

BOJOVÁ ČINNOSŤ 56. POZOROVACEJ ESKADRY ARMÁDY KARPATY NAD SLOVENSKOM V OBRANNEJ VOJNE ROKU 1939

ANDRZEJ OLEJKO

OLEJKO, A.: The Combat Activity of the 56th Observation Squadron of the Army „Karpаты – Carpathians Mountains“ over Slovakia in the Defensive War in 1939. *Vojenská história*, 9, 1, 2005, pp 23 – 40, Bratislava.

The author analyses connections with beginning a war conflict in Poland in September 1939 and points out that the operational activity of the air intelligence covered also part of the territory of Slovakia and Dukla pass. It describes the combat activity of the 56th Observation Squadron of the Army „Karpаты – Carpathians Mountains“ over the territory of Slovakia, composition of squadron crews as well as combat results during those days.

Military history. Slovakia. World War II. The Combat Activity of the Polish Air Force over the Slovakia Territory in September 1939.

Na jeseň 1939 tvorili letectvo poľskej armády *Karpаты* (*Armia „Karpаты“*) len dve eskadry: 31. prieskumná eskadra z 3. leteckého pluku z Poznane a 56. pozorovacia eskadra z 5. leteckého pluku z Lidy vo Vilne. Obe eskadry dopĺňal 5. spojovací roj, ktorý sa sformoval na lodžskom letisku Lublinek. 56. pozorovacia eskadra sa udomácnila na poľnom letisku v Mrowli, o ktorom hlásil plk. dipl. Witold Morawski zo štábu armády *Karpаты* šéfovi Leteckého štábu vo Varšave v telegrafickej správe číslo 691/mob. szt. Lot., odoslanej 30. augusta 1939 o 15.30 hod.: „Hlásim, že letisko Mrowka (*správny názov Mrowla* – pozn. A. O.) ležiace 9 kilometrov severozápadne od Rzeszóva je už pripravené pre 56. pozorovaciu eskadru.“¹

Eskadru s označením 56. sprievodná eskadra vytvorili v 5. leteckom pluku v Lide – Vilne v druhej polovici roku 1933 na základe rozkazu ministra vojny (*Ministerstwo Spraw Wojskowych*) zo dňa 7. júla 1933 č. L. dz. 2446/tj. Org. Jej organizátorom a prvým veliteľom bol kpt. let. Tadeusz Lewkowicz. Prvými veliteľmi jej troch perutí boli: peruč I/56 – por. let. Eugeniusz Arciuszkiewicz, peruč II/56 – por. let. Henryk Konarzewski, peruč III/56 – por. let. Arkadiusz Schirtlądze. V počiatočnej fáze organizácie jednotky sa letecký a technický personál eskadry regrútoval z domovského 5. leteckého pluku. Postupne ho dopĺňali, resp. nahrádzali absolventi Pilotnej školy pluku, Poddôstojníckej školy leteckého dorastu v Bydgošti – Świecu a neskôr v Krosne, ako aj absolventi kurzov pre leteckých pozorovateľov. Bezprostredne po vzniku eskadru so sídlom na letisku v Porubankách zásobovali lietadlá domácej výroby. Od roku 1933 to boli predovšetkým populárne pozorovacie lietadlá Lublin verzie R – XIII C. Na jar roku 1934 už eskadra disponovala plným početným stavom i výzbrojou a zúčastnila sa letných vojenských cvičení pozemných vojsk vo východnej časti Vilenského kraja. Perute 56. sprievodnej eskadry sa každoročne zúčastňovali zimných, aj letných vojenských cvičení poľských pozemných vojsk, pričom po taktickej i hospodárskej stránke zostávali aj naďalej plne nezávislými jednotkami. Na jeseň 1937 bola eskadra vyzbrojená novšou verziou pozorovacích lietadiel Lublin R – XIII D, ktoré boli odskúšané v akcii počas vojenských cvičení v Polesí na

¹ Instytut Pamięci i Muzeum Generała Sikorskiego v Londýne (ďalej len – IPMS), Telegramy šéfa štábu armády *Karpаты* pre hlavného veliteľa letectva – Akta lotnictwa Armii *Karpаты*, Lot.A.II.29/1 – kópia sa nachádza v súkromnej zbierke autora (ďalej len – IPMS, Telegramy).

jar roku 1938. V súlade s nariadením ministerstva vojny bola 56. eskadra, podobne, ako iné pozorovacie eskadry, redukovaná a reorganizovaná do dvoch perutí. Z letísk v Baranowiczach a Łunińci sa nacvičovala spolupráca napr. s plavidlami Riečnej flotily Poľského vojenského námorníctva (*Flotyla Rzeczna Polskiej Marynarki Wojennej*). Piloti eskadry sa zúčastnili aj vojenských cvičení na Volyni. Medzitým prevelili niekoľko skúsených pilotov v rámci pomoci formujúcej sa 59. sprievodnej eskadre. Rozkazom zo dňa 16. júla (alebo 27. júla) 1939 sa kpt. let. Marian Sukniewicz stal veliteľom 56. sprievodnej eskadry a bol ním až do konca bojov v obrannej vojne roku 1939.² Pre prípad vojny boli roku 1939 úlohy poľského vojenského sprievodného (pozorovacieho) letectva, vyzbrojeného lietadlami typu RWD – 14 *Czapla* a R – XIII – D, určené nasledovne: „Sprievodné letectvo môže (pri súčasnom technickom stave a výzbroji) vykonávať vzdušný prieskum nad líniou vlastných pozemných síl, resp. uskutočňovať krátke útoky na najbližšie línie nepriateľa, a to v takých fázach dňa, kedy je činnosť stíhacieho letectva najmenej intenzívna (...). Sprievodné letectvo bude pri svojej obmedzenej rýchlosti citlivé na účinné akcie protilietadlovej obrany. V záujme zníženia účinnosti opatrení (nepriateľa) treba rozpoznávanie predmetov ležiacich na tylových líniách uskutočniť pomocou krátkych výpadov namierených na konkrétny objekt.“³

Na jar 1939 jednotku premenovali na 56. pozorovaciu eskadru. Počas obrannej vojny roku 1939 v nej slúžilo 12 dôstojníkov, 80 poddôstojníkov a vojakov. Po vyhlásení poplachu dňa 24. augusta 1939 o 7.00 hod. sa 56. pozorovacia eskadra mobilizovala a 25. augusta 1939 o 11.00 hod. dosiahla stav plnej bojovej pohotovosti. Na úsvite dňa, 25. augusta 1939, postupne nakladali pozemný sled, ktorý sa presúval do lesa ležiaceho 5 km juhovýchodne od letiska v Lide. Tu zostal zamaskovaný až do rána nasledujúceho dňa. Dňa 26. 8. 1939 bol pozemný sled bez lietadiel presunutý na náhradné letisko v obci Czechowce, ležiacej 5 – 6 km severne od Lidy, ktoré bolo situované neďaleko železničnej trate, vedúcej z Białystoku do Varšavy. Tu 26. augusta 1939 o 6.00 hod zložila posádka eskadry aj vojenskú prísahu veliteľovi jednotky. Od tejto chvíle začali všetci čoraz viac prežívať vzrastajúce napätie. Eskadra sa v Czechowciach zdržala jeden deň. Až do rána 27. augusta 1939 zostal pozemný sled na tamomšom letisku. Letecký personál 56. pozorovacej eskadry s leteckou technikou zostal aj po ohlásení mobilizácie v dňoch 24. – 25. augusta 1939 na letisku v Lide. Ráno 27. augusta 1939 naložili pozemný sled – automobily, motocykle, technickú výbavu a personál – do železničných vagónov odstavených na bočnej koľaji. O 6.25 hod. vyrazil na západ, a následne v smere Rzeszów – Ľvov. Informáciu o cieľovej zastávke sa členovia transportu dozvedeli až na samotnom konci cesty. Po poldruhodinovej jazde sa vlak zastavil na jednej z bočných koľají v Dębici. Tu transport vyložili a nasledoval prejazd na vojenské letisko v obci Mrowla, ležiacej 8 km severozápadne od Rzeszówa. Pod vedením staršieho seržanta Franciszka Sieczkowského sa okamžite začali práce súvisiace s prípravou prístávacej plochy za účelom prijímania pristávajúcich lietadiel, rozmiestnením strojov a ubytovaním personálu v domoch obyvateľov obce a budove miestnej základnej školy.⁴ Lietajúci sled 56. pozorovacej eskadry – sedem pozorovacích lietadiel R – XIII D a sedem posádok zotrval na letisku Lida až do 31. 8. 1939. Vtedy o 11.00 hod. dostal rozkaz na odlet do Ľvova na letisko v Sknilove. Odlet sa uskutočnil s medzipristátím na letisku v Malaševičiach, neďaleko Brestu s cieľom dočerpania benzínu. Posádky pristáli večer 31. 8. 1939 na Ľvovskom letisku v Sknilove. Odlet na cieľové letisko nasledoval nasledujúceho dňa ráno. V Sknilove posilnili 56. eskadru dve spojovacie

²PAWLAK, J.: *Polskie Eskadry w Wojnie Obronnej 1939*. Varšava, 1991 (ďalej len – PAWLAK, J.: *Polskie*), s. 334-336; IPMS, Ewidencja kpt. obs. M. Sukniewicza – Akta lotnictwa Armii „Karpaty“, kópia v súkromnej zbierke autora; údaje zo zbierky Z. Charytoniuka.

³PAWLAK, J.: *Polskie*, ref 2, s. 337.

⁴IPMS, Dziennik działań 56 Eskadry Obserwacyjnej (Denník činnosti 56. pozorovacej eskadry), akta lotnictwa armii *Karpaty* – (ďalej len – IPMS, Denník) – kópia sa nachádza v súkromnej zbierke autora. Informácia, s ktorou sa stretávame v literatúre, že evakuácia pozemného sledu 56. eskadry smerom na juh sa uskutočnila v noci alebo popoludní dňa 27. 8. 1939, je nesprávna. Taktiež nesprávny je názov poľného letiska, uvádzaný ako Czechowice alebo Czechowice, s ktorým sa možno stretnúť v prácach rôznych autorov.

lietadlá typu RWD – 8 z tamjšej základne č. 6.⁵ Po prenocovaní na letisku v Sknilove jednotlivé posáky 56. eskadry v deň vypuknutia vojny ráno 1. septembra 1939 vyštartovali o 7.00 hod. a odleteli do Mrowle pod Rzeszówom (*najprv odletel veliteľ eskadry s pilotom st. serž. Hipolitom Kazimierczakom, a následne odlietavali v polhodinových intervaloch dva roje lietadiel R – XIII D, a nakoniec dve spojovacie lietadlá RWD – 8*).⁶ Takto sa populárne „erká“ (ktoré mali vo výsostnom znaku hnedého medveďa s modrou viazankou s bielym rovnoramenným krížom v pozadí) a spojovacie „ervédéčka“ dostali dňa 1. septembra 1939 na svoje poľné letisko v Mrowli.⁷ Personál 56. pozorovacej eskadry pozostával:

- kpt. Marian Sukniewicz – veliteľ eskadry
- por. Mieczysław Gorzeński (veliteľ perute I/56 – prišiel do eskadry z postu veliteľa perute II/59 eskadry, ktorú zrušili v auguste 1939)
- kpt. Eugeniusz Arciuszkiewicz (veliteľ perute II/56)
- Franciszek Sieczkowski (šéf mechanikov perute II/56)
- Józef Szczepański (skladník – šéf mechanikov perute I/56)
- Stefan Walicki (administračný šéf eskadry).

⁵IPMS, Denník; Spomienky z čias výkonu vojenskej služby a vojny v r. 1939 – rukopis Władysława Kamińskiego – zbierka mjr Dr. Kopańskiego. Kópia vo vlastníctve autora (ďalej – Spomienky). V literatúre sa často objavuje informácia, že odlet lietadiel 56. pozorovacej eskadry na juh Poľska sa uskutočnil dňa 30. 8. 1939, ale nepotvrďuje ju denník eskadry, ktorý viedol veliteľ eskadry kpt. let. Marian Sukniewicz. Władysław Kamiński z personálu leteckej základne uvádza vo svojom opise niekoľko nových informácií. Okrem iného tvrdí, že „v eskadre boli stroje „Erká“ (R – XIII – pozn. A. O.), „Czapple“ (RWD – 14 – pozn. A. O.), „RWD“ (RWD – 8 – pozn. A. O.) a jedna stíhačka „PWS“. V inej časti ďalej tvrdí, že 17. septembra 1939 z Poľska odletelo „... šesť strojov – 1 PWS, 3 tzv. Erká a 2 RWD-čká – ostatné neboli schopné letu.“ Avšak v žiadnych iných prameňoch či spomienkach letcov 56. pozorovacej eskadry sa neobjavuje informácia o tom, že by táto eskadra používala stíhačku, ktorou mohol byť v roku 1939 už značne zastaraný stroj PWS – 10, resp. v dôsledku omylu pri opise mohlo ísť o školné lietadlo PWS – 26, ktoré evakovali do Rumunska.

