

KRZYSZTOF ŻABIAREK

Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy

## STEFAN TABACZYŃSKI (1915-1943) – PILOT ESKADR I DYWIZJONÓW BOMBOWYCH

Każda, nawet najmniejsza wioska posiada swoją historię pisaną przez jej mieszkańców. Niektórzy, wchodząc do dziejów Polski znani są całemu społeczeństwu, inni znani są tylko najbliższemu otoczeniu, aczkolwiek z biegiem lat także i o tych wiedzę przykrywa mgła niepamięci. Do tych ostatnich, zapomnianych bohaterów, należy Stefan Tabaczyński, którego korzenie sięgają małej wioski – Racięcina, położonego w gminie Wierzbinek, powiatu konińskiego. Tam właśnie przyszedł na świat, a miłość do Ojczyzny doprowadziła do złożenia na jej ołtarzu największej ofiary jaką było własne życie, które stracił w trakcie lotu bojowego nad Niemcami w 1943 roku.

Stefan pochodził z rodu Tabaczyńskich h. Grabie. Jego rodzina związała się z Racięcinem z początkiem XIX wieku. Ojciec – Antoni Serwacy (1878-1936) – był zasłużonym dla lokalnej społeczności. W roku 1904 ożenił się z Ireną Urszulą Rościszewską h. Junosza (1884-1928), z którą doczekał się trójki dzieci: Jana, Zofii i Stefana<sup>1</sup>.

Ten ostatni, bohater niniejszego artykułu – urodził się 10 maja 1915 roku o godzinie 8 rano. Jego rodzicami chrzestnymi zostali Adam Sobiesław Znaniecki h. Krzywda<sup>2</sup> (1862-1919) i Wanda Tabaczyńska z domu Dąmbska h. Godziemba<sup>3</sup> (1880-1940)<sup>4</sup>.

Na podstawie zachowanych materiałów źródłowych możliwe jest odtworzenie biografii Stefana Tabaczyńskiego, zarówno jego służby wojskowej, jak i okresu wcześniejszego. Wiadomo, że ukończył osiem klas gimnazjum i zdobył maturę, niestety nie udało się ustalić dotychczas, do jakiej konkretnie szkoły uczęszczał. Podczas nauki opanował znajomość języka francuskiego w mowie i w piśmie. W latach 30. XX wieku, wszedł w związek małżeński z Haliną Siedlanowską<sup>5</sup>. W dniu 20 września 1935 roku rozpoczął służbę wojskową. Początkowo do 1 stycznia 1936 roku służył w Szkole Podchorążych Rezerwy Kawalerii w Grudziądzu, po czym w okresie od 1 stycznia 1936 roku do 10 października 1937 roku w Szkole Podchorążych Lotnictwa Dęblin. Po ukończeniu tej placówki (jako obserwator) został skierowany z dniem 20 października 1937 roku do 4 Pułku Lotniczego 41 Eskadry<sup>6</sup>. W Pułku tym otrzymał przydział mobilizacyjny na wypadek wojny, po czym został zwolniony do cywila.

<sup>1</sup> J. Kołtuniak, *Wierzbinek portret gminy*, Włocławek-Wierzbinek 2011, s. 56-57.

<sup>2</sup> <http://www.sejm-wielki.pl/b/sw.16328>, [dostęp: 12.11.2016]

<sup>3</sup> <http://www.sejm-wielki.pl/b/4.285.1567>, [dostęp: 12.11.2016]

<sup>4</sup> Archiwum Urzędu Stanu Cywilnego w Wierzbinku, Akta urodzenia 1915, nr 68.

<sup>5</sup> Kwerenda przeprowadzona w Urzędzie Stanu Cywilnego w Wierzbinku nie pozwoliła na ustalenie dokładnej daty zawarcia ślubu.

<sup>6</sup> Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie, Zeszyt ewidencyjny Stefana Tabaczyńskiego we Francji, (dalej: IPMS).

## KAMPANIA POLSKA W 1939 ROKU

W okresie poprzedzającym wybuch II wojny światowej Stefan Tabaczyński przeszedł dwukrotnie ćwiczenia trwające po sześć tygodni. Jak wyglądały te ćwiczenia najlepiej chyba ukazuje opis, jaki pozostawił nam Bohdan Arct:

Odbyłem kilka kolejnych sześciotygodniowych ćwiczeń, otrzymałem promocję do stopnia podporucznika pilota rezerwy. Znajdowałem się jednak nadal na pierwszym najniższym szczeblu lotniczej drabiny. Umiałem latać, ale nie za dobrze. Posiadałem pewną dawkę umiejętności technicznych, ale dawkę ta była w gruncie rzeczy mikroskopijna (...) wyuczyłem się teorii użycia broni powietrznej według wzorów... z czasów pierwszej wojny światowej.

O samych zaś ćwiczeniach autor pisał dalej:

Na tych ćwiczeniach mamy odświeżyć naszą znajomość pilotażu i pogłębić ją, by w razie potrzeby przydać się na coś w czasie wojny. Ale wałęsaniem się po okolicy i grą w brydża nie pogłębimy umiejętności latania, a na tych zajęciach rozpoczynają się i kończą nasze obowiązki! Czy nie szkoda czasu i pieniędzy?<sup>7</sup>

Stefan Tabaczyński swój szlak bojowy rozpoczął w ramach 41 Eskadry rozpoznawczej przydzielonej w ramach mobilizacji do lotnictwa Armii „Modlin”. W momencie narastającego zagrożenia dla suwerenności i niepodległości Polski, 23 marca 1939 roku, marszałek Edward Rydz-Śmigły wyznaczył generała brygady Emila Przedzrymirskiego-Krukowicza na dowódcę Armii „Modlin”<sup>8</sup>. Zgodnie z planem obrony przed utworzoną armią postawione zostały następujące zadania: osłaniać kierunki na Warszawę i Płock, rozpoznać siły nieprzyjaciela działające na wymienionych kierunkach, a w czasie wycofywania się na linię Wisła-Narew opóźniać ich działania. Armia „Modlin” broniąc się na linii Wisła-Narew miała utrzymać wyjścia na północny brzeg Wisły w Modlinie i Płocku, oraz w Narwi, w Zegrzu, Pułtusku i Róźnie<sup>9</sup>.

41 Eskadra Rozpoznawcza, której dowódcą był major pilot Edward Więckowski miała na swoim wyposażeniu 8 samolotów PZL 23 B „Karaś”<sup>10</sup> i 1 RWD-8<sup>11</sup>. Ze względu na położenie blisko granicy niemieckiej lotniska w Toruniu 41 Eskadra rozpoczęła mobilizację już 18 sierpnia. Ostatniego dnia sierpnia eskadra otrzymała rozkaz przesunięcia rzutu powietrznego na lotnisko Mokotów w Warszawie.

