Marian Ludwik Niewolski - wspomnienie

Urodził się w Męcince k. Jedlicza w dniu 26 czerwca 1919 roku. Całe swoje młode życie związał z lotnictwem. Mieszkał bowiem w Świerzowej Polskiej k. Krosna niedaleko lotniska w Krośnie, na które to od młodzieńczych lat chodził, aby obserwować latające samoloty i pracę załóg.

Lotnictwo było bowiem jego pasją. Jako uczeń pierwszej klasy Gimnazjum w Krośnie został członkiem Koła Szybowcowego i wraz z innymi uczniami brał udział w budowie szybowca CW- III o nr. 44. Marzenia swoje zrealizował uzyskując uprawnienia pilota i instruktora szybowcowego.

Ukończył Podoficerską Szkołę Lotniczą, uzyskując specjalizację strzelca pokładowego w stopniu kaprala. Po wybuchu II wojny światowej, powołany został do 64 Eskadry Bombowej. Miejscem stacjonowania Dywizjonu był Nosów.

Marian Niewolski /z lewej/ z rodziną, 14.07.1949

Daniel Niewolski – syn Mariana, 25.08.1962 rok

64 Eskadra Bombowa

64 Eskadra Bombowa odbyła Wojnę Obronną Polski we wrześniu '39 roku

w składzie VI Dywizjonu Bombowego Lekkiego Brygady Bombowej.

Dowódca VI Dywizjonu Bombowego Lekkiego w którym służył kpr. strz. Marian Niewolski był mjr obs. Alfred Peszke.

mjr obs. Alfred Peszke

Wyposażenie eskadry stanowiło:10 samolotów PZL.23B Karaś, 1 samolot Fokker F.VIIB/3m i 2 samoloty RWD-8.

Fokker F.VII- samolot eskadry. *Napęd stanowiły trzy silniki gwiazdowe Wright J4 Whirlwind o mocy 200 KM (147 kW) każdy.*

PZL.23B Karaś - samolot eskadry. *Wyposażony w nową jednostkę napędową PZL Bristol "Pegaz" VIII o mocy 710 KM.*

Rwd8- samolot eskadry. *Napęd stanowił silnik rzędowy, 4-cylindrowy PZInż. Junior o mocy nominalnej 110 KM i startowej 120 KM.*

Bardzo duże straty poniesione przez Dywizjon w ciągu pierwszych dni wojny sprawiły, iż już 10 września dowódca Brygady Bombowej ppłk. **Jan Biały** rozkazał rozwiązanie go, a następnie ewakuację personelu dwóch eskadr na wschód.

Po agresji radzieckiej 17 września 1939 roku i rozpoczęciem się represji i aresztowań żołnierzy polskich przez władze sowieckie, wraz z innymi żołnierzami **Marian Niewolski** przekroczył granicę Rumunii. Trafił do obozu internowania. Rząd Francji i Anglii czynił starania mające na celu organizowanie przerzutu żołnierzy polskich z Rumunii i wcielenia ich do swoich oddziałów walczących z okupantem Niemieckim. Drogą morską, pod koniec października 1939 roku, duża grupa polskich żołnierzy wraz ze swoim dowódcą ppłk. Janem Białym dotarła do Marsylii ,płynąc statkami z portu Bałczik do Bejrutu, a następnie do Francji.

Ppłk. Jan Biały

Polska baza lotnicza znajdowała się w Lyonie i Rennes. Dowódcą grupy polskich lotników w Rennes 4 marca 1940 roku, został ppułk. Jan Biały.

Po kapitulacji Francji grupa polskich lotników została rozbita na kilka mniejszych, które ewakuowały się z Francji różnymi drogami. Z Port Vendres nad Morzem Śródziemnym, statkiem odpłynęli do Afryki Północnej.

Z Casablanki także drogą morską dotarli do Glasgow.

Podczas formowania Polskich Sił Powietrznych na terenie Anglii, kpr.strz. **Marian Niewolski** otrzymał przydział do 307 Dywizjonu Myśliwskiego Nocnego „Lwowskich Puchaczy".