⁶Tamže. V literatúre venovenej tejto problematike sa často píše o odlete lietadiel 56. pozorovacej eskadry na juh Poľska dňa 30. 8. 1939, avšak túto informáciu nepotvrďuje denník eskadry, ktorý viedol veliteľ eskadry kpt. let. Marian Sukniewicz.

⁷Letisko v Mrowli (ktoré neskôr od r. 1941 používalo nemecké letectvo, pričom v jeho blízkosti roku 1944 založilo sovietske letectvo druhé letisko) bolo rozsiahle, malo pomerne rovný a tvrdý povrch. Aby ho zamaskovali, vyorali v strede prístavacej dráhy brázdu. Z jednej strany lemovali letisko záhrady neďalej dediny a poľná cesta s dvoma pásmi košatých stromov. Práve tu ukryli a zamaskovali všetky lietadlá. V záhradách bolo vhodné miesto na ukrytie vozidiel a stanov. Vozový park a výbavu 56. eskadry tvorilo: 8 nákladných vozidiel, 2 odtáhovacie vozidlá zn. Ursus, 1 rádiovoz, 3 osobné vozidlá, 2 motocykle s vlekom, 4 lietadlové rádiostanice a po jednom palubnom guľomete pozorovateľa na každom pozorovacom lietadle R – XIII D (spojovacie lietadlá RWD – 8 neboli vyzbrojené – pozn. A. O.). V jednom zo stanov zriadili veliteľské stanovište eskadry, napojili ho na telefonicke vedenie a nadviazali spojenie so štábom armády *Karpaty*. Ihneď po pristátí sa členovia leteckých posádok oboznámili s budúcim operačným priestorom v rámci armády *Karpaty*, predovšetkým pristúpili k lokalizácii miest. V radoch členov personálu vládol optimizmus, ubytovacie podmienky boli dobré, a miestne obyvateľstvo bolo letcom priaznivo naklonené. Avšak ohľadom premiestnenia 56. pozorovacej eskadry z Lvova do Mrowli existujú dodnes isté nejasnosti a nepresnosti v spomienkach a opisoch letcov, ktorí tvorili eskadru. Sporný je tiež dátum 1. september 1939. Ppor. let. Stanisław Orda spomínal na posledné augustové dni roku 1939 nasledovne: „Dňa 16. 8. 1939 som bol povolaný na 6-týždňové cvičenia do 5. spojovacej letky. Po ohlásení mobilizácie ma prideliť do 56. sprievodnej eskadry (názov „spojovacia“ zmenili roku 1939 – pozn. A. O.) pod velením kpt. let. Sukniewicza Mariana. Dňa 31. 8. 1939 sme opustili Lidu a leteli sme cez Brest n. Bugom a Lvov do Mrowle, na západ od Rzeszowa. Eskadru prideliť do armády *Karpaty*, a podliehala veleniu pplk. let. O. Tuškiewicza (v skutočnosti Tuškiewicza – pozn. A. O.).“ Z opisu udalostí vyplýva, že redisolokácia do podkarpatskej oblasti sa uskutočnila 31. augusta 1939. Nasvedčuje tomu aj ďalšie svedectvo por. Antoniho Jankowského z tej istej eskadry, ktorý napísal: „... Dňa 24. 8. 1939 ma povolali do vojenskej služby na základe povolávacieho rozkazu. V súlade s inštrukciami som sa prihlásil v peruti III/5 stíhacej divízie v Porubanku (letisko vo Vilne – pozn. A. O.). Tu som dostal rozkaz dopraviť školné lietadlo do Lidy a prihlásiť sa u mobilizačného dôstojníka 5. leteckého pluku. Prideliť ma k 56. sprievodnej eskadre, ktorej velil kpt. Marian Sukniewicz. Po mobilizácii sa eskadra rozdelila do dvoch častí. Pozemný sled nastúpil do vlaku a odcestoval do Rzeszowa, a lietajúci sled zostal na letisku v Lide. Dňa 31. augusta 1939 som spoločne s inými odletel cez Brest a Lvov na letisko pri Rzeszowe v obci Mrowla. Z tohto letiska eskadra uskutočňovala vzdušný prieskum pre potreby veliteľa letectva armády *Karpaty*, pplk. Tuškiewicza.“ – porovnaj IPMS, Pisomné svedectvo ppor. Stanisława Ordu z 56. pozorovacej eskadry, kópia vo vlastníctve autora (ďalej len – IPMS, Svedectvo ppor. Stanisława Ordu), tamže: svedectvo ppor. Antoniho Jankowského z 56. pozorovacej eskadry, kópia vo vlastníctve autora (ďalej len – IPMS, Svedectvo ppor. A. Jankowského).

Vojenská história

Pozorovatelia: perut' I/56 – por. Antoni Zajączkowski (náhradník), ppor. Kazimierz Kucza, ppor. Mieczyślaw Marcola; perut' II/56 – por. Brunon Okoński, por. Edward Porada, por. Edmund Sienkiewicz, ppor. Stanisław Ostaszewski. Piloti: perut' I/56: por. Antoni Jankowski, st. serž. Hipolit Kazimierczak, serž. Czesław Wismont, des. Szymon Kita, kpr. Roman Skrzyński; perut' II/56: ppor. zál. Stanisław Odra, ppor. zál. Zbigniew Źmigrodzki, seržanti Jan Czarnecki a Stanisław Michalak (do 9. septembra lietal v spojovacej letke 5), desiatnici Konstanty Gawlik, Marian Piasecki, Tomasz Tubis.⁸ Avšak už ráno 1. septembra 1939 si personál 56. eskadry uvedomil, že časy mieru sa definitívne skončili. Podľa očakávania veliteľa letectva armády *Karpaty*, plk. dipl. Olgierda Tuskiewicza, plánovala 56. pozorovacia eskadra v operačnom priestore armády *Karpaty* operovať ako jeden celok, čiže bez rozdelenia na dve perute. Jej základnou úlohou bolo udržiavať spojenie medzi štábom armády *Karpaty* a úsekmi horskej obrannej línie Jasło – Krosno – Nowy Sącz a Hlavným veliteľstvom vojska vo Varšave. Predpokladalo sa tiež, že v prípade potreby bude brániť výsadbom nepriateľa v tylových líniiach. Avšak v okamihu vypuknutia vojnového konfliktu sa jej pôvodne plánované úlohy diametrálne zmenili.⁹

Vo chvíli rozpútania vojnového konfliktu bolo poľské vzdušné spravodajstvo presmerované dňa 1. septembra 1939 na južný úsek frontu a jeho operačná činnosť zahŕňala aj časť územia Slovenska a Duklianskeho priesmyku. Pozorovacie lety nad druhou z uvedených oblastí vykonávala jedna z dvoch leteckých posádok z 31. výzvednej eskadry. Je pravdepodobné, že do tejto činnosti sa zapájala aj jedna z posádok 56. pozorovacej eskadry. Na rozkaz veliteľa letectva armády *Karpaty* vykonala 56. pozorovacia eskadra okolo 7.00 hod. prvý bojový let z letiska v Mrowli. Por. Edmund Sienkiewicz a des. Szymon Kita vyštartovali na pozorovacom lietadle typu R – XIII D s cieľom splniť rozkaz. Ich úlohou bolo zaznamenať straty, ktoré vznikli leteckým bombardovaním letísk Leteckého školiaceho strediska č. 2 w Krosne a v Moderówke. Mali tiež nájsť dve nemecké bombardovacie lietadlá, ktoré boli poškodené počas náletu na druhé zo spomínaných letísk výbuchom vlastných bômb a boli donútené núdzovo pristáť v okolí letiska. Posádka lietadla (*s bočným číslom 5? – pozn. A. O.*) pristála na letisku v Krosne po približne polhodinovom lete. Skonštatovala značné škody na tamojšom letisku Poddôstojníckej školy leteckého dorastu a vzápätí odštartovala s cieľom nájsť dve zostrelené nemecké bombardovacie lietadlá. Posádka našla po chvíli jedno z nemeckých bombardovacích lietadiel typu Dornier Do – 17, ktoré sa poškodilo pri núdzovom pristátí neďaleko Jedlicza pri obci Męcinka. Nato našla tiež druhé z bombardovacích lietadiel, ktoré vybuchlo po kontakte so zemou pri obci Winnica. Po vykonaní bojovej úlohy sa letci posádky vrátili na svoje operačné letisko.¹⁰ V popoludňajších hodinách prvého dňa vojny vykonala druhá posádka 56. eskadry v zložení: kpt. Eugeniusz Arcuszkiewicz a por. Antoni Jankowski spojovací let medzi veliteľstvom armády *Karpaty* a Veliteľstvom Operačnej skupiny *Jasło* na pozorovacom lietadle

⁸IPMS, Denník; ref 4; PAWLAK: J.: Poľské, ref 2, s. 404-405. Medzi členmi letiskového personálu boli: brigádisti – mladší majstri Napoleon Gliński, Witold Gaśiewicz, Antoni Radomski, podmajstri: Włodzimierz Kieruczenko, Kazimierz Gałeckí, Stanisław Wieleniec, Franciszek Zawadzki, kapráli d'alejslúžiaci: Marian Wielgus, Konstanty Omielianowicz, Waclaw Okołów; rotníci: Stanisław Gruszecki, Edmund Kulikowksi, Władysław Stawecki, Pilot Dmuchowski? rotník v zálohe Grzegorzutka, seržanti Dąbrowski, Nawrot, Walutkiewicz, Mitura; veliteľ zložky starší vojenský majster Augustyn Butrym? vodiči: des. d'sl. Jerzy Szewczyk, des. v zálohe Józef Beim, rotníci Bolesław Bartosik, Stanisław Gajewski, Jurko, Szczepanik, Wojczula, Krupowicz, rtk. Erentrant, rtk. v zálohe Stanisław Benisz, serž. Władysław Kamiński, serž. Kowalczyk, veliteľ zložky starší vojenský majster Waclaw Zajkowski, rádiomechanik rtk. d'sl. Bronisław Jurezyk, rádiomechanik kaprál d'alejslúžiaci Leon Binek, asistenti rádiomechanika rtk. Paweł Lepert a serž. Chrzan, strelci kaprál d'alejslúžiaci Włodzimierz Piotrowski a Stanisław Bochenek, ošetrovateľ kaprál d'alejslúžiaci Olgierd Zieleniewski, kaprál v zálohe Weder. serž. Tokarzewski, serž. Pawlak, serž. v zálohe Jankowski, serž. v zálohe Kęsik, serž. v zálohe Brysz, serž. v zálohe Połujko, ako aj 12 vojakov v zálohe, ktorých mená sa nepodarilo zistiť.

⁹IPMS, Denník, ref 4; KRÓL, W.: Front bez myśliwców. Varšava, 1980, s. 27-29 (ďalej len KRÓL, W.: Front).

¹⁰IPMS, Denník, ref 4. Podľa iných údajov sa prvý bojový let 56. eskadry uskutočnil po 10.00 hod. V literatúre sa taktiež možno stretnúť s tvrdením, že tento let vykonali na rozkaz mjr. Witolda Zaniewského.

R – XIII D. Počas spätného letu začali lietadlo posádky omylom ostreľovať vlastné vojenské oddiely. Prestrelili krídlo lietadla, ktorému sa pri pristávaní na letisku v Mrowli poškodil podvozok. (*Tento let nie je zaznamenaný v zápisníku letov 56. pozorovacej eskadry, avšak nájdeme v ňom záznam o poškodení lietadla R – XIII D počas pristávania. V príslušnom dokumente chýba zmienka o posádke lietadla. Na základe tejto skutočnosti možno usudzovať, že havária pri pristávaní sa stala pri druhom lete – pozn. A. O.*)¹¹ Ťažko posúdiť, ktorá z oboch posádok eskadry sa dostala do vzdušného priestoru nad Duklianskym priesmykom, keďže obe operovali v jeho okolí. Nie je preto vylúčené, že v slovenskom pohraničí sa objavili obidve. Dmitrij Kriško, obyvateľ Radatic, ktoré ležia juhozápadne od Prešova, si spomína na jednu z udalostí z počiatku vojny takto: „Bolo to počas prvého týždňa vojny. Ako mladý chlapec som spolu s kamarátmi pracoval na poli. Od poľskej hranice náhle priletel dvojplôšník. Na krídlach mal poľské šachovnice. Báli sme sa, že pilot začne do nás strieľať, ale ten nám po niekoľkých kruhoch zamával a odletel na sever.“¹²

Svedok tejto udalosti vo svojej výpovedi jednoznačne tvrdí, že to bol dvojplôšník. Všetko teda nasvedčuje tomu, že nad Slovensko „zablúdiť“ jeden zo školných dvojplôšníkov typu PWS – 26 z Poddôstojníckej školy leteckého dorastu, ktorý unikol bombardovaniu letísk spomínanej školy v Krosne a v Moderówke. Toto tvrdenie nemožno podložiť jednoznačnými dôkazmi. Položme si otázku, čo by robila poľská posádka školného lietadla za hranicami krajiny? V poľskej literatúre a poľských archívnych prameňoch totiž chýbajú informácie potvrdzujúce domnienku, že to bol prieskumný let.