<sup>7</sup> B. Arct, *Rycerze biało-czerwonej szachownicy*, Warszawa 1969, s. 128-129.

<sup>8</sup> T. Jurga, W. Karbowski, *Armia „Modlin” 1939*, Warszawa 1987, s. 20.

<sup>9</sup> IPMS, Akta Lotnictwa Armii „Modlin”, nr. B. I. 19D.

<sup>10</sup> „Karaś” P.23 był jednosilnikowym, metalowym dolnopłatem liniowym lub lekkim bombowym z załogą 3-osobową. W skład uzbrojenia wchodził 1 stały km PWU wz. 33 kalibru 7,92 mm oraz dwa ruchome k-my Vickers F 7,92 mm. Samolot mógł zabierać ponadto ładunek bomb do 700 kg na wyrzutniach zewnętrznych albo 8 bomb po 50 kg, lub wyrzutnik kasetowy na 24 bomby po 12,5 kg. Prędkość maksymalna 319 km/h na wysokości 3650 metrów, (J. B. Cynk, *Siły lotnicze Polski i Niemiec Wrzesień 1939*, Warszawa 1989, s. 180).

<sup>11</sup> RWD 8 był samolotem dwumiejscowym górnopłatem szkolnym konstrukcji mieszanej. Osiągał prędkość maksymalną 175 km/h. Pułap operacyjny sięgał 5000 metrów. Zasięg 435-550 km. (J. B. Cynk, *Siły lotnicze...*, s. 203).

Jednak ze względu na trudne warunki atmosferyczne (burze i deszcze) dowódca 4 Pułku Lotniczego, pułkownik pilot Bolesław Stachoń nie wyraził zgody na start, o czym poinformował szefa sztabu naczelnego dowódcy lotnictwa generała brygady obserwatora Stanisława Ujejskiego. Ten jednak pilną depeszą nakazał odesłać 41 Eskadrę na wskazane lotnisko. W tym przypadku pułkownik Bolesław Stachoń wydał rozkazy, aby przygotować personel i samoloty do wylotu o świcie 1 września<sup>12</sup>. Po przylocie na lotnisko Mokotów, około godziny 10, dowódca eskadry otrzymał polecenie przelotu na lotnisko połowe Zduńskowice koło Zakroczymia<sup>13</sup>.

W dniu 4 września około godziny 8.30 kapitan Władysław Chrzanowski<sup>14</sup> otrzymał telefoniczny rozkaz interwencji na polu walki. Nakazano bombardować bombami 50 kg i 21,5 kg. Do zadania wyznaczono sześć załóg, jednak ze względu na małe i miękkie lotnisko jeden samolot rozbił się przy starcie (załoga bez obrażeń), a drugi z „Karasi” nie wystartował, nie mogąc oderwać się od lotniska. Znając składy załóg, które przystąpiły do zadania, możemy uznać za prawdopodobne, że Stefan Tabaczyński nie brał udziału w nalocie. Był członkiem jednej z dwóch załóg, które nie były zaangażowane w to działanie<sup>15</sup>. Akcja ta, kosztem której trzy samoloty uległy zniszczeniu (trzeci samolot uszkodził podwozie w czasie lądowania) uzyskała jednak nikłe wyniki, gdyż sytuacja na ziemi była trudna w wyniku przemieszania się wojsk polskich i niemieckich<sup>16</sup>.

5 września 1939 r. na lotnisko Okęcie udała się grupa pilotów po odbiór pozostawionych tam pięciu samolotów PZL 43 wyprodukowanych dla Bułgarii. Jednak tuż przed startem nalot Junkersów zniszczył trzy z tych maszyn. Jedną z ocalałych przeprowadził do miejscowości Zielonka podporucznik pilot Bolesław Kuzian<sup>17</sup> wraz ze Stefanem Tabaczyńskim<sup>18</sup>.

W dniu 6 września Tabaczyński wraz z Leonem Ośmiałowskim<sup>19</sup> i Władysławem Radwańskim<sup>20</sup> między godziną 15.50 a 18.15 dokonali rozpoznania na drogach: Przasnysz – Maków – Różan, Przasnysz – Wężewo – Karniewo – Pułtusk, Przasnysz – Krasnosielc. rzeka Narew, Przasnysz – Drążdżewo – Krasnosielc – Ostrołęka, Przasnysz – Janowo, Przasnysz – Dierzgowo. Z relacji złożonej po wylądowaniu przez podoficera obserwatora Ośmiałowskiego znany jest przebieg tego lotu:

<sup>12</sup> J. Pawlak, *Samotne załogi*, Warszawa 1992, s. 14-15.

<sup>13</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie obronnej wrzesień 1939*, Warszawa 1991, s. 303.

<sup>14</sup> Władysław Chrzanowski (17 czerwca 1902 – 24 lipca 1987). Urodził się w Mohylewie. Po kampanii polskiej w 1939 roku przedostał się do Francji, a następnie do Wielkiej Brytanii, gdzie służył m.in. 300 Dywizjonie Bombowym, 304 Dywizjonie Bombowym. Dwukrotnie oznaczony Krzyżem Walecznych i raz Virtutti Militarii V klasy. Umarł w Kanadzie. <http://listakrzystka.pl/?p=36720> [dostęp: 27.01.2017].

<sup>15</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry...*, s. 308.

<sup>16</sup> R. Szubański, *W obronie polskiego nieba*, Warszawa 1978, s. 88-89.

<sup>17</sup> Bolesław Kuzian (23 sierpnia 1911 – 18 lipca 1941) polski pilot, oznaczony dwukrotnie Krzyżem Walecznych. Służył w 304 Dywizjonie Bombowym w Wielkiej Brytanii. Pochowany na cmentarzu w Newark, <http://listakrzystka.pl/?p=153240>, [dostęp: 4.11.2016]

<sup>18</sup> J. Pawlak, *Samotne załogi...*, s. 34.