307 Dywizjon Myśliwski Nocny „ Lwowskich Puchaczy"

Powstanie Dywizjonu 307 rozpoczyna się od rozkazu Dowództwa Fighter Command z dnia 24 sierpnia 1940 roku, nakazującego sformowanie nowej jednostki w Kirton-in-Lindsley koło Lincoln. W dniu 5 września nastąpiło zasilanie Dywizjonu personelem polskim z Ośrodka Zapasowego Lotnictwa PAF w Blackpool. W dniu 30 sierpnia podjęto decyzję, że Dywizjon ma być jednostką myśliwców nocnych. Na polskiego dowódcę wyznaczono kpt. pilota **Stanisława Pietraszkiewicza**.

Kpt.pil. Stanisław Pietraszkiewicz

Dobierał on personel głównie spośród pilotów 5 Pułku Lotniczego w Lidzie i 6 Pułku we Lwowie. Załogi przybyły do Dywizjonu 10 września 1940 roku, a 11 września rozpoczęto szkolenie. W dniu 3 grudnia1940 roku osiągnięto gotowość bojową.

307 Dywizjon Myśliwski Nocny „Lwowskich Puchaczy" stanowił część obrony brytyjskiego wybrzeża. Jego zadaniem było przede wszystkim poszukiwanie niemieckich okrętów podwodnych. Takie loty były mniej niebezpieczne niż misje bombowe nad Niemcami i Francją, ale za to o wiele dłuższe i bardziej męczące, trwały po 10-12 godzin. Na początku Dywizjon patrolował Zatokę Biskajską, potem północny Atlantyk.

Odznaka Dywizjonu przedstawiała puchacza w świetle księżyca, który niszczy niemiecki samolot nad liczbą 307.

Odznaka na mundur

Lotnicy dywizjonu do munduru mieli prawo nosić jedwabne szaliki koloru turkusowego z wyhaftowanym puchaczem i łacińskim motto miasta Lwowa "Semper Fidelis" (zawsze wierny).

Samoloty Dywizjonu:

Boulton Paul Defiant Mk-I używany od 09.1940 do 08.1941

Defiant Bristol Beaufighter Mk-II używany od 08.1941 do 05.1942

Bristol Beaufighter Mk-VI używany od 05.1942 do 02.1943

De Havilland Mosquito Mk-II używany od 12.1942 do 03.1944

De Havilland Mosquito Mk-XII używany od 01.1944 do11.1944

De Havilland Mosquito Mk-XXX używany od 10.1944 do 01.1947
na boku kadłuba znak EW- 307 Dywizjonu

Pamiątkowe zdjęcie załogi 307 Dyw. Myśliwskiego Nocnego „Lwowskich Puchaczy”

W książce „Żółty Tygrys 1977/10 „- “ Puchacze czuwają w mroku” ,Andrzej R. Janczak na str.12 i 13 opisuje epizod z lotu szkoleniowego z udziałem kpr. Mariana Niewolskiego:

„Dziś tematem szkolenia jest procedura radiowa w powietrzu. Jeden ze zwrotów brzmi: „Receive you laud and elear, switch off”, czyli „Odbieram was głośno i wyraźnie, wyłączam się”. Jako pierwszy kołuje na start Defiant dowódcy eskadry „A” kapitana pilota Józefa Nałęcza-Tańskiego z kapralem strzelcem pokładowym Marianem Niewolskim. Samolot wspina się na 18 tysięcy stóp, kiedy strzelec, siedzący w środkowej części maszyny, w obrotowej wieżyczce, zaczął odczuwać duszności. Włączył więc telefon pokładowy (tzw. intercom) i zwrócił się do pilota: — Panie kapitanie, ja nie mam tlenu! Tański, zamieniony cały w słuch w oczekiwaniu zapowiedzianego meldunku,

wciska guzik nadajnika i melduje kontroli naziemnej: — Receive you laud and clear, switch off! — i dalej nabiera wysokości. Strzelec nie daje za wygraną: — Panie kapitanie, ja nie mam tlenu, proszę zejść