Na druhý deň po vypuknutí vojny bola 56. pozorovacia eskadra začlenená do operačného priestoru spojovacej letky 5 armády *Karpaty* na letisku Lublinek. Tým sa zmenil dovtedajší charakter činnosti posádok eskadry, o čom na nástupe veliteľov jednotlivých eskadrier informoval pplk. let. Olgierd Tuskiewicz. Od tejto chvíle mala 56. pozorovacia eskadra vykonávať výlučne prieskumné úlohy spojené s ostreľovaním nepriateľa z palubných zbraní. Od 2. septembra 1939 začali v súlade s novými inštrukciami prenikať do slovenských pohraničných oblastí posádky *eriek* z 56. pozorovacej eskadry z domovského letiska v Mrowli. Posádky uskutočňovali tieto, pre štáb armády mimoriadne cenné, prieskumné lety. Napriek skutočnosti, že lietali na pomalých pozorovacích lietadlách typu R XIII D, ktoré nemali adekvátnu streleckú výzbroj potrebnú na odrazenie útoku nepriateľských stíhacích lietadiel. Neboli opancierované, a paľba protiletadlovej obrany nepriateľa pre nich predstavovala veľké ohrozenie. V tej istej situácii boli tiež piloti lietajúci na pozorovacích lietadlách RWD – 14 *Czapla*. Rozkaz veliteľa letectva armády *Karpaty*, pplk. let. Olgierda Tuskiewicza, zo dňa 2. septembra 1939 znel nasledovne: „Rozpoznať nemecký pancierový prúd Nowy Targ – Rabka – Jablonka – Čierny Dunajec.“¹³

O 13.00 hod. dal pplk. let. Olgierd Tuskiewicz rozkaz veliteľovi 56. pozorovacej eskadry, aby poslal posádku na taktický prieskum priestoru Nowy Targ – Rabka – Chabówka – Spytkowice – Jablonka – Čierny Dunajec. Mala zistiť rozmiestnenie, silu a druh nemeckých pozemných síl, ktoré prenikli na územie Poľska zo Slovenska cez Čierny Dunajec a Jablonku a postupovali smerom na Krakov, čím ohrozovali južné krídlo armády *Krakov*.¹⁴ Pozorovateľ por. Brunon Okoński a pilot des. Roman Skrzyński na pomalom pozorovacom lietadle R – XIII D prenikli do severovýchodnej pohraničnej oblasti Slovenska s cieľom vykonať tento rozkaz. V časovom rozpätí od 13.00 do 16.00 hod. identifikovali a sledovali motorizovanú nemeckú

¹¹Tamže. V štvrtý deň vojny bolo toto lietadlo dopravené do opravy vozmi parku armády *Karpaty* do Przemysla. Informácia, že lietadlo odviezli do opravy do leteckého parku v Krosne, je nesprávna.

¹²Svedectvo pochádzajúce z terénneho výskumu autora (ďalej len Svedectvo).

¹³IPMS, Denník; ref. 4. Denník pplk. let. Olgierda Tuskiewicza – Akta lotnictwa Armii „Karpaty“, Lot. A. II. 3/1 c. Kópia sa nachádza v súkromnej zbierke autora (ďalej len Denník pplk. Tuskiewicza); PETRIK, J. – OLEJKO, A.: Karpackie niebo 1939. Debica 2001 (ďalej len PETRIK, J. – OLEJKO, A.: Karpackie), s. 76-78.

¹⁴IPMS, Denník, ref 4.

kolónu, ktorá postupovala zo Slovenska na sever. Posádka lietadla splnila úlohu a po takmer troch hodinách letu pristála na domovskej leteckej základni, napriek tomu, že čelila intenzívnej protiletadlovej paľbe nepriateľa nad Nowym Targom, a že na Podkarpatsku sa pohybovali dve nepriateľské divízie, čo piloti potvrdili vo svojom hlásení (boli to nástupné oddiely XXII. tankového zboru útočiaceho z územia Slovenska, ktoré nasledujúceho dňa zbombardovala 31. prieskumná eskadra letectva armády *Karpaty* – pozn. A. O.).¹⁵ Uvedme aspoň časť správy č. 69 z prieskumného letu, ktorú pplk. let. Olgierd Tuskiewicz dňa 2. septembra 1939 o 20.15 hod. odoslal z Rzeszów Hlavnému veliteľstvu letectva: „Na základe prieskumného letu uskutočneného v popoludňajších hodinách sa zistilo: na vých. úseku N. Targu je veľa parkovaných tankov, z N. Targu cez obec Klikowa (správny názov Klikuszowa – pozn. A. O.) postupuje k Chabówke 50 motocyklov a zopár nákladných a opancierovaných automobilov. Do Chabówki pozorovateľ nedoletel pre silnú paľbu nepriateľskej OPL. Na trase Chabówka – Jablonka v úseku od Spytkowic do Podwilka stoja veľké nákladné vozidlá. V Čiernom Dunajci je veľa nákladných vozidiel, niekoľko tankov a okolo 300 vojakov pechoty v poľnom tábore. Letecký prieskum vykonali por. Okoński a kpt. Saszynski (správne má byť des. Skrzyński – pozn. A. O.) kľzavým letom na lietadle R. Posádku silne ostreľovali. Pred lietadlom „svišťali“ granáty protiletadloveho delostrelectva.“¹⁶

Nejedna indicia nasvedčuje tomu, že dňa 2. 9. 1939 spomínaná posádka doletela nad Duklianský priesmyk. Avšak mohlo to byť aj pozorovacie lietadlo typu P – 23 *Karas* jednej z posádok z 31. prieskumnej eskadry, ktoré toho dňa operovali nad územím Slovenska a vracali sa na poľné letisko vo Weryni cez úsek slovenského pohraničia. (*Plk. Witold Morawski v hlásení č. 70 L. 645/14/III. Mob. odoslanom dňa 2. septembra 1939 o 20.30 hod. z Rzeszów, hlásil: „...6. Silné nem. jednotky (okolo 2 – 3 dywizie) postupujúce v smere Dukly a Jasła a signalizované slovenskými vojakmi, letec nespozoroval. Vzdušný prieskum tohto úseku sa bude konať zajtra.“* – pozn. A. O.)

Letecký prieskum eskadri oboch poľských armád *Krakov* a *Karpaty* nad slovenskými pohraničnými oblasťami ukázali, že najväčším nebezpečenstvom sú motorizované jednotky nepriateľa. Rýchly postup nemeckého XXII. tankového zboru nastupujúceho z územia Slovenska totiž hrozil prerušením poľskej frontovej línie v oblasti Beskidu Wyspowego ešte prv, než sa hlavným silám armády „*Krakov*“ podarí uniknúť z ohrozeného územia Sliezska. Veliteľ letectva armády *Karpaty*, pplk. let. Olgierd Tuskiewicz, si zapísal dňa 3. 9. 1939 do svojho denníka: „... 56. eskadra vykonala 5 prieskumných letov...“¹⁷

V tretí deň vojny sa v blízkosti slovenských hraníc, ako aj priamo nad územím Slovenska objavili poľské posádky na pozorovacích lietadlách R – XIII D z 56. pozorovacej eskadry z letiska v Mrowli. Od skorých ranných hodín 3. septembra 1939 štartovali jednotlivé posádky na palube pomalých pozorovacích lietadiel R – XIII D na prieskumné lety s bojovými úlohami. Lety sa uskutočňovali od 4.45 do 10.00 hod., a tiež popoludní. O 4.45 hod. odštartovali dve posádky: pozorovateľ por. Mieczysław Gorzeński a pilot des. Tomasz Tubis vyrazili na pozorovací let nad priestor ležiaci južne od Dębice, a pozorovateľ por. Mieczysław Marcola s pilotom por. Antonim Jankowskim mali preskúmať hlavný komunikačný ťah na Nowy Targ

¹⁵Tamže.

¹⁶IPMS, Meldunki; Spomienky, ref 5. Napriek úspešnému prieskumnému letu sa pristávanie posádky na letisku v Mrowli skončilo haváriou. Serž. Władysław Kamiński z pozemného personálu 56. pozorovacej eskadry neskôr spomínal: „Po návrate našich lietadiel z prieskumu lietadlu pilotovanému des. Skrzyńským a pozorovateľom por. Okońským po kontakte so zemou vypovedal motor. Pilot vystrelil svetlicu, ktorou žiadal o pomoc. K lietadlu pribehli naši vojaci a s úžasom uvideli lietadlo v troskách. Časť krídla pri nosníku visela už len na plátenom poťahu. Trup lietadla bol priam rozderavený. V pneumatikách nebol vzduch a v nádrži už ani kvapky benzínu. Por. Okoński zošedivel. Na veľké počudovanie celej eskadry a na veľké šťastie nebol ranený ani pilot, ani pozorovateľ. Jedinne motor lietadla sa zachoval v dobrom stave. Lietadlo odtlačili do sadu, vymontovali motor, schovali ho do skrine a zakopali v jelšine pri potôčiku s tým zámerom, že keď sa skončí vojna, motor sa zide. Možno je tam zakopaný dodnes.“

¹⁷IPMS, Denník pplk. let. Olgierda Tuskiewicza, ref 13.

a Čierny Dunajec, no vzhľadom na hustú hmlu nedoleteli k určeným cieľom. Hustá hmla znemožnila vykonanie stanovenej úlohy. Lietadlo pozorovateľa por. Mieczysława Gorzeńského ostreľovala protilietadlová obrana nepriateľa, a spôsobila mu niekoľko priestrelov. Lietadlo bolo aj potom schopné ďalšej služby. Okolo 10.00 hod. odleteli na taktický prieskum toho istého územia dve posádky: jedna s pozorovateľom por. Edmundom Sienkiewiczom a pilotom st. serž. Hipolitom Kazimierczakom, a druhá s pozorovateľom ppor. Mieczysławom Marcolom a pilotom por. Antonim Jankowskim. Tentokrát boli výsledky prieskumu oveľa pozitívnejšie, a to aj napriek opätovnej silnej protilietadlovej paľbe nepriateľa. Lietadlo pozorovateľa ppor. Mieczysława Marcolu letelo na úseku Czosztyn – Nowy Targ – Čierny Dunajec vo výške 200 – 400 metrov. Informácie, ktoré posádka odovzdala štábu armády *Karpaty*, boli mimoriadne cenné. Podarilo sa jej identifikovať kolónu pechoty na ceste Knorów – Ustrzyk – Ochotnica, dlhú 5 km.¹⁸ Túto dôležitú informáciu ihneď poslali veliteľovi práporu KOP (Korpus Ochrony Pogranicza – Zbor hraničnej služby – pozn. D. S.) *Żytyń* mjr. Włodzimierzovi Karaszkiwiczovi, ktorému sa darilo účinne odrážať frontálne útoky elitnej 2. horskej divízie v oblasti Tylmanowa.¹⁹ Veliteľ jednotky sa vďaka týmto informáciám rozhodol pre jediné správne riešenie v danej situácii a stiahol oddiely, ktoré boli vysunuté ďaleko na západ, čím ich nepochybne uchránil pred takmer istým zničením. Medzi 13.00 – 14.00 hod. na ceste Łącko – Nowy Sącz spozorovali kolónu nepriateľskej pechoty, dlhú 5 km. Popolní 3. septembra 1939 posádka v zložení: pozorovateľ kpt. Eugeniusz Arciuszkiewicz a pilot des. Konstanty Gawlik vykonala letecký prieskum okolia Tarnowa a Dębice. Hľadala nové letiská pre svoju eskadru pre prípad, ak by bolo v dôsledku vývoja udalostí nevyhnutné zmeniť leteckú základňu. Eskadru vyzbrojili zápalnými bombami, takzvanými „žabkami“, ktorými mali lietadlá eskadry bombardovať nemecké motorizované kolóny (!!).²⁰ Slovenský historik Juraj Rajninec, špecializujúci sa na vojnové letectvo, napísal, že dňa 3. septembra 1939 o 11.20 hod. preniklo do priestoru Medzilaborce poľské lietadlo a pri obci Habura ostreľovalo z palubných zbraní nákladné auto. Ďalej pokračuje, že o 11.45 hod. preniklo iné poľské lietadlo nízkym letom do doliny Laborca a ostreľovalo slovenský delostrelecký oddiel, pričom jeden vojak utrpel ľahké zranenie. V slovenskom opise uvedenej udalosti prevažuje názor, že to bolo pozorovacie bombardovacie lietadlo typu P – 23 B *Karas* z 31. prieskumnej eskadry. Táto informácia však je nesprávna. Poľské odborné publikácie a svedectvá letcov, ktoré sú uložené v archíve londýnskeho Poľského inštitútu a Múzea generála Sikorského (Instytut Polski i Muzeum im. Generała Sikorskiego – IPMS) totiž potvrdzujú, že v ten deň operovali v blízkosti slovenských hraníc a nad územím východného Slovenska posádky z 56. pozorovacej eskadry na pozorovacích lietadlách typu R – XIII D. Na základe nemeckých záznamov zo dňa 3. septembra 1939 sa o 11.00 hod. 6 km severne od obce Udavské, neďaleko Humenného, odohral vzdušný incident, keď lietadlo s „hákovými krížmi“ na krídlach (*išlo o eskadrové označenie 56. pozorovacej eskadry v podobe bielych rovnoramenných krížov na trupe pozorovacieho lietadla R – XIII D, ktoré omylom uznali za čierny kríž Luftwaffe – pozn. A. O.*) spustilo paľbu do nemeckých

¹⁸IPMS, Denník; ref 4; ref 13; ref 12; DALECKI, R.: *Armia Karpaty w Wojnie Obronnej 1939*. Rzeszów, 1989, s. 48-49 (ďalej len DALECKI, R.: *Armia*); STEBLIK, V.: *Armia Kraków 1939*. Varšava, 1989, s. 194 (ďalej len STEBLIK, V.: *Armia*).