<sup>19</sup> Leon Ryszard Ośmiałowski (11 kwietnia 1916 – 31 sierpnia 1943) polski pilot w stopniu porucznika w Polskich Siłach Powietrznych na zachodzie. Pochowany został w Rotterdamie (Holandia). Oznaczony Virtutti Militarii V klasy i Krzyżem Walecznych, <http://listakrzystka.pl/?p=210060>, [dostęp: 4.11.2016]

<sup>20</sup> Władysław Radwański (30 września 1913 – 16 września 1987) Urodził się w Żychlinie. Dosłużył stopnia porucznika w polskich siłach zbrojnych na Zachodzie. Oznaczony Krzyżem Walecznych. Służył w 300 dywizjonie bombowym. <http://listakrzystka.pl/?p=238280> [dostęp: 4.11.2016]

Zostałem ostrzelany przez art. plot. w rejonie m. Cierpigłów [Cierpigórz – przyp. K. Ż] (4km na płd. od Przasnysza); kolumna taborów dł. 1500m w ruchu po drodze Mchowo-Przasnysz; 6 samochodów w ruchu na drodze Chorzele-Krzynowłoga (wychodzą z Krzynowłogi); w m. Chorzele zbombardowałem i spaliłem pociąg towarowy; kolumna samochodów dł. 2000 m w ruchu na Przasnysz po szosie Chorzele-Mchowo, czoło na wysokości m. Świnary (kolumnę zbombardowałem i ostrzelałem); kolumna samochodowa dł. 500 m w ruchu z m. Kraśniki na Przasnysz; w rej. lasu nadleśnictwo Przejmy zauważyłem balon obserwacyjny na wysokości 2000 m, dostałem bardzo silny ogień artylerii, balon zestrzeliłem; na drodze Grudusk-Przasnysz zauważyłem długą około 3 km, chmurę kurzu posuwającą się na Grudusk; kolumna samochodowa dł. 1000 m w ruchu po szosie Przasnysz-Ciechanów w kierunku na Przasnysz. Godz. 18.15 lądowanie<sup>21</sup>.

Załoga podczas przyziemienia (podchodzenia do lądowania) wyłamała podwozie mając przestrzeloną gołęń podwozia i dętkę<sup>22</sup>. Informacje, które udało się zdobyć w czasie lotu, wywołały ożywioną dyskusję w sztabie, który na ich podstawie zawyrokował, że Niemcy po koncentracji nad Narwią przygotowują skrzydłowe uderzenie zarówno na Różan jak i Pułtusk, a nie jak poprzednio przypuszczano w kierunku południowo-zachodnim na Wisłę<sup>23</sup>.

Ze względu na ustawiczny napór wroga 41 Eskadra, tak samo jak cała Armia „Modlin”, zmuszona była do ustawicznego wycofywania się pod naporem Niemców. W dniu 8 września 1939 r. lotnisko 41 Eskadry Rozpoznawczej stało się miejscem ataku samolotów niemieckich powracających z bombardowania Warszawy. Z wysokości 300-400 metrów zostało ono ostrzelane. Nie jest wykluczone, że świadkiem tego ataku mógł być Stefan Tabaczyński. Przypuszczenie to wynika między innymi z braku danych o innych zadaniach powierzonych mu w tym czasie. W wyniku takiej sytuacji zarządzono przemieszczenie się eskadry na nowe lotnisko. W dniu 9 września rzut powietrzny (do którego należał Tabaczyński) odleciał na lotnisko Krzesk<sup>24</sup>, a dzień później na lądowisko w Siennicach (18 km na płd. wschód od Mińska Mazowieckiego)<sup>25</sup>. W dniu 11 września, 41 Eskadra, w której pozostał już tylko jeden samolot PZL 43, otrzymała zadanie natychmiastowego przelotu do Brześcia nad Bugiem. W czasie wykonywania tego zadania doszło do zbombardowania zabudowań dworskich, w których kwaterował personel eskadry. Kolejny już raz Stefan Tabaczyński na własnej skórze mógł poczuć bezsilność wobec przewagi lotniczej przeciwnika<sup>26</sup>.

Po 11 dniach walk o niepodległość Ojczyzny, 41 Eskadra Rozpoznawcza pozostała bez samolotów. W dniu 12 września jednostkę przetransportowano samochodami do Łucka<sup>27</sup>. Dzień później przyszedł rozkaz od pułkownika Tadeusza Praussa<sup>28</sup> – dowódcy lotnictwa Armii „Modlin”. Poleciał w nim :

<sup>21</sup> J. Pawlak, *Samotne załogi...*, s. 36.

<sup>22</sup> Tenże, *Polskie eskadry...*, s. 310; R. Szubański, *W obronie...*, s. 100.

<sup>23</sup> T. Jurga, W. Karbowski, *Armia...*, s. 166-167.

<sup>24</sup> Wieś położona w gminie Zbuczyn, powiat siedlecki, województwo mazowieckie

<sup>25</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry...*, s. 310-311.

<sup>26</sup> Tenże, *Samotne załogi...*, s. 49.

<sup>27</sup> Tenże, *Polskie eskadry...*, s. 312.

<sup>28</sup> Tadeusz Prauss (1896-1940) pułkownik pilot. Od 1918 w wojsku polskim, uczestniczył w działaniach na froncie ukraińskim, na Pomorzu, w czasie wojny polsko-bolszewickiej. 27 października 1920 został awansowany na stopień kapitana. W czasie kampanii polskiej 1939 roku, był dowódcą lotnictwa Armii „Modlin”. Po zakończeniu walk przedostał się do rodziny do Lwowa, gdzie został aresztowany przez NKWD, wywieziony do Starobielska, zamordowany w Charkowie (R. Rybka, K. Stepan, *Żołnierze września polegli i pomordowani na Wschodzie*, red. A. Wesołowski, Warszawa 2010, s. 242-246.

Rzut powietrzny będzie sformowany z rzutu pow. 51 esk., ponieważ ta eskadra nie jest w pełnym składzie. Kpt. Sawczyński pozostawi niezbędną ilość załóg i obsługi stosownie do ilości otrzymanych samolotów. Nadmiar personelu pod d-twem kpt. Chrzanowskiego skierować do m. Kutry (...)»<sup>29</sup>.

W zeszycie ewidencyjnym Stefana Tabaczyńskiego znajduje się informacja o przekroczeniu granicy polsko-rumuńskiej w dniu 17 września 1939 roku<sup>30</sup>. Co ciekawe, według danych podawanych przez Jerzego Pawlaka, 41 Eskadra Rozpoznawcza, w której służył Tabaczyński miała przekroczyć granicę dopiero 18 września o godzinie dziesiątej<sup>31</sup>.

## INTERNOWANIE I DROGA DO FRANCJI

Przekroczenie granicy, groby kolegów poległych za ukochaną Ojczyznę, w każdym polskim żołnierzu wywołać mogły uczucie przygnębienia i rozpacz. Samo rozbrojenie stawało się momentem, który mógł utkwić na zawsze w pamięci. Uczucia towarzyszące rozbrajanym polskim żołnierzom takim, samym jak Stefan Tabaczyński opisał Janusz Meissner:

Na punkcie kontrolnym stanęliśmy u skraju szosy, aby przepuścić kolumnę. Nasze trzy ręczne karabiny, rzucone na stos do rowu, trzasnęły sucho zamkami. (...) Żołnierze podchodzili z opuszczonymi głowami, omijając w ponurym milczeniu Rumunów i ich wyciągające się po broń ręce. Rzucali z rozmachem karabiny i bagnety i odstępowali w tył. Jeszcze mam w uszach szczęk rzucanej broni...<sup>32</sup>.