niżej! Pilot powtarza swój meldunek: — Odbieram was głośno i wyraźnie, wyłączam się! Na wysokości 23 tysięcy stóp zrozpaczony kapral Niewolski drze się wniebogłosy: — Do jasnej cholery, kapitanie, duszę się, niech pan obniży lot! Nic nie pomogło. Pilot przejęty wykonywanym zadaniem myślał pewnie, że są to nowe elementy ćwiczeń. Może w tej chwili nie bardzo dlań zrozumiałe, ale to nic, jak wyląduje, na pewno dowie się wszystkiego. Jego gorączkowym myślom towarzyszyło nieustanne zwiększanie' wysokości, toteż na 28 tysiącach stóp kapral Niewolski po raz ostatni rozpaczliwie krzyknął, po czym stracił przytomność. Pilot przesłał oczywiście na ziemię potwierdzenie dobrego odbioru. Brytyjscy kontrolerzy, nie mogąc dogadać się z kapitanem Tańskim, wezwali któregoś z Polaków na pomoc. Nie pomogło to jednak „Szalejący” pilot wciąż potwierdzał doskonałą łączność.

Całą nadzieję zaczęto pokładać w wyczerpującym się paliwie. I rzeczywiście, dzielny myśliwiec zameldował, że kończy się czas przewidziany na ćwiczenie i prosi o zezwolenie wejścia w krąg do lądowania. Rzecz jasna pozwolenia udzielono mu natychmiast. Na ziemi lekarz, kapitan Szlązak, zabrał nieprzytomnego strzelca do izby chorych, gdzie kapral Niewolski doszedł szybko do normy. Winowajca zaś miał niezbyt mądrą minę i tłumaczył wstydliwie: — A bo to, cholera, za dużo wszystkiego na raz. I angielski, i formułki, i na strzelca uważać trzeba! Tymczasem 3 grudnia 1940 roku dywizjon 307 otrzymuje rozkaz zaprzestania treningu nocnego i skierowanie całego wysiłku na pracę dzienną".

***

Na str.16 i 17 opisuje jedną z walk jaką stoczył kpr. Marian Niewolski wraz z pilotem por. Maksymilianem Lewandowskim:

"Idąc za ciosem, następnej nocy z 13 na 14 marca 1941 roku o godzinie 23.42 samolotem Defiant I EW-[?] (N3439)startuje załoga: porucznik pilot Maksymilian Lewandowski i kapral strzelec pokładowy Marian Niewolski, z zadaniem patrolowania na północ od m. Formby na wysokości 20 tysięcy stóp. Około godziny 00.50 strzelec zauważył dwusilnikowy samolot bez świateł. Podał pilotowi komendę: „Skręcaj w lewo, nieprzyjaciel!" Pilot wykonał zakręt w lewo, lecz po chwili dostał nowy rozkaz:

„Skręcaj w prawo!" (po prostu strzelec, siedząc plecami do pilota, pomylił się początkowo co do kierunku). Nieprzyjaciel leciał na południowy wschód, w kierunku Liverpoolu.

Po drugim zakręcie, gdy Defiant był już tylko o 50 yardów od wroga, strzelec oddał jednosekundową, a zaraz potem trzysekundową serię.

Załoga widziała, jak pociski skupiały się na prawym silniku i w przedniej części kadłuba. Nieprzyjaciel skręcił gwałtownie w lewo i znurkował w dół. Strzelec oddał jeszcze jedną serię, lecz rezultatu nie dostrzegł. Defiant krążył jeszcze czas jakiś w koło, ale Niemca już nie odnalazł. W rezultacie załodze przyznano Heinkla He-111 jako zestrzelonego prawdopodobnie."

"Nie był to jeszcze pełny sukces, ale Brytyjczycy zaniepokojeni ciągle wzrastającymi nocnymi atakami Luftwaffe, nadal odczuwając brak wyszkolonych pilotów, powoli zaczynają zmieniać zdanie o trzysta siódmym. Jak zwykle wstrzemięźliwi w swych ocenach, nabierają w końcu przekonania, że dywizjon przełamie impas i stanie się wartościową jednostką.