¹⁹KOWALSKI, R.: *Działania powietrzne nad powiatami nowotarskim i myślenickim we wrześniu 1939 r. w świetle relacji, dokumentów oraz badań terenowych*. In: *Lotnicza historia, archeologia i tradycja miejsca*. Praca zbiorowa pod red. K. Wielgusa i R. Kowalskiego. Nowy Targ, 2002, s. 99-102 (ďalej len KOWALSKI, R.: *Działania*); IPMS, sign. B.I.61 – KRASZKIEWICZ, K.: *Sprawozdanie z kampanii wrzesniowej* (ďalej len – IPMS, *Správa*). K. Kraszkiewicz si zapísal: „hlásenie letca z popoludňajších hodín informuje, že kolóna tankov odbočuje z cesty Czosztyn – N. Targ na cestu Knurów – Wietrznica. Hlásenie špeciálnej hliadky KOP, poslané holubom z oblasti Knurowa, potvrdzuje hlásenie letca. Píše o tankoch a motorizovanej pechote. Zdá sa, že npl. sa nepodarilo zlomiť odpor jedinej roty pri Krościenku, chce zmeniť smer na Łącko a prejsť širokým oblúkom cez Knurów.“

²⁰IPMS, Denník, ref 4. Tzv. „myška“ bola zápalná bomba vážiaca 220 gramov (úloková/trieštivá bomba vážila 1 kg) a označovaná symbolom T – 34. Vyrábali ju podľa návrhu kpt. Mikołaja Tarnowského v muničnej fabrike v Skarżysku.

vojakov a kolóny skladajúcej sa z 3 – 4 slovenských nákladných vozidiel. Poľský pozorovateľ postrelil palubným guľometom jedného zo slovenských vojakov do kolena.²¹ Toho istého dňa jedno z pozorovacích lietadiel R – XIII D z 56. pozorovacej eskadry na palube so spomínanou posádkou – pozorovateľom ppor. Mieczysławom Marcolom a pilotom por. Antonim Jankowskim – operovalo v priestore slovenského pohraničia. V hustej hmle sa posádka snažila realizovať prieskum hraničnej oblasti Nowy Targ – Čierny Dunajec, ale neúspešne. K prestrelke medzi posádkou a slovenskými vojenskými jednotkami nedošlo. Potom, ako hmla ustúpila, vyleteli nad Slovensko ďalšie dve posádky (jedna v zložení: pozorovateľ por. Edmund Sienkiewicz a pilot st. serž. Hipolit Kazimierczak, ktorej úlohou bolo lokalizovať koncentráciu nepriateľských vojsk na území východného Slovenska, a druhá s pozorovateľom ppor. Mieczysławom Marcolom a pilotom por. Antonim Jankowskim, ktorá sa objavila nad severozápadným Slovenskom). V prípade týchto posádok k prestrelke so slovenskými pozemnými vojskami ani delostrelectvom nedošlo. Letecký útok preto pravdepodobne podnikla posádka 56. pozorovacej eskadry v zložení: pozorovateľ ppor. Kazimierz Kucza, pilot des. Szymon Kita, ktorá doletela do vzdušného priestoru na úrovni línie Bardejov – Prešov (*niektorí historici neuvádzajú let posádky 56. pozorovacej eskadry v tento deň, a správu o ňom nenájdeme ani v zápisníku letov eskadry. Možno v ňom nájsť len zmienku o 5 bojových letoch a dvoch nevykonaných letoch dňa 3. septembra 1939. V poľskej odbornej literatúre sa spomínaný let datuje dňom 4. 9. 1939, no v zápisníku letov 56. pozorovacej eskadry o ňom nenechádzame žiadnu zmienku – pozn. A. O.*). Avšak v už citovanom hlásení č. 70 (L. 645/14/III. Mob.), odoslanom dňa 2. 9. 1939 o 20.30 hod. z Rzeszówa („6. Silné nem. jednotky (okolo 2 – 3 dywizie) postupujúce v smere Dukly a Jasła a signalizované slovenskými vojakmi letec nespozoroval. Vzdušný prieskum tohto úseku sa bude konať zajtra.“) plk. Witold Morawski avizuje let nasledujúceho dňa, teda 3. 9. 1939, do slovenského pohraničia, presnejšie nad územie ležiace v blízkosti úseku Bardejov – Prešov (*vzdialenosť medzi Jaslom a Duklou, a Bardejovom a Prešovom, predstavuje vzdušnou čiarou len 50 – 100 km – pozn. A. O.*). Zachovala sa správa, v ktorej pilot 56. pozorovacej eskadry, des. Szymon Kita, referoval o lete nad Slovenskom v tretí deň vojny: „Bola to prvá dôležitejšia bojová úloha, ktorú som mal vykonať – letecký prieskum územia Slovenska od hranice po Prešov. Pozorovateľom mojej posádky bol ppor. Kucza, ktorý dovtedy nosil zelenú uniformu. Pri priaznivom počasí je prieskum pomerne ľahkou úlohou, stačí mať dobré oči a vedieť rýchlo a presne zakresliť na mape pozorované podrobnosti. Ľahká je samozrejme v tom prípade, ak nepriateľské územie nie je bránené zo vzduchu a zo zeme. V opačnom prípade sa totiž alebo vykoná bojová úloha, alebo letci nebudú mať čas ani len pomodliť sa... Pred štartom sme sa dohodli, že prieskum vykonáme kľzavým letom. Počasie bolo vynikajúce, viditeľnosť veľmi dobrá, bol ozajstný letný deň. Let do Prešova prebehol pokojne, mohlo sa zdať, že sme na vojenskom cvičení. Ľudia pracujúci na poliach sa pozerali nahor, niektorí dokonca mávali, a potom pokračovali v práci. Nad Prešovom sme urobili široký oblúk, spenetrali sme ulice a námestia. Všade bolo veľa vozidiel, mnohé mali označenie Červeného kríža. Nikto na nás nestrielal, očividne nečakali, že sem doletí poľské pozorovacie lietadlo. Napokon, krúžili sme veľmi nízko, a nad mestom sme leteli tesne nad strechami domov. Potom sme sa rozhodli, že poletíme pozdĺž cesty vedúcej do Bardejova (*v skutočnosti to bolo severovýchodne od Prešova smerom na Medzilaborce – pozn. A. O.*). Náhle sme si všimli, že cestou smerom na sever uháňa odkryté vozidlo. Klesám, zrazu vidíme, že sú to nemeckí vojaci (???) , majú na hlavách typické čapice. Pozorovateľ ma mocno tľapká po ramene, nariaďuje, aby som nad nimi zakrúžil, a mohli sme tak do nich spustiť paľbu z palubného guľometu. Nalietavam z boku poľnej cesty, pozorovateľ spustil do idúceho vozidla dlhú guľometnú dávku ... Zaprášilo sa, zadymilo sa, auto prešlo krajnicou, spadlo do

²¹RAJNINEC, J.: Slovenské letectvo 1939 – 1944, diel I. Bratislava : Ministerstvo obrany SR 1997, s. 44-45 (ďalej len RAJNINEC, J.: Slovenské); EMMERLING, M.: Luftwaffe nad Polską. Časť I. – Jagdflieger. Gdyňa 2002, s. 58 (ďalej len EMMERLING, M.: Luftwaffe).

priekopy a prevrátilo sa... Letíme ďalej smerom k hranici, tu náhle vidíme, že na zákrute poľnej cesty sa smerom k Poľsku tiahne dlhá kolóna konských záprahov, ťahajúcich delá... Tak vy takto – pomysleli sme si. Znova klesám a manévrujem strojom tak, aby pozorovateľ mal dobrú pozíciu na streľbu do kolóny. Guľometná dávka ppor. Kuczu spôsobila na zemi veľký zmätok, konské záprahy do seba narážajú, posádka kolóny sa bezradne rozprchla na všetky strany... Opakujem nálety, palubný guľomet strieľa na plné obrátky, obaja sme v bojovom tranze... Letom späť padajú posledné strely, minuli sa nám náboje. Nemci boli natoľko zaskočení, že na nás nevyslali ani jednu streľu.“²²

Prízemná hmla znemožnila ďalší prieskumný let posádok 56. pozorovacej eskadry nad Slovenskom z letiska v Mrowli aj ráno 5. septembra 1939. Niekoľko minút po 5.00 hod. sa posádka pozorovacieho lietadla R – XIII D s pozorovateľom ppor. Mieczysławom Marcolom a pilotom des. Szymonom Kitom bezvýsledne vrátila ihneď po štarte. Fragment záznamu o tomto lete, zachovaný v zápisníku letov eskadry, znie nasledovne: „Prvý ranný prieskumný let bol pre hmlu bezvýsledný.“ Po zlepšení poveternostných podmienok obaja letci už „tradične“ odleteli nad územie stredného a východného Slovenska.²³ Veliteľ letectva armády *Karpaty* si v tento deň do denníka zapísal: „Vyznamenal sa pozorovateľ ppor. M[arcola] prízemným prieskumným letom za Prešovom, priniesol v.[e]l[mi] presné informácie o zoskupení nepriateľa na strednom Slovensku. Lietadlo husto ostreľovalo gulometná paľba.“²⁴

Zo záznamu vyplýva, že ide o posádku pozorovateľa ppor. Mieczysława Marcolu, avšak slovenský historik vojnového letectva, Juraj Rajninec, na základe výskumu zistil, že 5. 9. 1939 o 10.30 hod. prenikla pri taktickom prieskume nad Prešov posádka poľského pozorovacieho bombardovacieho lietadla typu P – 23 B *Karas* (?!), pričom pozorovateľ paľbou z palubného guľometu zaútočil na slovenskú pechotu pochádzajúcu po námestí Pittsburskej dohody. Viaceré skutočnosti nasvedčujú tomu, že to bolo lietadlo pozorovateľa ppor. Mariana Wójtowicza, ale poľské pramene datujú jeho let dňom 4. septembra 1939 (*k tomuto dňu sa prikláňa aj František Onofrej, ktorý skúmal túto otázku na základe výskumu slovenskej tlače, a ktorý uvádza informácie potvrdzujúce deň 4. septembra 1939 – pozn. A. O.*). Poľské pramene teda datujú spomínanú udalosť dňom 4. septembra 1939, a slovenské zasa dňom 5. septembra 1939. Znamená to azda, že 5. septembra 1939 sa nad Slovenskom v blízkosti Prešova a Bardejova, kde sa vtedy formovali oddiely nemeckej 1. horskej divízie, objavilo iné poľské lietadlo? Všetko nasvedčuje tomu, že áno. Nebol to však *Karas* z 31. prieskumnej eskadry (*tu sa objavuje chybné označenie typu poľského stroja, a súčasne aj chyba pri numerovaní eskadry – pozn. A. O.*), ale pozorovacie lietadlo typu R XIII D s posádkou v zložení: pozorovateľ ppor. Mieczysław Marcola a pilot des. Szymon Kita z 56. pozorovacej eskadry. Juraj Rajninec píše, že dňa 5. 9. 1939 slovenská protilietadlová obrana presnou paľbou poškodila poľské pozorovacie lietadlo R – XIII D (!!!), a súčasne tvrdí, že ho pilotoval seržant Jan Czarnecki. Archívne materiály uložené v Londýne však let a zranenie serž. Czarneckého celkom jednoznačne datujú dňom 6. septembra 1939, aj keď nepoukazujú na slovenskú OPL (*slovenské pramene let a zranenie poľského pilota datujú dňom 5. 9. 1939 – pozn. A. O.*). Podľa nemeckých informácií dňa 5. septembra 1939 o 11.00 hod. poľské lietadlo, nespozorované slovenskými jednotkami, zaútočilo strmhlavým letom na tábor vo Veľkom Lipníku, ktorý ležal severne od Kežmarku blízko hraníc s Poľskom a ostreľovalo kolóny vojsk neďaleko Prešova a Michaloviec, čím slovenské jednotky utrpeli straty. Tento let

²²KRÓL, W.: Front, ref 9, s. 59-62; PAWLAK, J.: Polskie, ref 2 na strane 408 uvádza, že let sa uskutočnil 4. 9. 1939. Bola to prvá bojová akcia s použitím palubných zbraní, akú posádka 56. pozorovacej eskadry vykonala na území Slovenska. Autor opisujúci priebeh akcie označuje ciele útoku ako nemecké. Je to nesprávne označenie, keďže aj podľa nemeckých údajov to boli slovenské jednotky. Okrem toho, keď poľský pilot opisoval útok (spomienka pochádza zo 70. rokov), nemohol v období oficiálnej politiky priateľstva PLR s ČSSR písať o slovenskej armáde negatívne. Zo spomienok pilota vyplýva, že posádka lietadla zaútočila na oba ciele.