Wśród internowanych żołnierzy dużą grupę stanowili lotnicy. Jeden ze współtowarzyszy Tabaczyńskiego z 41 Eskadry tak wspomina tamte chwile:

Nie wiedząc, co z sobą robić, błakaliśmy się po mieście. Ulice były pełne żołnierzy, a raczej ludzi ubranych w wojskowe mundury. Bo, praktycznie rzecz biorąc, już przestaliśmy być wojskiem. Nikt nikomu nie salutował i tylko bardzo nierozsądni mieli o to pretensje. Mijaliśmy oficerów, którzy stali na rogach ulic obojętni na wszystko, z tak zrozpaczonymi minami, jak gdyby teraz dopiero zdali sobie sprawę z rozmiarów doznanej klęski (...) Nie smakowało nam wino ani nie bawiła piskliwa rumuńska orkiestra. Myślami byliśmy daleko... Czuliśmy się jak dezernerzy, którzy umknęli z rozpaczliwie walczącego kraju<sup>33</sup>.

Jednak to nie był koniec walki o wolność Polski. Rozpoczęto pracę nad wydostaniem się z obozu internowania i kierowaniem dalszej walki na terytorium sojuszniczej Francji. W początkowym etapie ewakuacji polskich lotników ambasada polska w Bukareszcie zmuszona była w wyniku napotkanych trudności wysyłać ich małymi grupkami i w różnych kierunkach głównie przez Konstancę na Sztambuł i przez Jugosławię na Saloniki<sup>34</sup>.

<sup>29</sup> IPMS, Akta lotnictwa Armii „Modlin” – nr. Lot. A. II.8/16.

<sup>30</sup> Tamże, Zeszyt ewidencyjny Stefana Tabaczyńskiego.

<sup>31</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry...*, s. 313.

<sup>32</sup> J. Meissner, *Żądło Genowefy*, Warszawa 1956, s. 40.

<sup>33</sup> W. Kisielewski, *Podróż bez biletu*, Warszawa 1972, s. 46-48.

<sup>34</sup> T. Dubicki, *Wojsko Polskie w Rumunii 1939-1941*, Warszawa 1994, s. 191.



Drogę Stefana Tabaczyńskiego od momentu przekroczenia granicy możemy prześledzić na podstawie zapisków z jego dziennika ewidencyjnego. W dniu 17 września 1939 r. przekroczył on granicę polsko-rumuńską. Kontynuował swoją drogę w głąb Rumunii i 24 września dotarł do Tulczy, gdzie przebywał przez dwa dni. Następnie udał się do Bukaresztu, z którego z powrotem wrócił do Tulczy z rozkazami od pułkownika Bolesława Stachonia, aby prawie natychmiast (30 września) powrócić do stolicy Rumunii. W dniu 7 października 1939 r. przekroczył granicę rumuńsko-jugosłowiańską, i po czterech dniach dotarł do Grecji, skąd 17 października wypłynął z portu Pireusie na statku „Pułaski” udał się do Francji, do której przybył 24 października<sup>35</sup>.

## W SOJUSZNICZEJ FRANCJI

W dniu 25 października 1939 roku przeprowadzono pierwsze rozmowy francusko-polsko-brytyjskie, dotyczące losów polskiego lotnictwa. W wyniku podjętych decyzji postanowiono, iż około 300 członków personelu latającego i około 2000 personelu naziemnego zostanie przeniesionych do Wielkiej Brytanii, reszta zaś pozostanie we Francji<sup>36</sup>. Stefan Tabaczyński również pozostał we Francji.

Warunki w sojuszniczej Francji pozostawały wiele do życzenia. Żołd i gaże wypłacano zaliczkowo i nieregularnie. Bardzo to utrudniało odnalezienie się w tych warunkach oficerom, ze względu na fakt ich kwaterowania w mieście i żywienia się na własną rękę<sup>37</sup>.

Władze lokalne przydzieliły dla polskich lotników garnizon lotniczy w Lyon-Bron. Warunki były bardzo trudne, szczególnie w trakcie mroźnej zimy 1939-1940 roku. Niespodziewana zima zaskoczyła wszystkich. Z początkiem grudnia, w południowej Francji, temperatura spadła poniżej zera, a w pomieszczeniach, gdzie przebywali żołnierze polscy brakowało węgla na opał<sup>38</sup>. Dla Stefana Tabaczyńskiego początek listopada, dokładnie pierwszego tego miesiąca, przyniósł promocję na stopień podporucznika rezerwy<sup>39</sup>.

Na podstawie opinii wydanej już w Wielkiej Brytanii możemy prześledzić pobyt Stefana Tabaczyńskiego we Francji po przybyciu do Lyonu 23 października 1939 roku (informacja z opinii wydanej w Wielkiej Brytanii w 1941 roku, natomiast na podstawie karty ewidencyjnej wydanej we Francji data przyjazdu do tego kraju to 24 października).

O tym jak wyglądało życie w bazie w Lyonie wspominał późniejszy towarzysz Stefana z Dywizjonu 307 Jerzy Damsz:

Zebrano tam sporą grupę lotników-rezerwistów, oficerów technicznych, inżynierów (...) Kilka razy w tygodniu urządzano nam zbiórki na lotnisku – ot, takie wypełnianie czasu niczym. Sami organizowaliśmy sobie zajęcia: odczyty, wykłady, wzajemną wymianę doświadczeń, a pozostały czas wypełnialiśmy grą w brydża i gadaniem. Doszło do tego, że zakazaliśmy sobie samym rozmów na temat defetyzmu Francuzów oraz sytuacji w polskich władzach wojskowych<sup>40</sup>.

<sup>35</sup> IPMS, Zeszyt ewidencyjny Stefana Tabaczyńskiego.

<sup>36</sup> W. Król, *Polskie dywizjony lotnicze w Wielkiej Brytanii 1940-1945*, Warszawa 1976, s. 35.

<sup>37</sup> B. Arct, *Lotnicy bez skrzydeł*, Warszawa 1972, s. 63-64.

<sup>38</sup> W. Król, *Zarys działań polskiego lotnictwa we Francji*, Warszawa 1988, s. 21.

<sup>39</sup> IPMS, Zeszyt ewidencyjny Stefana Tabaczyńskiego.

<sup>40</sup> J. Damsz, *Lwowskie puchacze. Wspomnienia lotnika*, Kraków 1990, s. 65-66.

