce Władz Bezpieczeństwa i Porządku - Publicznego. O wypadkach napotykanym uciążliwych z waszej strony, bądź nadużyć w stosunku do waszych praw i zapewnien wam spokoju proszę mnie zawiadomic.

PREZYDENT M. GDANSKA  
(-) **Bolesław Nowicki**

Druk. Z. K. w Gdańsku. Wzrost 95, 30, 10-0, 220.

Powojenne odezwy polskie dotyczące polskiej ludności autochtonicznej (MG)



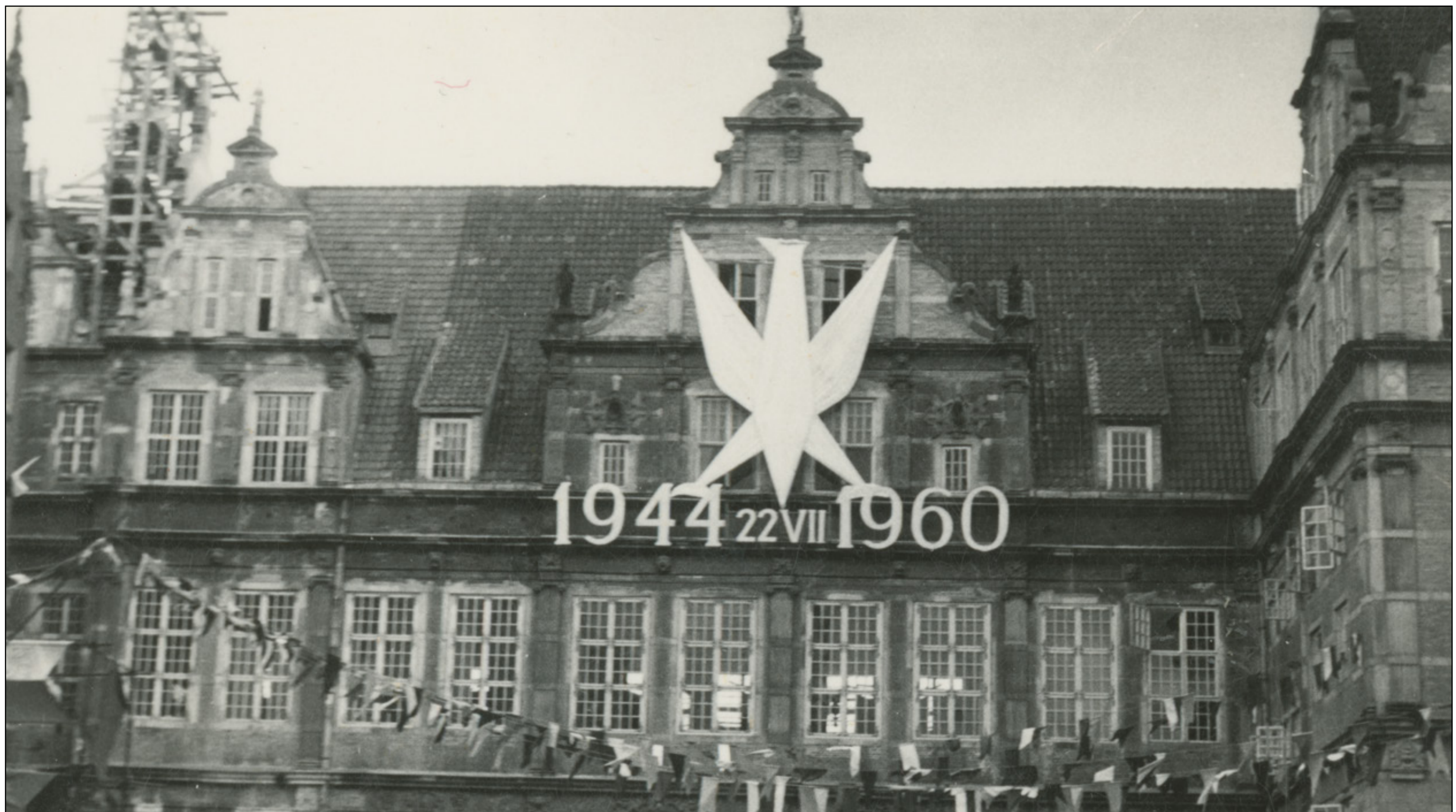
Odbudowa Fontanny Neptuna, fot. Kazimierz Lelewicz, po 1954 r. (MG)



Znaczki pocztowe podkreślające polską historię Gdańska, 1945–1966 (MG)



Widok na Ratusz Główny Miasta Gdańska, fot. Kazimierz Lelewicz, po 1945 r. (MG)



Brama Zielona podczas obchodów Narodowego Święta Odrodzenia Polski, fot. nieznaną, 1960 r. (MG)