²³IPMS, Denník.

²⁴IPMS, Denník pplk. let. Olgierda Tuskiewiczza, ref 13.

spôsobil vydanie nových rozkazov pre stíhacích pilotov zoskupených v *Slowakische Jagdgruppe*, keďže poľské prieskumné lietadlá sa dovtedy beztrešne objavovali nad Slovenskom. Piloti zo stíhacej letky 11 zo Žiliny (*Jagdstaffel Sillein*) a stíhacej letky 12 z Piešťan (*Jagdstaffel Piešťany*) dostali rozkaz vytvoriť trojčlenné roje a znemožniť podobné poľské akcie. Tieto fakty teda jasne poukazujú na bojový let posádky 56. pozorovacej eskadry v zložení: pozorovateľ ppor. Mieczysław Marcola a pilot des. Szymon Kita.²⁵ Avšak dátum 5. septembra 1939 potvrdzuje, že ostreľovanie poľského pozorovacieho lietadla R – XIII D slovenskou pozemnou guľometnou paľbou v hlásení veliteľa letectva armády *Karpaty* sa odohralo v blízkosti Bardejova. V slovenských prácach sa uvádza nesprávne priezvisko pilota: nebol ním serž. Jan Czarniecki, keďže dňa 5. septembra 1939 pilotom posádky pozorovateľa ppor. Mieczysława Marcolu, operujúcej nad Slovenskom, bol pilot des. Szymon Kita.²⁶ Správy o letoch poľských posádok nájdeme aj v súdobej slovenskej tlači. Vydanie *Slováka* zo 7. septembra 1939 uvádza: „...Vysoké Tatry, 6. septembra... Včera a dnes poľskí letci preleteli nad Popradom, Prešovom a inými mestami. Naša protiletadlová obrana, guľometná strelba a naše stíhacie lietadlá ich však donútili odletieť, takže nemohli bombardovať naše územie.“²⁷

Dátum 5. 9. 1939 a ostreľovanie protiletadlovou obranou v okolí Prešova jednoznačne poukazuje na pozorovacie lietadlo R – XIII D pozorovateľa ppor. Mieczysława Marcolu, ktorý pravdepodobne mohol preniknúť taktiež nad Poprad. Na druhej strane, dátum 6. septembra 1939 a zmienka o stíhacích lietadlách nám dovoľuje usudzovať, že išlo o udalosť neďaleko Prešova, kde zostrelili poľské *erko*. V neskorších hodinách dňa 5. septembra 1939 boli lietadlá 56. pozorovacej eskadry mimoriadne aktívne. Toho dňa vykonali celkom sedem prieskumných letov a jeden kuriérny let. Na prieskumné lety vyleteli z letiska v Mrowli: pozorovateľ ppor. Kazimierz Kucza s pilotom serž. Janom Czarnieckým, pozorovateľ por. Edmund Sienkiewicz a pilot des. Konstanty Gawlik, pozorovateľ por. Brunon Okoński s pilotom des. Romanom Skrzyńským, pozorovateľ por. Mieczysław Gorzeński a pilot ppor. Zbigniew Żmigrodzki, a napokon kpt. Eugeniusz Arciuszkiewicz s pilotom st. serž. Hipolitom Kazimierczakom. Veliteľ letectva armády *Karpaty*, pplk. let. Olgierd Tuskiewicz, maximálne využíval všetky posádky eskadry a posielal ich na lety v rôznych smeroch, keďže štáb armády *Karpaty* potreboval aktuálne informácie o situácii na fronte a o pohybe nemeckých vojsk. Lietadlá posielali najmä do oblastí severne od rieky Visly a nad Slovensko.²⁸ Posádka pozorovateľa kpt. Eugeniusza Arciuszkiewicza, ktorá prenikla nad Bardejov, dostala za úlohu potvrdiť hlásenie pobočky rozvedky *Sanok* o tom, že v okolí Bardejova a Prešova sa objavili transporty s nepriateľským vojskom. Posádka prenikla nad Bardejov a pozorovateľ ostreľoval z palubného guľometu nemeckých vojakov v kúpeľnom stredisku. O tejto udalosti, podobne, ako o odhalení sídla akéhosi nemeckého veliteľského štábu v Kúpeľnom dome v Bardejove, podal veliteľ posádky hlásenie okolo 16.30 hod. po návrate z letu. Nasledujúceho dňa sa ukázalo, že to nie je nemecká 2. horská divízia, ako sa pôvodne predpokladalo, ale útvary novej nemeckej jednotky – 1. horskej divízie, ktorá sa tu sústredila pred plánovaným útokom na pozície poľskej 2. horskej brigády.²⁹ Mjr. Witold Zaniewski zo štábu letectva armády *Karpaty* si neskôr trochu prehnane zaspomínal na straty, ktoré posádky poľských

²⁵EMMERLING: Luftwaffe, ref 21, s. 86.

²⁶PETRIK, OLEJKO: Karpacie, ref 13, s. 78-79.

²⁷Kópia článku v zbierke autora.

²⁸IPMS, Denník, ref 4. V literatúre sa stretávame s nepresnou informáciou, ktorá tvrdí, že veliteľom posádky s pilotom des. Romanom Skrzyńským bol pozorovateľ por. Por. Stanislaw Ostaszewski.

²⁹Działania militarne w Polsce południowo-zachodniej. Praca zbiorowa pod redakcją W. Wróblewskiego. Warszawa, 2001, s. 364. V niektorých prácach sa spomínaný let datuje dňom 4. septembra 1939. Pod týmto dátumom sa však v zápisníku letov eskadry neuvádza žiaden záznam, ktorý by potvrdzoval let posádky pozorovateľa kpt. Eugeniusza Arciuszkiewicza.

³⁰IPMS, Hlásenie o činnosti letectva armády *Karpaty* v období od 1. do 17. 9., autor: mjr. Witold Zaniewski zo štábu letectva armády *Karpaty*. Akta lotnictwa *Karpaty*, Lot.A.II.3/1c. Kópia dokumentu v zbierke autora (ďalej len IPMS, Hlásenie).

eriek spôsobili pri náletoch protivníkovi na Slovensku: „Podľa informácií spravodajstva utrpeli Nemci na Slovensku veľké straty, ktoré im spôsobili naše *erka* strelbou z kĺzavého letu.“³⁰

Činnosť posádok 56. pozorovacej eskadry veľmi sťažovali poľské jednotky, ktoré podľahli atmosfére psychózy spôsobenej ohrozením vojenského letectva a ostreľovali vlastné lietadlá. Toho dňa boli ostreľované všetky stroje eskadry, a posádky sa vracali z bojových letov na letisko v Mrowli na lietadlách silne poškodených strelbou. Mechanici ich museli rýchlo opraviť a pripraviť na ďalšie bojové lety, keďže šanca na doplnenie náhradných dielov a súčiastok bola takmer nulová (*veliteľ 56. pozorovacej eskadry rozhodol o pridelení jedného spojovacieho lietadla RWD – 8 pre potreby 5. spojovacieho roja, ktorý sa po strate svojho „ervédéčka“ ocitol v nezávideniahodnej situácii – pozn. A. O.*)³¹

Prvé dni vojny sa niesli v znamení veľkej aktivity posádok 56. pozorovacej eskadry nad územím Slovenska. Až do šiesteho dňa vojny sa lety posádok 56. pozorovacej eskadry zaobišli bez strát, no 6. septembra 1939 sa nad Slovenskom odohrala letecká tragédia. Vtedy uskutočnila 56. pozorovacia eskadra sedem priekumných letov, pričom po celý čas bola pod velením armády *Karpaty*. Jej posádky, rovnako ako posádky 31. prieskumnej eskadry, obetavo bojovali vo svojom operačnom priestore, pričom letci lietali bez sprievodu poľského stíhacieho letectva. Boli vystavení sústavnému nebezpečeniu, hroziacemu zo strany protilietadlovej obrany nepriateľa, ako aj vlastnej OPL. Letci z pohraničnej eskadry však napriek tomu lietali s veľkou odvahou a presne vykonávali úlohy pridelené štábom armády *Karpaty*. Už o 4.30 hod. vyštartovala do oblasti Kieliec prvá posádka, a po nej o 8.00 hod. odleteli pozorovateľ kpt. Marian Sukniewicz a pilot serž. Czesław Wismont ďalším *erkom* z letiska Mrowli do oblasti Karpát s úlohou preskúmať územie od Tarnowa po hranicu so Slovenskom, na úseku doliny Popradu a Dunajca. Po nich vykonávali taktický letecký prieskum v pohraničí a nad územím Slovenska dvojčlenné posádky v zložení: pozorovateľ ppor. Kazimierz Kucza a pilot ppor. Zbigniew Żmigrodzki, pozorovateľ por. Stanisław Ostaszewski s pilotom serž. Janom Czarneckým, a pozorovateľ por. Edward Porada s pilotom des. Marianom Piaseckým. Pri prieskume lokalizovali okolo 9.00 hod. na ceste Nowy Sącz – Zakliczyn motorizovanú kolónu nepriateľa, dlhú 6 km, ktorej predné línie boli 3 km južne od Zakliczyna. Na ceste Limanowa – Nowy Sącz spozorovali kolónu kavalérie a logistiky. O 17.00 hod. letecký prieskum hlásil ďalšie tri motorizované kolóny postupujúce z juhu smerom na Bocheň, Brzesku a Wojniczu. Jedna z posádok priniesla vo večerných hodinách hlásenie o motorizovanej kolóne dlhej 8 km, postupujúcej po trase Nowy Sącz – Gromnik (*boli to oddiely nemeckej 4. ľahkej divízie, ktoré obklúčili pozície poľskej 2. divízie pechoty – pozn. A. O.*). Avšak nie všetky posádky priniesli užitočné poznatky z taktického prieskumu. Nevrátila sa posádka s pozorovateľom por. Edwardom Poradom a pilotom des. Marianom Piaseckým. Okolnosti ich záhadnej smrti sa podarilo objasniť až roku 2000. Vo výkone bojovej úlohy protilietadlová obrana ťažko ranila ľavú ruku pilota serž. Jana Czarneckého. Napriek ťažkému zraneniu a prestrelenej nádrži sa mu podarilo vrátiť so strojom R – XIII D na letisko v Mrowli (*raneného pilota o niekoľko hodín previezli cez Lvov do nemocnice v Lide – pozn. A. O.*)³²

V literatúre sa často stretávame so spornými tvrdeniami o tom, ktorá, resp. koho protilietadlová obrana ostreľovala a presnou paľbou poškodila spomínané poľské pozorovacie lietadlo R – XIII D, pilotované serž. Janom Czarneckým. V tejto súvislosti treba vziať do úvahy tri možné scenáre:

- Bola to slovenská protilietadlová obrana. Lietadlo mohlo zaletieť do slovenského hraničného pásma do blízkosti Bardejova. Ak sa tak stalo, v tom prípade slovenské pramene podávajú nesprávny dátum letu, a síce 5. septembra 1939.

³¹IPMS, Denník, ref 4; PAWLAK, J.: Polskie, ref 2, s. 316.

³²IPMS, Denník, ref 4.

- Mohla to byť taktiež nemecká protiletadlová obrana, ktorá bola počas trvania vojny veľmi aktívna.
- Omylom to mohla byť poľská protiletadlová obrana. Stávalo sa to mimoriadne často nad pozíciami a tylovými líniami armády *Karpaty*.