Po ziemie spędzonej w Lyonie wyjechał na szkolenie do Clermont-Ferrand<sup>41</sup>. Prawdopodobnie od 5 marca 1940 roku, w grupie 15 podchorążych i podoficerów szkolił się pod komendą kapitana Adama Szpaka na radionawigatora i strzelca pokładowego. Miał wówczas możliwość odbywać szkolenia praktyczne na samolotach Potez 63.11<sup>42</sup> oraz Bloch 131<sup>43</sup>. Oba samoloty to konstrukcje produkcji francuskiej<sup>44</sup>, następnie po miesiącu (15 kwietnia) wyjechał na Szkołę Ognia i Bombardowania Rochefard (obecnie miejscowość w regionie Nowa Akwitania w departamencie Charente-Maritime). Potwierdzona jest jego obecność w Clermont-Ferrand w dniu 10 maja 1940 roku. Po klęsce Francji z portu St. Jean de Luz prawdopodobnie na statku „Arandora Sta” dotarł 27 czerwca 1940 r. do Liverpoolu<sup>45</sup>.

## POBYT NA WYSPIE OSTATNIEJ NADZIEI

Od tego momentu rozpoczyna się jego ostatni etap wojennej ścieżki. Otrzymał numer ewidencyjny P.0132. Początkowo przebywał on w obozie pod Gloucester, z którego trafił do Centrum Wyszkożenia Ziemi w Blackpool, gdzie mieścił się Ośrodek Zapasowy Lotnictwa<sup>46</sup>. Stefan Tabaczyński, który posiadał stopień podporucznika (stopień oficerski) otrzymał jednorazową zapomogę w wysokości jednego funta. Tygodniowe wyposażenie podporucznika Tabaczyńskiego<sup>47</sup>, wynosiło w tym okresie 2 szylingi i 6 pensów<sup>48</sup>. W październiku Stefan Tabaczyński został skierowany do Benson (12 OTU- Operation Training Unit), gdzie odbył przeszkolenie lotnicze i przygotowanie do lotów bojowych (latał na bombowcach Fairey Battle<sup>49</sup>). W październiku przeszedł on kurs w Polskiej Szkole Pilotażu w Hucknall (1 Polish Flying Training School).

<sup>41</sup> PIMS, Opinia Stefana Tabaczyńskiego wydana w Bramcote 23.07.1941.

<sup>42</sup> Potez 63.11 był trzymiejscowym dwusilnikowym samolotem bombowo-rozpoznawczy używany podczas II wojny światowej. Potez 63.11 posiadał konstrukcję całkowicie metalową i klasyczne podwozie, chowane w locie, z kółkiem ogonowym. Napęd maszyny stanowiły dwa silniki gwiazdowe chłodzone powietrzem Gnôme-Rhône GR 14/M4/5 o mocy 710 KM każdy, śmigła – dwułopatowe. <http://www.o2wojnie.cba.pl/Potez%2063.11.html> [dostęp: 27.01.2017].

<sup>43</sup> Bloch MB. 131 był dwusilnikowym samolotem bombowo-rozpoznawczym. Był on pięciomiejscowym dolnopłatem o konstrukcji całkowicie metalowej. Posiadał klasyczne, chowane w locie podwozie. Napęd stanowiły dwa 14-cylindrowe silniki gwiazdowe Gnome-Rhône 14N o mocy 950 KM każdy. [<http://www.o2wojnie.cba.pl/Bloch%20MB.131.html> dostęp: 27.01.2017].

<sup>44</sup> <http://www.polishairforce.pl/kordys.html> [dostęp:06.11.2016].

<sup>45</sup> <http://www.polishairforce.pl/martusewicz.html>[dostęp 06.11.2016]

<sup>46</sup> PIMS, Opinia Polskiego oficera seniora stacji Bramcote Stefana Tabaczyńskiego.

<sup>47</sup> P. Hodyra, G. Sojda, G. Śliżewski, *Ci cholerni Polacy! Polskie Siły Powietrzne w Bitwie o Anglię*, Warszawa 2016, s. 81.

<sup>48</sup> Jaką wartość stanowiły wspomniane szylingi najlepiej zobrazują przykład: „*Sgt radioobs. Henryk Janczak, jeden los wyciągnął za 7 szylingów, drugi za 9 szylingów, trzeci za 20 szylingów. Tęgo ostatniego, zresztą, już nie wykupił, z powodu wygórowanej ceny, toteż posiadał dwa losy ważne*, (A. Janczak, *Przez ciemnię nocy. Dzieje 307 Nocnego Dywizjonu Myśliwskiego Lwowskiego*, Poznań 1997, s. 179-180).

<sup>49</sup> Komentarz 10: Fairey „Battle” lekki jednosilnikowy bombowiec brytyjski. Biorący udział m.in. w kampanii francuskiej i w bitwie o Anglię w 1940 roku. Polski rząd latem 1939 roku zakupił 100 egzemplarzy tego modelu. Samoloty zostały wysłane do Polski, jednak rozpoczęcie działań wojennych spowodowało, że nigdy nie trafiły do kraju, choć Polacy podjęli starania przyjęcia nowych samolotów. Jako pierwszą jednostkę do przebrojenia wyznaczono 42 eskadrę rozpoznawczą. <http://www.samoloty-polskie.pl/samoloty/976/126/Fairey-Battle2>[dostęp: 27.11.2016].

Po tym szkoleniu 25 listopada 1940 r. rozpoczął kurs w 9 Bombing and Gunnery School w Penhros, gdzie szkolił się pod kątem umiejętności strzelców pokładowych. Przed samymi świętami Bożego Narodzenia w roku 1940 (20 grudnia) trafił do 18. Operation Training Unit w Bramcote, gdzie mieścił się Ośrodek Szkolenia Załóg Bombowych. Pobyt tutaj został przerwany kursem w 6 Air Observers Navigation School w Staverton (tj. Szkole nawigacji dla Obserwatorów lotniczych), dokąd został skierowany w lutym 1941 roku. Z dniem 23 lipca 1941 roku otrzymał dokument wydany przez generała brygady Władysława Kalkusa<sup>50</sup> poświadczający ilość wylatanych godzin w Wielkiej Brytanii (110 godzin) wraz z oceną charakteru pilota-obszawatora. Zdaniem generała, Stefan Tabaczyński posiadał

bardzo dobry charakter, wyrobiony. Cechuje go dobrze rozwinięta rola, odwaga, patriotyzm, zdolność do poświęceń osób. Wyrwałość, energia i zaradność.

W ocenie fachowej znalazło się tylko krótkie zdanie *b. dobry obserwator*<sup>51</sup>.

Z dniem 16 sierpnia 1941 roku, Stefan Tabaczyński został przydzielony do 300 dywizjonu bombowego<sup>52</sup>. Historia Dywizjonu 300 rozpoczyna chwalebną historię polskiego lotnictwa bombowego w Wielkiej Brytanii. Dywizjon ten utworzony 1 lipca 1940 roku, brał udział w działaniach bojowych w okresie trwania bitwy o Anglię, w pamiętnym 1940 roku. Dywizjon ten mógł również pochwalić się udziałem w nalocie na Berlin, po raz pierwszy w dniu 23 marca 1941 roku<sup>53</sup>. W momencie, w którym trafił do tej jednostki Stefana Tabaczyńskiego dywizjon, latający samolotami typu Wellington IV, dokonywał regularnych lotów nad Niemcy i kraje okupowanej Europy. W tym trudnym okresie wzmoczonego wysiłku dla dywizjonu, Stefan Tabaczyński rozpoczął swoje loty bombowe.