Tego samego zdania był squadron leader George Tomlinson, gdy w kilka dni po zaliczeniu pierwszych uszkodzonych bombowców niemieckich prosił telefonistkę o połączenie ze sztabem Dziewiątej Grupy Myśliwskiej: — Ja już tu nie mam nic do roboty — mówił generał owi Mc Cloughry. — Sam widzę, że są dobrze wyszkoleni i mogą latać i walczyć samodzielnie. Co proponuję? Proszę mnie odwołać z dywizjonu, naturalnie!

Uroczystość pożegnalna odchodzącego dowódcy trwał a niczym wiejskie wesele — trzy dni (18—21 marca 1941 r.). Ostatniego wieczoru, przy lampce wina, piloci ofiarowali Tomlinsoncwi polską „gapę", natomiast strzelcy wręczyli mu ozdobną laurkę z dedykacją: „Na pamiątkę D-cy 307 Esk. s/ldr Tomlinson od polskich strzelców samolotowych". Na odwrocie zło żyli swe autografy: Z. Górski, M. Trawicki, J. Banyś, Lakman, S. Kondras, J. Starosta, S Kaliszewski, J. Karais, K. Frąckiewicz, J. Stangierski, M. Łydka, J. Broda, J. Woźny, H. Ostrowski, M. Niewolski.

Dowódca polski miał tak że powód do dumy, otrzymał bowiem awans do stopnia majora."

Kpt. pilot Maksymilian Lewandowski

W serii wydawniczej Dywizjony Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie 1940-1946 ukazał się tytuł Roberta Gretzyngiera "307 Dywizjon Myśliwski Nocny Lwowskich Puchaczy". Na str.14 potwierdza się fakt walki powietrznej opisany wyżej:

„Około północy F/O Maksymilian Lewandowski i Sgt Marian Niewolski w N3439, uczestniczący w locie „Shortshrift", zauważyli dwusilnikowy samolot nieprzyjaciela. Strzelec otworzył ogień, trafiając nos i prawy silnik bombowca. Niemiec zakręcił gwałtownie w lewo i zanurkował prosto w dół. Strzelec wystrzelił następną serię z ok. 60 m i nieprzyjaciel zniknął z pola widzenia. Bombowiec ten, początkowo sklasyfikowany jako prawdopodobny, został później zaliczony jako uszkodzony. Dalsze loty wstrzymała brzydka pogoda."

***

Lotnicy z eskadry B 307 Dywizjonu przed barakiem w kwietniu 1941 r. Od lewej stoją: nn, nn, Sgt ***Tadeusz Putz****, Sgt* ***Jan Woźny****, Sgt* ***Jan Laskowski****, Sgt* ***Marian Ludwik Niewolski****, Sgt* ***Lucjan Szempliński****, Sgt* ***Jerzy Karais****, Sgt* ***Juliusz Bilau*** *(w furażerce), Sgt* ***Mieczysław Zakrocki****, Sgt* ***Stanisław Sadawa****, (siedzą) Sgt* ***Józef Lipiński****, Sgt* ***Andrzej Rudel****, P/O* ***Maksymilian Lewandowski****, F/Lt* ***Jerzy Antonowicz****, Sgt* ***Jan Stengierski****, Sgt* ***Maksymilian Trawicki****.*

Dywizjon rozwiązano 2 stycznia 1947 roku. Zakończył on wojnę po wykonaniu 3879 lotów bojowych w czasie 9057 godzin, zestrzelono 30 3/4 samolotów, 7 zestrzelono prawdopodobnie, oraz 17 uszkodzono. Na ziemi zniszczono 5 samolotów oraz dwa uszkodzono, poza tym na ziemi zniszczono między innymi jedną stację radarową, łódź rzeczną, jeden kuter, 35 lokomotyw i wiele innych. Poległo 51 lotników oraz 3 dostało się do niewoli.