Ak by sme prvý z uvedených scenárov považovali za správnu odpoveď na položenú otázku, vtedy poľské odborné práce túto udalosť datujú dňom 6. septembra 1939, no v slovenských prácach sa tento let, ako aj zranenie pilota datujú dňom 5. septembra 1939. Z toho vyplýva, že jedna zo strán uvádza nepresný dátum. Ako správna odpoveď nám teda ostáva jeden z ďalších scenárov, pričom oba sú pravdepodobné. Musíme si pritom uvedomiť veľkú aktivitu poľskej protiletadlovej obrany. Otázkou dostatočne objasňuje záznam v zápisníku bojových letov 56. pozorovacej eskadry nasledujúceho znenia: „Počas bojového letu bol serž. Czarniecki ranený do ľavej ruky vlastnými vojskami v okolí Tarnowa. Odpilotoval lietadlo na letisko a odišiel na liečenie do Lidy.“³³

Informácie o udalosti dopĺňa svedectvo mjr. Witolda Zaniewského zo štábu letectva armády *Karpaty*: „Naše letecké posádky sa viac obávali našich oddielov, než Nemcov. V armáde [*Karpaty* – pozn. D. S.] sme zaznamenali tri zostrelenia [našich lietadiel] vlastnými oddielmi, ktoré okrem toho ostreľovali každý stroj. Vojsko evidentne nepozná obrysy [resp. výsostné znaky poľského letectva – pozn. D. S.]“³⁴

Deň 6. septembra 1939 bol pre letcov spod Vilna a Lidy dňom najťažších bojových operácií, veľmi bohatým na udalosti. Bilancia toho dňa nevyzerala pre 56. pozorovaciu eskadru veľmi optimisticky, keďže na večer disponovala len štyrmi funkčnými lietadlami typu R – XIII D a okrem toho stratila v boji dvoch pilotov a dvoch pozorovateľov. O letoch nad územím Slovenska pilot por. Stanisław Orda uviedol: „Naša eskadra vykonávala na R. XIII prieskumné lety nad celým územím Slovenska až po maďarskú hranicu. Ani jeden z našich poznatkov nebol využitý.“³⁵ Ako dodal pilot por. Antoni Jankowski: „Eskadra lietala naďalej rozpoznávacie lety; lety trvali 3 hodiny, niekoľkokrát sme leteli nad Slovenskom.“³⁶

³³Tamže; PETRIK, OLEJKO: *Karpackie*, ref 13, s. 79-80. Serž. Władysław Kamiński z pozemného personálu 56. pozorovacej eskadry zapísal nasledovnú správu: „Ráno odleteli pilot serž. Czarniecki s pozorovateľom dôstojníkom v zálohe, ktorého meno si už nepamätám, na prieskum územia. Po chvíli sa vracia i vystreľuje dymovnicu. Pilot serž. Czarniecki vystupuje zo stroja, zdvíha ruku, celú krvavú. Keď letel smerom na Rzeszów, ktorý je od leteckej bázy našej eskadry (*Mrowla* – pozn. A. O.) vzdialený niekoľko desiatok kilometrov, všimol si na zemi malé obláčky dymu. Zorientoval sa, že sú to nemecké vojská, ktoré na neho strieľajú, siahol pravou rukou na rýchlostný prevod. V tom momente ho zasiahli do ruky tri náboje z guľometu. Pilot zachoval duchapritomnosť, otočil sa, a pristál na našom letisku. Na inkriminovanom území vtedy ešte neboli nemecké jednotky, takže strieľalo buď poľské vojsko, alebo nejakí diverzanti. Onedlho vyštartovali ďalšie lietadlá vzdušného spravodajstva a zaznamenali, že nemecké vojsko sa blíži k Rzeszowu.“ Por.: *Spomienky*.

³⁴IPMS, Hlásenie; ref. 30, Správa, ref 19; KRÓL, W.: *Front*, ref 9, s. 70-73. Ďalším svedectvom výnimočnej aktivity poľskej OPL bol opakovaný let posádky pozorovateľa por. Stanisława Ostaszewského a pilota des. Szymona Kitu na spojovacom lietadle RWD – 8 do oblasti Tarnowa. Obaja sa rovnako presvedčili o tom, že poľská pechota strieľa takpovediac do všetkého, čo lieta. Zostrelili ich vlastné oddiely. Stroj mal prestrelený nosník, výstužné vzpery krídla a benzínovú nádrž. Podľa inej verzie udalosti leteli na pozorovacom lietadle R – XIII D. Veliteľ 56. pozorovacej eskadry opísal túto udalosť nasledovne: „Museli núdzovo pristáť [na území Poľska – pozn. D. S.]. Po zapchatí diery v benzínovej nádrži a vypustení vzduchu z pneumatiky, keďže druhá bola prestrelená, odštartovali a pristáli na letisku. Lietadlo bolo tak rozstrieľané, že ho rozmontovali a niektoré časti previezli do Lvova. Trup a krídla sa zničili na letisku. Posádka si zaslúži najvyššie uznanie.“ V literatúre venovanej tejto problematike sa stretávame s informáciou o lete posádky 56. pozorovacej eskadry v zložení: pozorovateľ por. Brunon Okoński a pilot des. Roman Skrzyński v poludňajších hodinách toho dňa, ktorá fotografovala nemeckú pancierovú kolónu v úseku Busko – Jędrzejów – Kijie a v klzavom lete ostreľovala nepriateľskú kolónu vozidiel. Táto informácia však nemá žiadnu oporu v zachovaných dokumentoch eskadry, konkrétne v zápise letov 56. pozorovacej eskadry a v hláseniach, resp. spomienkach letcov tejto jednotky.

³⁵IPMS, Svedectvo ppor. Stanisława Ordu, ref 7.

³⁶IPMS, Svedectvo ppor. A. Jankowského, ref 7.

Nasadenie 56. pozorovacej eskadry vskutku neprineslo žiadne ovocie, keďže posádka 31. prieskumnej eskadry neuskutočnili nad Slovenskom žiaden bombardovací útok. Dňa 6. septembra 1939 posádka pozorovateľa por. Edwarda Poradu a pilota des. Mariana Piaseckého na pozorovacom lietadle typu R – XIII D vyštartovala na prieskumný let nad Slovenskom, letiac cez úsek nad Bochniou a Nowym Sączom. Ani jeden z nich sa už nevrátil na letisko v Mrowli, a preto ich považovali za nezvestných. V bojovom denníku 56. pozorovacej eskadry nachádzame krátku zmienku o tejto udalosti: „Posádka s por. Poradom a des. Piaseckým sa nevrátila z bojovej úlohy, nemáme o nej žiadne správy.“ V správe o činnosti letectva armády *Karpaty*, ktorú napísal mjr. Witold Zaniewski, nájdeme ďalšiu krátku zmienku: „56. poz.[orovacia] esk[adra]. Stratila sa jedna posádka v oblasti Dunajca – ppor. Porada (pozorovateľ) a pilot kaprál.“ Do zápisníka letov eskadry toho dňa zapísali: „Personálny stav: strata 2 pilotov – poddôst. a jeden dôst. poz[orovateľ]. Materiálny stav: zostali 4 lietadlá R XIII a jedno lietadlo RWD – 8.“ V ďalšom z dokumentov sa zachovala strohá poznámka štábu: „Straty vlastných lietadiel – 2, 1 sa nevrátilo z prieskumu, jedno vážne poškodené strelbou a neschopné ďalšej služby.“³⁷

Ďalšiu kapitolu tohto príbehu stratenej poľskej posádky doplnili zanietenci dejín letectva František Onofrej a Belo Nižník v lete roku 2000 v Prešove. Obaja vyše 40 rokov vedeli, že vo vojenskej časti mestského cintorína v Prešove sa nachádza hrob poľského vojaka. Vďaka pomoci Juraja Rajnince zistili, že sú v ňom pochované pozostatky dvoch poľských letcov, ktorých zostrelili dňa 6. 9. 1939. Na náhrobný kameň napísali až roku 1998 meno por. Edwarda Poradu, meno druhého letca na kameni chýbalo až do leta 2000. Vtedy som Františkovi Onofrejovi odovzdal informáciu o osobných údajoch druhého letca, ktoré chýbali na náhrobnom kameni. Informácie o ňom som čerpal z práce O. Cumfta a H. K. Kujawu *Księga lotników polskich poległych, rannych i zaginionych*. Druhým letcom bol pilot des. Marian Piasecki. Takto vďaka poľsko-slovenskej spolupráci a vzájomnej pomoci vyrobili novú náhrobnú tabuľu, a po 61 rokoch sa v septembri 2000 podarilo doplniť „bielu stránku“ dejín poľského letectva zo šiesteho dňa vojny. Do septembra 2000 na listine ľudských strát poľských letcov zo dňa 6. septembra 1939 stál pri menách pozorovateľa por. Edwarda Poradu a pilota des. Mariana Piaseckého zápis „nevrátili sa z bojového nasadenia“. Neznáme ostávalo aj miesto posledného odpočinku oboch letcov. Informácie, ktoré boli doposiaľ uverejnené v poľskej literatúre o letoch do oblasti nad Bochniou a Nowym Sączom, sú nepresné. Nie je predsa možné, aby sa letci spomínanej posádky samovoľne ocitli počas vojny nad územím Slovenska, či snád sa akosi *ad hoc* rozhodli pre návrat do svojej leteckej základne v Mrowli letom nad územím nepriateľského štátu. Odpoveď na otázku, čo robila posádka pozorovacieho lietadla R – XIII D nad územím Slovenska, správne znie: posádka uskutočňovala taktický prieskum oblasti Bochnia – Nowy Sącz, dolinou Popradu prenikla na slovenské územie, fotografovala úsek Spišská Nová Ves – Prešov a chcela sa vrátiť do základne v Mrowli preletom nad priestorom Prešova a Bardejova. Mjr. Witold Zaniewski zo štábu armády *Karpaty* vo svojom povojnovom svedectve o bojových akciách letectva v septembri 1939 prezentoval takýto názor: „Vo všeobecnosti bolo v tomto období na Slovensku málo stíhacieho letectva protivníka, a jeho OPL bola málo efektívna.“³⁸

Avšak Veliteľstvo slovenských Vzdušných zbraní (VVZ) veľmi pozorne sledovalo akcie posádok prieskumných bombardovacích lietadiel typu P – 23 B Karaš z 31. prieskumnej eskadry, ako aj posádok pozorovacích lietadiel z 56. pozorovacej eskadry, ktoré sa až príliš často objavovali vo vzdušnom priestore Slovenska. MNO preto v ranných hodinách okolo 6.00 hod., dňa 6. 9. 1939, rozhodlo o presune trojčlenného roja stíhačiek Avia B.534 zo stíhacej letky 45 (*podľa nemeckého označenia od 1. septembra 1939 dve stíhacie letky 45 a 49 tvorili Jagdstaffel 13* – pozn. A. O.) z letiska v Spišskej Novej Vsi na poľné letisko v Ňar-

³⁷IPMS, Hlásenie, ref 30; Správa, ref 19.

³⁸IPMS, Hlásenie, ref 30.