Na podstawie zachowanych *Operations Record Book* dywizjonu 300 za okres 1941-1942 roku, możemy prześledzić loty bojowe, w jakich brał udział Tabaczyński.



*Stefan Tabaczyński w mundurze lotniczym w czasie pobytu w Wielkiej Brytanii*  
Źródło: Archiwum prywatne Johna S. Edwardes'a

<sup>50</sup> Władysław Jan Kalkus (8 luty 1892 – 25 luty 1945) - urodził się we Lwowie. Był dowódcą 1 Pułku Lotniczego w Warszawie (1933-1935). Dowódca Lotnictwa Polskiego w 1939 roku. Pochowany w Blackpool. [http://listakrzystka.pl/?p=110160 dostęp: 27.01.2017].

<sup>51</sup> PIMS, Opinia Polskiego oficera seniora stacji Bramcote Stefana Tabaczyńskiego.

<sup>52</sup> PIMS, Karta kwalifikacyjna za okres od 1.07.1941-31.03.1942 Stefana Tabaczyńskiego.

<sup>53</sup> O. Cumft, H. K. Kujawa, *Księga lotników polskich poległych, zmarłych i zaginionych 1939-1946*, Warszawa 1989, s. 69-70.



Pierwszy z nich odbył on z 31 sierpnia na 1 września 1941 roku. Celem ataku był port w Boulogne. Ten sam port był celem drugiego nalotu w z 7 na 8 września 1941 roku. Z 13 na 14 września 1941 roku wziął udział w nalocie na Brest, którego celem było zniszczenie krążowników znajdujących się w porcie. Prawie miesiąc później (12-13 października 1941 roku) celem ataku lotnictwa alianckiego, stało się miasto Bremen, podobnie było z kolejnym nalotem. W nocy 7 na 8 listopada 1941 roku wziął udział w swoim pierwszym nalocie na Berlin. Celem następnego nalotu, było spowodowanie jak największych szkód w Hamburgu (9-10 listopad 1941 roku). Ostatni lot w listopadzie odbył z 26 na 27 listopada nad Essen. W ostatnim miesiącu roku 1941 Tabaczyński dwukrotnie wziął udział w lotach bojowych: 23 na 24 grudnia, którego celem była Kolonia i 27 na 28 grudnia, gdzie celem stało się miasto Dusseldorf<sup>54</sup>.

Pierwszy lot roku 1942 Stefan Tabaczyński odbył 6 stycznia. Jego celem było zatopienie niemieckich okrętów „Scharnhorst” i „Gneisenau”. Ten sam cel stał się przyczyną lotu z 7 na 8 stycznia. Z 26 na 27 stycznia podczas lotu na Hanower załoga samolotu, w którym leciał Tabaczyński dokonała zestrzelenia M.E 110. W lutym 1942 roku, Stefan Tabaczyński wziął udział w pięciu lotach bojowych: 13-14 lutego gdzie celem była Kolonia; 16 na 17 lutego locie zakłócającym nad Niemcami; 22-23 lutego na Wilhelmshaven; 25 na 26 lutego i 27 na 28 lutego na Kiel. W marcu celami, nad które latał Stefan Tabaczyński stały się niemieckie miasta Essen (25-26 marca; 26-27 marca) i Lubeka (28-29 marca). Kwiecień był bardzo męczący dla załóg 300 Dywizjonu. Pierwszy kwietniowy lot skierowany został na Kolonię. Drugi, w nocy z 8 na 9 kwietnia został przeprowadzony na Hamburg. Trzecim lotem (14-15 kwietnia) był nalot na Dortmund. Następnie Stefan wziął udział w nalocie na Hamburg (17-18 kwietnia), a z 25 na 26 kwietnia wziął udział w ataku na Rostock. Jego ostatnim kwietniowym lotem była wyprawa na Kolonię z 27 na 28 kwietnia<sup>55</sup>.

Pierwszym lotem w maju 1942 roku stała się wyprawa (8-9 maja) na Rostock. Po dziesięciu dniach przerwy w nocy z 18 na 19 maja celem alianckiego nalotu stał się Mannheim, a w nocy z 30 na 31 maja celem ataku załogi, w której wziął udział Tabaczyński była Kolonia<sup>56</sup>.

Czerwiec był już dziesiątym miesiącem, w którym Stefan latał już w szeregach 300 dywizjonu. Był to bardzo wyczerpujący okres dla wszystkich załóg. Tabaczyński wziął udział w siedmiu lotach bojowych. Już z 1 na 2 czerwca wziął udział w nalocie na Essen; z 3 na 4 czerwca w nalocie na Bremen; z 20 na 21 i z 22 na 23 czerwca na Emden. Następnej nocy uczestniczył w locie, którego celem było stawianie min, a z 25 na 26 czerwca był członkiem załogi dokonującej nalotu na Bremen. Ostatnim lotem tego miesiąca był lot z 28 na 29 czerwca, a jego celem było poszukiwanie łodzi na Morzu Północnym. Ostatnim lotem w jakim wziął udział Tabaczyński służąc w 300. Dywizjonie Bombowym był lot z 2 na 3 lipca na Bremen<sup>57</sup>.

W tym miejscu wypada zastanowić się, jakie emocje mogły towarzyszyć młodemu (27 lat) polskiemu obserwatorowi podczas pierwszego, a potem kolejnych nalotów nad okupowaną Europę. Nie mając żadnych znanych wspomnień Stefana Tabaczyńskiego warto zapoznać się ze wspomnieniami innych pilotów. Zachowały się między innymi

<sup>54</sup> Operations Record Book of no. 300 Polish Squadron 1941-1942, [http://www.polishair-force.pl/dostep: 20.12.2016]

<sup>55</sup> Tamże.

<sup>56</sup> Tamże.