Z dostępnych materiałów w końcowej fazie uczestnictwa Polskich Sił Powietrznych, wywnioskować można, że część załogi 307 Dywizjonu Myśliwców Nocnych „Lwowskich Puchaczy" znalazła się w składzie 304 Dywizjonu Bombowego "Ziemi Śląskiej" im. Ks. Józefa Poniatowskiego- Squadron RAF.

304 Dywizjon Bombowy "Ziemi Śląskiej" im. Ks. Józefa Poniatowskiego.

W pierwszych dniach II wojny światowej na terenach Polskich, **kpr. strz. Marian Niewolski** walczył w 64 Eskadrze Bombowej, VI Dywizjonu. W składzie dowództwa 304 Dywizjonu Polskich Si l Powietrznych w Anglii, był ppłk. pilot Jan Biały, były dowódca VI Dywizjonu Bombowego Lekkiego Brygady Bombowej. W roku 1942, działania lotnictwa przeniosły się na kontynent a samoloty 304 Dywizjonu rozpoczęły naloty bombowe nad terytorium Niemiec. Należy przypuszczać, że chęć udziału w walkach, które odbywały się coraz bliżej granic Polski, spowodowała, że część lotników i złóg a wśród nich **Marian Niewolski,** przeniosła się do 304 Dywizjonu.

Ppłk. Pilot Jan Biały otrzymał polecenie sformowania trzeciego w kolejności polskiego dywizjonu bombowego - 304 Dywizjonu "Ziemi Śląskiej" im. ks. Józefa Poniatowskiego którego został dowódcą.

304 Dywizjon stanowił pododdział lotnictwa bombowego Polskich Sił Powietrznych, którego zadaniem było zwalczania okrętów podwodnych, transportowych i naziemnych obiektów wroga.

Dywizjon został utworzony 23 sierpnia 1940 roku /RAF Bramcote/.

Pierwszy rozkaz dzienny o powołaniu wydany został 28 sierpnia 1940 roku /RAF Bramcote/.

Gotowość operacyjna osiągnął 24 kwietnia 1941 roku / Syerston/.

Pierwszy lot bojowy dywizjonu miał miejsce nocą z 24 na 25 kwietnia 1941 roku.

Odznaka na mundur

Samoloty Dywizjonu:

Defiant Bristol Beaufighter Mk-II

Wellington X

De Havilland Mosquito Mk-II

Warwick

Wellington IC

Wellington IC ze znakiem NZ 304 Dywizjonu

„Halifax”

W nocy z 12 na13 kwietnia 1942 roku podczas nalotu bombowego na Essen /Niemcy/ został zestrzelony przez niemiecką obronę przeciwlotniczą Wellington IC NZ-[?]X9687. Załogę stanowili: pil. Walery Miśniakiewicz, pil. Marian Bratkowski, kpt. naw. Edward Młynarski, rtg. Władysław Graczyk, **strz. sierż. Marian Niewolski,** strz. sierż. Jan Broda, na pokładzie było też trzech pasażerów, żołnierzy Dywizjonu 304.

Kpt. naw. Edward Młynarski

W czasie ostrzału zginął kpt. nawigator Edward Jerzy Młynarski, pozostali członkowie załogi po wylądowaniu na terenie wroga zostali aresztowani i umieszczeni w obozie jenieckim.

Ostatnie zadanie operacyjne Dywizjon 304 otrzymał 30 maja 1945roku.
Przeniesiony został do Transport Command 14 czerwca 1945 roku /St Eval/.
Rozwiązany 18 grudnia 1946 roku /Chedburgh/.

St. sierż. **Marian Niewolski** odznaczony został dwukrotnie Krzyżem Walecznych. Po zakończeniu wojny, uwolniony przez wojska alianckie przybył do Anglii, skąd po krótkim pobycie wyemigrował do Kanady.

Zmarł w Kanadzie15 sierpnia 1993 roku w wieku 74 lat.

Opracował: ***Tadeusz Wais***