šanoch ležiace neďaleko Ražňan, asi 2 km južne od Sabinova. Ich úlohou bolo chrániť Prešov, Kapušany, Solivar a Ňaršian pred leteckým útokom. Lietadlá stíhacej letky pilotovali veliteľ roja rtk. let. František Hanovec, pilot stíhacej letky 49 des. Martin Žiaran, a des. Viliam Jaloviar. Ich prílet vopred neavizovali, lúka určená ako pristávacia plocha bola nepokosená, ale stíhačky Avia B.534 pristáli bez problémov. Na mieste ich už čakali mechanici letky. Piloti vyčkávali na rozkaz na zásah.³⁹

Keď pozorovacie lietadlo R – XIII D s pozorovateľom por. Edwardom Poradom prenikalo do doliny Popradu a ďalej do okolia Prešova, vyhnalo to do vzduchu trojčlenný roj stíhacích lietadiel Avia B.534 z Ňaršian. Roj niekoľko minút po štarte do akcie zaútočil na poľské *erko* južne od letiska v Ňaršanoch. Zasiahnuté poľské lietadlo začalo horieť a rútilo sa na zem (*pozorovateľ sa pokúšal vyskočiť pomocou padáka z horiaceho stroja, ale nepodarilo sa mu to* – pozn. A. O.) v blízkosti obce Ostrovany, neďaleko Sabinova. Pilot, ktorý pravdepodobne utržil zásah vo vzduchu, zhorel v kabíne. Telo pozorovateľa s neotvoreným padákom ostalo po páde nehybne ležať vedľa vraku stroja. Pozostatky oboch letcov preniesli po niekoľkých dňoch na cintorín v Prešove, a tu ich pochovali (*V mestskom archíve v Prešove sa však nenachádza žiadna zmienka o tejto udalosti, keďže kronika mesta sa začína až rokom 1945. V archívnych dokumentoch cintorína sa nachádza len zápis o hrobe dvoch poľských letcov z roku 1939* – pozn. A. O.). Podľa svedectva obyvateľky Prešova pani Husovskej sa pohrebu poľských letcov v prešovskom rímsko-katolíckom kostole, ktorý mal slávnostný charakter, zúčastnilo veľa Prešovčanov. Pani Husovská a jej dcéra sa o poľský hrob starajú dodnes. V roku 1998 sa historikom a letcom z Aeroklubu v Prešove podarilo zistiť osobné údaje poľského pozorovateľa. Prešovský letec a modelár Belo Nižník, ktorý sa tohto hrobu ujal, umiestnil na ňom tabuľku s textom s malou chybou: „Pilot por. Edward Porada, pozorovateľ desiatnik neznámy. 56. poľská eskadra. Zostrelený pri obci Ostrovany 6. septembra 1939, lietadlo R – XIII Lublin.“ Posledné detaily tejto tragédie, ktorej podrobnosti dlhé roky skúmali spomínaný Belo Nižník a jeho priatelia z Aeroklubu v Prešove a zo Slovenského Leteckého Zväzu gen. M. R. Štefánika, sa podarilo objasniť na základe rozhovorov s pamätníkmi až po vyše 61 rokoch. Belo Nižník spomínal: „V ten snežný deň sa nad Prešovom objavilo nespoznateľné lietadlo. Ktosi zavolať na poľné letisko v Ňaršanoch, s ktorým už vtedy fungovalo telefonické spojenie, a informoval pilotov stíhačiek Avia B.534. Traja piloti, ktorí práve hrali futbalový zápas s mechanikmi, museli hru prerušiť, a tak, ako boli oblečení – v trenírkach, skočili do kabín a za chvíľu už boli vo vzduchu. Ihneď po štarte sa stretli s poľským R – XIII D, ktorý letel naproti. Útok bol bleskový. Zostrelené lietadlo dopadlo v plameňoch na zem. Telá letcov ležali vo vraku a vedľa neho niekoľko dní, pričom medzitým ich, žiaľ, zhanobili túlavé psy. Až po 10. dňoch kaplán z Ostrovian vymohol od vojenských orgánov napriek ich odporu, aby telá pochovali na cintoríne v Prešove. Tak sa stalo 16. septembra 1939. V päťdesiatych rokoch mi môj inštruktor v Aeroklube, starý pán Bramník, po prvýkrát ukázal tú mohyľu. Vtedy bola veľmi zanedbaná. Pred pár rokmi som urobil z plastu poľskú šachovnicu, na ktorej sme umiestnili meno por. pilota Edwarda Poradu, ktoré sme našli v literatúre. Dnes už viem, že nebol pilotom, ale pozorovateľom, čiže nápis treba opraviť. Priezvisko des. pilota Mariana Piaseckého som do 26. júna 2000 nepoznal, a vďaka poľskej pomoci som ho dopísal na náhrobnú tabuľku. Po 61 rokoch mohyla letcov 56. eskadry prestala byť anonymnou. Možno, že v Poľsku žijú rodiny tých letcov, ktoré by mali vedieť, kde sú pochovaní ich blízki, o ktorých hroby sme sa vždy starali, a na ktorých každý rok obyvatelia Prešova zapalujú sviece.“⁴⁰

³⁹PETRIK, OLEJKO: Karpacie, ref 13, s. 81-85. Slovenský historik Peter Chorvát v štúdiu *Prešov v poľskej kampani*, uverejnenej vo *Vojenskej histórii* 2002, č. 2 (ďalej len CHORVÁT, P.: Prešov), na s. 113-114 tvrdí, že stíhačky pochádzali zo stíhacej letky 49, keďže v oficiálnych rozkazoch veliteľstva slovenského letectva z tohto obdobia sa stíhacia letka 45 nespomína.

⁴⁰PETRIK, OLEJKO: Karpacie, ref 13, s. 81-85. Neskôr každému zo stíhacích pilotov z Ňaršian priznali 1/3 zostrelenia.

Dňa 3. 9. 2000 sa štáb Poľskej Televízie z regionálneho strediska v Rzeszów, vedený redaktorom Andrzejom Potockým, vybral na Slovensko. Na cintoríne v Prešove ich už čakala skupina slovenských letcov – veteránov, ktorí veľmi ochotne pomáhali pri natáčaní programu venovanému posádke zostrelého pozorovacieho lietadla R – XIII D. Toho dňa sa v Ostrovany v kronike miestnej fary našiel zápis: „Dňa 6. 9. 1939 slovenský letec zostrelil poľské lietadlo, ktoré spadlo neďaleko tunajšej stodoly. Benzín zo zostrelého lietadla zapálil stodolu.“

Televízny štáb sa vydal po stopách svedkov tejto udalosti. Navštívil aj rodinnú usadlosť rodiny Bánayovcov. Pani Edita Tkáčová – Bano, ktorá mala roku 1939 12 rokov, si zaspomínala na osudný deň: „Bola asi ôsma hodina ráno. Sedela som v izbe, a v tom som náhle počula výstrely. Celá vystrašená som sa rozbehla k oknu a uvidela plamene ohňa za dvorom, ktorý patril D. Banovi. Horela naša stodola, na ktorú z lietadla dopadla horiaca nádrž benzínu z lietadla. Hasili sme ju – ja sama som priniesla niekoľko desiatok vedier s vodou, ale žiaľ zhorela do tla. Lietadlo spadlo asi 150 metrov ďalej, za kaplnku stojacu pri ceste. Šľahali z neho plamene, a až keď vrak zhorel, podišli sme k nemu. Telá oboch letcov zhoreli, pamätám sa, že časti tela ležali vedľa lietadla a boli priam upečené. Jeden z letcov mal veniec doslova privarený k telu. Po dvoch-troch dňoch spálené telá poľských letcov preniesli do miestnej márnice, odkiaľ ich neskôr previezli na mestský cintorín v Prešove.“⁴¹

Na základe tohto svedectva sa podarilo poopraviť informácie o prípade – obaja letci zhoreli vo vraku stroja. Františkovi Onofrejovi sa podarilo získať od svedkov tragédie ďalšie informácie, z ktorých vyplýva, že v momente štartu slovenských stíhačiek na letisku v Ňaršanoch jednej z Ávií B.534 nenaskočil motor a proti poľskému lietadlu vyštartovali len dvaja piloti, pričom tretí bol vo vzduchu až vo chvíli, keď sa horiace poľské „erko“ rútilo na zem. Prešovské vydanie *Slováka* dňa 7. septembra 1939 písalo: „6. septembra o 8 hod. a 6 minúte priletel nad Ostrovany neďaleko Sabinova poľský jednoplošník s trojčlennou posádkou (*tu sa vyskytla chyba, pretože posádka bola dvojčlenná* – pozn. A. O.) s poľským znakom. Slovenský stíhací roj ho zostrelil prvou sériou výstrelov. Lietadlo začalo horieť už vo vzduchu. Pozorovateľ ešte pred pádom lietadla na zem zhodil bomby (*v skutočnosti to bola horiaca benzínová nádrž* – pozn. A. O.), tie spadli na stodolu ostrovianskeho dvora, ktorá zhorela. Pozorovateľom poľského lietadla bol por. Edward Porada, ktorý zahynul. Pilot desiatnik zhorel, jeho totožnosť sa nepodarilo určiť. Krátko potom priletelo lietadlo toho istého typu, avšak s nemeckým znakom. Rój stíhačiek chcel do neho spustiť paľbu, ale posádka lietadla dávala znamenie, aby do neho nestrieli. Náš roj po rozpoznaní nemeckého lietadla nestrielal. Po zmene kurzu na sever začalo toto cudzie lietadlo strieľať do roja stíhačiek. Poľské lietadlo zostrelil čatár pilot Hanovec.“⁴²

Z uvedeného opisu jednoznačne vyplýva, že poľské lietadlo zostrelil rtk. let. František Hanovec. Ten spomínal na túto udalosť takto: „Počas nemeckého útoku na Poľsko som bol vo formácii letky 45 (eskadry – pozn. A. O.) na letisku v Spišskej Novej Vsi. Spočiatku sme nevykonávali žiadne lety. Jedného dňa ma poslali s trojčlenným rojom na poľné letisko

⁴¹Tamže. P. Chorvát v citovenej práci tvrdí, že v zostrelenom lietadle zhorelolen telo pilota. Pozri: CHORVÁT, P.: Prešov, ref 39, s. 114-115.

⁴²Kópia denníka *Slovák* v zbierke autora. Z počiatočného výskumu F. Onofreja vyplývalo, že pilotom ktorý zostrelil poľské „erko“, bol pilot des. Viliam Jaloviar.

⁴³RAJLICH, J.: Jeden z tatranských orlů. V: Letectví + Kosmonautika 2002, č. 13, s. 26. Rtk. let. František Hanovec za tento čin dostal vyznamenanie Za hrdinstvo 2. stupňa a nemecký Železný kríž II. triedy. Za zmienku stoja aj nemecké údaje, ktoré uvádzajú, že dňa 6. 9. 1939 8.00 hod. trojčlenný roj stíhačiek Avia B.534 z Jagdstaffel 13 lokalizoval a zostrelil poľské lietadlo v okolí Prešova a že autorom zostrelu bol rotník František Hanovec, ktorého sprevádzali piloti slob. Žiaran a slob. Jaloviar (*v skutočnosti mali obaja hodnosť desiatnik* – pozn. A. O.). Spočiatku sa Slováci domnievali, že zostrelili prieskumné bombardovacie lietadlo typu PZP P – 43 a dokonca narátali troch (!!!) padlých poľských letcov, avšak onedlho sa ukázalo, že zostreleným lietadlom je pozorovacie lietadlo R – XIII D z poľskej 56. pozorovacej eskadry.

Ňaršany, v okolí Sabinova ... Priletelo poľské lietadlo a z palubných zbraní ostreľovalo Prešov. Spolu s des. Žiaranom a des. Jaloviarom sme lietadlo zostrelili. Do ďalších bojov som nezasiahol.“⁴³

Príbeh poľskej posádky, zostrelenej dňa 6. septembra 1939 pri Sabinove, uzatvára archívny dokument, datovaný 20. septembra 1939, a síce správa odoslaná zo štábu slovenskej skupiny OPL „Ealia“ veliteľstvu poľnej armády *Bernolák*, uložený vo VHA v Trnave: „Čo sa týka osobných údajov rotníka Hanovca, nazdávam sa, že zásluha za zostrelenie nepriateľského lietadla prislúhuje v plnej miere celému roju, preto dávam rozkaz, aby všetci traja piloti boli ohodnotení rovnako a posielam preto úplné údaje o pilotoch celého roja.“⁴⁴

List podpísal mjr. let. Justín Ďurana, ktorý rtk. let. Františkovi Hanovcovi, des. Martinovi Žiaranovi a des. Viliamovi Jaloviarovi priznal svorne po 1/3 zostrelu v skupinovom súboji s poľským lietadlom.⁴⁵

Veľmi tajuplne znie opis nemeckého lietadla, ktoré podľa správy v Slováku ostreľovalo slovenské stíhačky Avia B.534 po odlete smerom na sever od miesta stretnutia. Ak sa tak skutočne stalo, prečo nemecká posádka strieľala do spojeneckých slovenských stíhačiek? Aj nemecké pramene totiž potvrdzujú, že po zostrele poľského lietadla priletelo do oblasti bojového stretu druhé lietadlo, ktoré – ako vyplýva zo správy – bolo označené čiernym krížom bez bielej obruby (*išlo o výsostný znak na trupe lietadla R – XIII D, biely rovnoramenný kríž – čiže eskadrové označenie strojov 56. pozorovacej eskadry, ktoré omylom považovali za kríž Luftwaffe – pozn. A. O.*). To údajne ostreľovalo slovenské stíhačky, pričom po zhodení bômb uniklo smerom na Poľsko.⁴⁶ Ak to vôbec bol nemecký stroj, mohlo to byť jedno z pozorovacích lietadiel typu Henschel Hs – 123 z 2. Staffel/Aufklärungsgruppe (H) 14 z letiska v Žiline. Očiti svedkovia udalosti, ktorí si na trupe lietadla všimli kríž, si tento pravdepodobne pomýlili s výsostným označením 56. pozorovacej eskadry (*ktoré malo tvar kríža – pozn. A. O.*) na inom z jej lietadiel. Znamená to snáď, že jedno z lietadiel eskadry preniklo nad Slovensko po lietadle s pozorovateľom por. Edwardom Poradom na palube? Z poľských prameňov vyplýva, že taktický prieskum v karpatskom úseku poľských hraníc 6. septembra 1939 vykonávali už spomínaný pozorovateľ kpt. Marian Sunkiewicz s pilotom serž. Czesławom Wismontom, pozorovateľ ppor. Kazimierz Kucza s pilotom ppor. Zbigniewom Źmigrodzkým, a napokon pozorovateľ ppor. Stanisław Ostaszewski a pilot serž. Jan Czarnecki. Všetko nasvedčuje tomu, že toho dňa sa nad predmestiami Prešova objavilo druhé poľské pozorovacie lietadlo typu R – XIII D. Ak zo zoznamu poľských „eriek“ vyškrtne stroj posádky ppor. Stanisława Ostaszewského a pilota serž. Jan Czarneckého, ktorý sa poškodený paľbou OPL vrátil na letisko v Mrowli, prichádzajú do úvahy posádky dvoch zostávajúcich strojov: pozorovateľ kpt. Marian Sunkiewicz a pilot serž. Czesław Wismont, a ppor. Kazimierz Kucza s pilotom ppor. Zbigniewom Źmigrodzkým. Avšak dodnes sa s úplnou istotou nedá určiť, ktorá z posádok sa „zatúlala“ do okolia Prešova.⁴⁷ Citované vydanie *Slováka* z 7. septembra 1939 ďalej uvádza: „Z okolia Humenného hlásia, že naša obrana tu zaznamenala prelet poľského lietadla, falšivo označeného nemeckými znakmi. Naš stíhací roj lietadlo vyhnal.“ Všetko nasvedčuje tomu, že to bol stroj posádky kpt. Marian Sunkiewicz – serž. Czesław Wismont, alebo posádky ppor.