<sup>57</sup> Tamże.

wspomnienia Witolda Jaroszyka, pilota z 301 Dywizjonu. Dotyczyły one pierwszego lotu bojowego, którego celem był atak w nocy z 12 na 13 października 1941 na port w Bremie (w tym nalocie brał udział również Tabaczyński), Jaroszyk tak utrwalił ten moment:

(...) Wleźliśmy na ląd, zaczęło się piekło, a zarazem wspaniały widok, wart uwiecznienia na płótnie. Z chmur zaczęły się wysypywać roje różnokolorowych punkcików, które pnąc się na dużą wysokość wybuchały dając silne światło (...) Uwaga była naprężona, należało wymijać miejsca wybuchów pocisków, ciągle zmieniać kursy, wysokość, rozstrajając silniki (...) pilot otworzył drzwi bombowe, a na zewnątrz piekło. Pociski wybuchały przed i za nami, pod samolotem i wysoko w górze (...) Wyrzuciliśmy bomby! Myśląc o tych sześciu pięćsetfuntowych „czekoladkach”, które leciały w dół, zaopatrzone w specjalne gwizdawki, przypominały mi się (...) tułaczka po Polsce, wygnanie, Lyon, Paryż. Opuścił mnie chwilowy przestrasz, a ogarnęła dzika satysfakcja. Żałowałem mocno, że nie mogę widzieć skutków: walących się domów, pożarów, oraz zabitych...<sup>58</sup>.

17 sierpnia 1942 roku Stefan Tabaczyński ponownie trafił do 18 Operational Training Unit (O.T.U.) Po odbyciu szkolenia został skierowany do 51 O.T.U w Cranfield (styczeń 1943) w celu przeszkolenia na samolotach „Mosquito”. W dniu 24 marca 1943 roku Stefan Tabaczyński został przydzielony do 307 dywizjonu myśliwskiego nocnego Lwowskiego<sup>59</sup>. Dywizjon ten został utworzony 24 sierpnia 1940 roku w Blackpool. Odznaką dywizjonu była kompozycja sowy puchacza z zielonymi oczami, siedząca na kadłubie samolotu, u góry w lewym rogu półksiężyc i u dołu pod kadłubem numer 307<sup>60</sup>. Z początkiem roku 1943 załogi tego dywizjonu, latające na samolotach De Havilland „Mosquito” MK-II<sup>61</sup> rozpoczęły szkolenia do nowych zadań, jakimi były przygotowania do lotów „intruderki” (polowanie na małych wysokościach na samoloty wroga nad ich lotniskami) i „rendżerki” (loty na terytorium wroga i ataki z broni pokładowej i bombami celów). Polegać one miały na niskich lotach w nocy bez środków radiolokacyjnych<sup>62</sup>. Jak wspomina były pilot tego dywizjonu Jerzy Damsz podjęcie takich kroków miało na celu

(...) aby nie dać się wykryć, przez niemiecki radar oraz móc atakować z zaskoczenia. W tym celu musieliśmy nauczyć się znajdowania celu za pierwszym razem, za pierwszym nalotem, bo zawracanie, szukanie, krążenie – to pełne samobójstwo<sup>63</sup>.

Niestety, nie było mu dane długo pełnić służby w tym dywizjonie. Został zestrzelony w nocy z 27 na 28 maja 1943 roku w czasie lotu bojowego, (do którego wystartował z lotniska R.A.F st. Castle Camps na patrolowanie lotniska Veehta w pobliżu Bremy),

<sup>58</sup> W. Jaroszyk, *Dziennik Lotnika Dywizjonu 301*, Olsztyn 1972, 46-47.

<sup>59</sup> IPMS, Karta kwalifikacyjna za czas od 1.10.1942-31.03.1943.

<sup>60</sup> W. Król, *Polskie dywizjony...*, s. 208.

<sup>61</sup> De Havilland „Mosquito” MK-II. Mosquito to dwumiejscowy wolnonośny górnopłat o konstrukcji całkowicie drewnianej, głównie z drewna świerkowego. Na jego uzbrojenie wchodziło 4 działka Hispano-Suiza kalibru 20 mm i 4 karabiny maszynowe Browning kalibru 7,7 mm. Uznawany jest przez wielu fachowców za jedną z najbardziej udanych konstrukcji II wojny światowej. <http://www.o2wojnie.cba.pl/De%20Havilland%20Mosquito.html> [dostęp: 27.01.2017].

<sup>62</sup> W. Król, *Polskie dywizjony...*, s. 211,

<sup>63</sup> J. Damsz, *Lwowskie Puchawcze...*, s. 179-180.

w rejonie północno-zachodnich Niemiec nad miejscowością Lahn o godzinie 1.54. Wraz z nim zginął porucznik Jan Fusiński<sup>64</sup>, będący najmłodszym pilotem dywizjonu. Ich zestrzelenie zapisał na swoim koncie as lotnictwa niemieckiego leutnant Heinz Struning<sup>65</sup>. Po wojnie zostali oni ekshumowani i złożeni do wspólnego grobu nr 14-15 na brytyjskim cmentarzu wojskowym [war cemetery] w Rheinbergu (rząd A, działka 17)<sup>66</sup>.



*Stefan Tabaczyński odznaczany przez gen. Władysława Sikorskiego*  
Źródło: Archiwum prywatne Johna S. Edwardes'a

## AWANSE

Wraz z zakończeniem szkolenia i przydziałem do 300 dywizjonu bombowego, Stefan Tabaczyński doczekał się awansu na stopień porucznika z dniem 1 września 1941 roku<sup>67</sup>. Warto w tym miejscu poruszyć kwestię stopni wojskowych polskich lotników w Wielkiej Brytanii. Stopnie te były niezależne od stopnia wojskowego polskiego, tym samym np.: porucznik mógł zajmować stanowisko dowódcy dywizjonu, wówczas według przepisów brytyjskich, w czasie pełnienia tej funkcji nosił stopień Squadron Leader, czyli majora. Otrzymywał tym samym nominację tylko brytyjską<sup>68</sup>. Stefan Tabaczyński w brytyjskim wykazie stopni wojskowych w dniu 1 września 1941 roku posiadał stopień Flying Officer (odpowiednik polskiego porucznika), natomiast od dnia 1 marca 1943 roku stopień Flight Lieutenant (odpowiednik polskiego kapitana)<sup>69</sup>.

<sup>64</sup> Jan Fusiński (29 lipca 1920 – 28 maja 1943) - urodził się w Gajęcicach w powiecie Pajęczno. Porucznik pilot w Polskich Siłach Powietrznych w Wielkiej Brytanii. Oznaczony Krzyżem Virtuti Militari V klasy i czterokrotnie Krzyżem Walecznych <http://listakrzystka.pl/?p=67220> [dostęp: 27.11.2016].

<sup>65</sup> J. Kołtuniak, *Wierzbinek...*, s. 120.

<sup>66</sup> O. Cumft, H. K. Kujawa, *Księga lotników...*, s. 514.

<sup>67</sup> IPMS, Karta kwalifikacyjna za czas 1.7.1941-31.03.1942 Stefana Tabaczyńskiego.

<sup>68</sup> E. Banaszczyk, *W bitwie o Anglię*, Warszawa 1979, s. 51-52.

<sup>69</sup> IPMS, Wykaz stanu służby Stefana Tabaczyńskiego.

Wraz z rozpoczęciem służby bojowej pojawiły się na koncie Stefana Tabaczyńskiego odznaczenia za służbę bojową w lotnictwie. Na podstawie rozkazu 445/41 z dnia 12 listopada 1941 roku został odznaczony Polowym Znakiem Obserwatora. Oznaka ta, mająca swoje początki w II Rzeczypospolitej, ukazywała wizerunek orła, z którego szponów wychodzą błyskawice. W dniu 9 stycznia 1942 roku, na podstawie rozkazu 22/42 został po raz pierwszy odznaczony Krzyżem Walecznych. W dniu 10 lutego 1942 został ponownie odznaczony Krzyżem Walecznych<sup>70</sup>. Jednak to w czerwcu 1942 roku dostąpił zaszczytu otrzymania Srebrnego Krzyża Orderu Wojennego Virtuti Militari V klasy<sup>71</sup>. Ostatnim odznaczeniem, jakie przyznano Tabaczyńskiemu już pośmiertnie; był po raz trzeci Krzyż Walecznych za swoją ostatnią misję bojową.

## KOMEMORACJA

Żołnierze z 307 dywizjonu myśliwskiego nocnego śpiewali w swoim hymnie

To nie jest ważne, czy wrócimy | Krzyż dadzą, czy postawią gdzieś | Byle do kraju  
i rodziny | Dotarła o zwycięstwie wieść | A kto doleci z nią do domu | Za wszystkich,  
kto nie wrócił tam | Zanuci piosnkę Dywizjonu | I każe podać wina dzban<sup>72</sup>.

Nie było pisane Stefanowi Tabaczyńskiemu wrócić do rodziny, jednak powyższy tekst jest próbą przywrócenia należytej pamięci kawalerowi Orderu Virtuti Militari, pochodzącemu z terenów obecnej gminy Wierzbinek<sup>73</sup>.

---

<sup>70</sup> Tamże, Karta Kwalifikacyjna porucznika Stefana Tabaczyńskiego za okres 1.7.1941-31.03.1942.

<sup>71</sup> IPMS, Dodatek do Dziennika Personalnego nr.4 z dn.20.08.1942.

<sup>72</sup> J. Damsz, *Lwowskie puchacze...*, s. 174.

<sup>73</sup> Autor tego tekstu serdecznie dziękuje za pomoc gronu pedagogicznemu Zespołu Szkół w Morzyczynie, jak również administratorom stron internetowych: <http://www.polishairforce.pl/> i <http://listakrzystka.pl/>

STEFAN TABACZYŃSKI (1915-1943) – PILOT ESKADR I DYWIZJONÓW BOMBOWYCH

**Słowa kluczowe:** Stefan Tabaczyński, 41 Eskadra Rozpoznawcza, 300 Dywizjon Bombowy, 307 Dywizjon Myśliwski, Wielka Brytania, Racięcín.

W wyniku przegranej kampanii polskiej w 1939 roku, wiele tysięcy Polaków znalazło się na obczyźnie, kontynuując dalszą walkę. Jedną z takich osób był Stefan Tabaczyński. Jego wojenna droga wiodła go przez Rumunię, Francję do Wielkiej Brytanii. Tam początkowo walcząc w składzie 300 dywizjonu bombowego trafił do 307 dywizjonu myśliwskiego, w którym poniósł śmierć 28 maja 1943 roku w czasie operacji nad Niemcami.

STEFAN TABACZYŃSKI (1915-1943) – PILOT OF BOMB AND FIGHTER SQUADRONS

**Key words:** Stefan Tabaczyński, 41 Reconnaissance Squadron, 300 Bomb Squadron, 307 Fighter Squadron, Great Britain, Racięcín

As a result of losing the Polish campaign in 1939 many thousands of Poles found themselves in exile continuing the fight. One such person was Stefan Tabaczyński. His war path led him through Romania, France to the UK. There, initially fighting in the composition of the 300 Bomber Squadron went to the 307 Fighter Squadron, where he died on 28th May 1943 during operations over Germany.



## **Bibliografia:**

### **Źródła:**

Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie  
Materiały dotyczące Stefana Tabaczyńskiego  
Archiwum Urzędu Stanu Cywilnego w Wierzbinku

### **Opracowania:**

Kołtuniak J. (2011), *Wierzbinek portret gminy*, Włocławek-Wierzbinek.  
Arct B. (1969), *Rycerze bialo-czerwonej szachownicy*, Warszawa  
Jurga T., Karbowski W. (1987), *Armia „Modlin” 1939*, Warszawa  
Cynk J. B. (1989), *Sily lotnicze Polski i Niemiec Wrzesień 1939*, Warszawa.  
Pawlak J. (1992), *Samotne załogi*, Warszawa  
Pawlak J. (1991), *Polskie eskadry w wojnie obronnej wrzesień 1939*, Warszawa.  
Szubański R. (1978), *W obronie polskiego nieba*, Warszawa.  
Rybka R., Stepan K. (2010), *Żołnierze września polegli i pomordowani na Wschodzie*, red. A. Wesołowski, Warszawa.  
Meissner J. (1956), *Żądło Genowefy*, Warszawa.  
Kisielewski W. (1972), *Podróż bez biletu*, Warszawa.  
Dubicki T. (1994), *Wojsko Polskie w Rumunii 1939-1941*, Warszawa.  
Król W. (1976), *Polskie dywizjony lotnicze w Wielkiej Brytanii 1940-1945*, Warszawa.  
Arct B. (1972), *Lotnicy bez skrzydeł*, Warszawa.  
Król W. (1988), *Zarys działań polskiego lotnictwa we Francji*, Warszawa.  
Damsz J. (1990), *Lwowskie puchacze. Wspomnienia lotnika*, Kraków.  
Hodyra P., Sojda G., Śliżewski G. (2016), *Ci cholerni Polacy! Polskie Sily Powietrzne w Bitwie o Anglię*, Warszawa.  
Janczak A. (1997), *Przez ciemnię nocy. Dzieje 307 Nocnego Dywizjonu Myśliwskiego Lwowskiego*, Poznań.  
Cumft O., Kujawa H. K. (1989), *Księga lotników polskich poległych, zmarłych i zaginionych 1939-1946*, Warszawa.  
Jaroszyk W. (1972), *Dziennik Lotnika Dywizjonu 301*, Olsztyn.  
Banaszczuk E. (1979), *W bitwie o Anglię*, Warszawa.

### **Strony internetowe:**

<http://www.sejm-wielki.pl/b/sw.16328>  
<http://listakrzystka.pl/?p=36720>  
<http://www.o2wojnie.cba.pl/Potez%2063.11.html>  
<http://www.polishairforce.pl/kordys.html>  
<http://www.polishairforce.pl/martusewicz.html>  
<http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/976/126/Fairey-Battle2>  
<http://www.o2wojnie.cba.pl/De%20Havilland%20Mosquito.html>