⁴⁴PETRIK, OLEJKO: Karpackie, ref 13, s. 84-87.

⁴⁵Tamže; ELERT, R.: Reiter im Polenfeldzug. Hamburg 1941, s. 12. Juliusz Molski, ktorý skúma osudy poľských letcov padlých počas tzv. obrannej vojny roku 1939 sa snažil vyše 10 rokov lokalizovať na Slovensku miesto zostrely poľského pozorovacieho lietadla R – XIII D. Údaje, ktoré mu poskytol Slovenský Červený kríž, nasvedčovali, že to bolo v okolí Starej Lubovne, čo však nebola správna stopa. Podľa informácií publikovaných v citovanej knihe nemeckého autora Elerta boli v dňoch 4. – 6. septembra 1939 v okolí Starej Lubovne zostrelené dve poľské lietadlá. V prípade dátumu 6. 9. 1939 všetko nasvedčuje tomu, že ide o udalosť z Ostrovian, avšak ohľadom údajného zostrely dňa 4. 9. 1939 nemožno v poľskej literatúre nájsť žiadne potvrdzujúce informácie. Treba vziať do úvahy aj propagandistický charakter nemeckej publikácie, čo pripúšťa domnienku, že to bola klamlivá informácia.

⁴⁶ELERT, ref 45, s 97.

⁴⁷PETRIK, OLEJKO: Karpackie, ref 13, s. 84-87.

Kazimierz Kucza – ppor. Zbigniew Żmigrodzki. Prekvapujúce sú však dve skutočnosti, a síce spomenuté nemecké výsostné znaky, čo možno vysvetliť omylom v dôsledku ich podobnosti so znakom 56. pozorovacej eskadry, a na druhej strane zmienka o akcii slovenských stíhačiek, ktorú poľské pramene nepotvrdzujú. Chýbajú informácie o roji stíhačiek VZ. Nie je vylúčené, že to bol trojčlenný roj stíhačiek Avia B.534 z letiska v Ňaršanoch.

Po zostrele poľského lietadla veliteľstvo „Bernolák“ požiadalo Ministerstvo národnej obrany o posilnenie protilietadlovej obrany Prešova s cieľom znemožniť ďalšie akcie poľského letectva. Už 7. septembra 1939 presunuli desať stíhacích lietadiel Avia B.534 stíhacej letky 37 z Piešťan (podľa nemeckého označenia tvorili obidve stíhacie letky 37 a 39 spolu so stíhacou letkou 38 od 1. septembra 1939 dve letky – Jagdstaffel 11 a Jagdstaffel 12 – pozn. A. O.) pod velením npor. let. Ondreja Ďumbalu a npor. let. Vladimíra Kačku (ich ochranu zabezpečovala 4. protilietadlová rota vyzbrojená dvanástimi kanónmi typu Oerlikon s kalibrom 20 mm, rozmiestnená po obvode plochy letiska v Prešove – na poľnom letisku v Nižnom Šebeši [dnes mestskej časti Prešova Nižnej Šebastovej], označované tiež ako Išla, resp. Šarišské lúky – pozn. A. O.). Tri stíhačky Avia B.534, ktoré dňa 6. septembra 1939 zostrelili poľské pozorovacie lietadlo R – XIII D v okolí Sabinova, sa taktiež premiestnili sem z poľného letiska v Ňaršanoch. Avšak v nasledujúcich dňoch už k vzdušným súbojom s posádkami lietadiel 56. pozorovacej eskadry nedošlo.⁴⁸

Napriek strate jednej posádky, 6. septembra 1939, bola 56. pozorovacia eskadra ako jediná poľská jednotka operujúca na juhu krajiny, ktorá bola poverená výkonom prieskumných letov nad územím Slovenska. V zápisníku letov eskadry nájdeme v rubrike bojové lety dňa 7. 9. 1939 nasledovný zápis: „Počet bojových letov – 3, iných – 1, oblasť – Tarnów, Nowy Sącz, Bardejov.“

Zo zápisu vyplýva, že tri posádky pozorovacích lietadiel R – XIII D vyštartovali z letiska v Mrowli na svoj posledný prieskumný let pred premiestnením na iné letisko: dve leteli nad územie Malopoľska a jedna nad územie Slovenska. Pozorovateľ por. Antoni Zajączkowski s pilotom por. Antonim Jankowskim leteli do oblasti východne od Tarnowa a pozorovateľ ppor. Mieczysław Marcola s pilotom des. Tomaszom Tubisom nad Nowy Sącz.⁴⁹ Výsledky oboch prieskumných letov boli pozitívne a obe posádky sa vrátili na letisko v Mrowli. Lietadlo s posádkou: pozorovateľ kpt. Eugeniusz Arciuszkiewicz – pilot des. Konstanty Gawlik fotografovalo južný úsek, konkrétne okolie Bardejova. Poľská posádka úspešne vykonala úlohu a vrátila sa do leteckej základne. Ku kontaktu s lietadlami z redislokovanej slovenskej stíhacej letky 37 nedošlo. Všetky poľské posádky toho dňa ostrelovali počas výkonu bojovej úlohy protilietadlová obrana nepriateľa.⁵⁰

Úmerne k rastúcemu tempu ústupu poľských jednotiek klesal počet letov 56. pozorovacej eskadry nad slovenským územím. Operačný priestor poľských leteckých posádok sa rýchlo presúval do okolia Lvova. Územie Slovenska sa tak pre Veliteľstvo armády *Malopoľska* stalo ďalekým tylovým územím protivníka. Po presune 56. pozorovacej eskadry na poľné letisko Nienadowa uskutočnili pozorovacie lietadlá R – XIII D eskadry 8. septembra 1939 dva posledné prieskumné lety v pohraničnom úseku Gorlice – Jasło – Krosno – Pilzno – Rzeszów (čiže oproti *Bardejovu a Prešovu* – pozn. A. O.). Pozorovateľ por. Mieczysław Gorzeński s pilotom ppor. Stanisławom Ordcom vyštartovali ráno a popoludní toho istého dňa túto úlohu zopakovali pozorovateľ ppor. Kazimierz Kucza s pilotom serž. Czesławom Wismontom. Akcie sa zaobišli bez vzdušných súbojov so slovenskými stíhačkami z letky 37, avšak v súlade so „zvyklosťami“ boli obidve posádky ostrelované nepriateľskou i vlastnou protilietadlovou obranou.

Súčasne s presunom frontovej línie smerom na východ hľadali posádky 56. pozorovacej eskadry terén vyhovujúci kritériám poľného letiska. Dňa 8. 9. 1939 popoludní pozorovateľ

⁴⁸Tamže; OLEJKO, A.: Tropami, s. 14-16.

⁴⁹IPMS, Správa, ref 19. Informácia, že pozorovateľom, ktorý letel s pilotom ppor. Antoni Jankowským, bol ppor. Stanisław Orda je nesprávna.

⁵⁰Tamže. Nesprávne sa uvádza, že pozorovateľom, ktorý letel s pilotom des. Konstanty Gawlikom bol ppor. Zbigniew Żmigrodzki.

por. Brunon Okoński s pilotom des. Romanom Skrzyńským hľadali novú pristávaciu plochu pre svoju eskadru, ktorá už vtedy disponovala len štyrmi pozorovacími lietadlami R – XIII D a jedným spojovacím lietadlom RWD – 8. Po poldruhodinovom lete hlásili rozpoznanie pristávacej plochy v Stubne, ležiacom 20 km severovýchodne od Przemysla. Po 8. septembri 1939 sa pozorovacie lietadlá R – XIII D posádok z 56. pozorovacej eskadry už neobjavovali nad územím Slovenska. Jednotku redislokovali na poľné letiská na východe Poľska. Jej bojové úlohy sa zmenili v súlade so smernicami štábu armády *Matopolska*. Súbežne s rýchlou zmenou frontovej línie sa zmenili aj rozkazy pre letcov 56. pozorovacej eskadry, ktorých už nepoverovali bojovými úlohami v blízkosti územia Slovenska, hoci ešte 12. septembra 1939 pozorovacie lietadlo R – XIII D s dvojčlennou posádkou v zložení: por. let. Antoni Zajączkowski – ppor. let. Zbigniew Żmigrodzki preniklo do priestoru Karpát v úseku Sambor – Chyrów – Ustrzyki Dolne – Drohobycz.⁵¹

A. OLEJKO: DIE KAMPFTÄTIGKEIT DER 56. BEOBACHTUNGSESKADRON DER ARMEE
„KARPATEN“ ÜBER DIE SLOWAKEI IN DEM VERTEIDIGUNGSKRIEG IM JAHRE 1939

Im Herbst 1939 bestand die Luftwaffe der polnischen Armee *Karpaten* (*Armia „Karpaty“*) aus zwei Eskadronen: die 31. Beobachtungseskadron aus dem 3. Fliegerregiment aus Poznan und das 5. Fliegerregiment aus Lidy in Vilne. Beide Eskadronen wurden durch die 5. Verbindungsschar ergänzt, die sich am Flughafen Lublinek in Lodza ausbildete. Die 56. Beobachtungseskadron wurde an dem Feldflughafen in Mrowla heimisch, über dem der Oberst dipl. Witold Morawski aus dem Stab der Armee „Karpaten“, dem Befehlshaber des Stabs der Luftwaffe in Warschau in dem telegraphischen Bericht Nr. 691/mob. szt. Lot., der am 30. August 1939 um 15.30 gesendet wurde, meldete: „Ich melde, dass der Flugplatz Mrowka (richtiger Name *Mrowla – Bem. des Autoren.*), der 9 Kilometer nordwestlich von Rzeszow liegt, für die 31. Beobachtungseskadron bereit fertig ist.“

In Einklang mit der Verordnung des Kriegsministeriums wurde die 56. Eskadron, ähnlich wie die anderen Beobachtungseskadronen, verkleinert und in zwei Staffeln reorganisiert. Während des Verteidigungskrieges im Jahre 1939 dienten hier 12 Offiziere, 80 Unteroffiziere und Soldaten. Zum Zeitpunkt der Entfesselung des Kriegskonfliktes am 1.9.1939 wurde die polnische Luftnachrichtenerstattung am 1.9.1939 auf den südlichen Frontsektor hingeeilt und ihre Operationstätigkeit schloss auch den Teil des slowakischen Gebietes um den Bergpass Dukla ein. Die Beobachtungsflüge über dem Bergpass Dukla realisierte eine von den zwei Luftwaffengarnisonen der 31. Beobachtungseskadron, wobei sehr wahrscheinlich ist, dass bei dieser Tätigkeit auch eine von den Garnisonen der 56. Beobachtungseskadron Beitrag leistete. Es ist schwierig zu beurteilen, welche von den beiden Garnisonen der Eskadron im Luftraum über dem Bergpass Dukla geriet, da beide in der Umgebung tätig waren. Aus diesem Grund ist es nicht ausgeschlossen, dass in dem slowakischen Grenzgebiet beide Einheiten erschienen. Alles bezeugt also, dass über die Slowakei ein von den Zweideckern Typ PWS – 26 aus der Unteroffizierschule für Fliegernachwuchs verlief, der vor dem Bombardieren der Flugplätze der erwähnten Schule in Krosno und Moderówka entflohen. Die Luftaufklärung der Eskadronen beider polnischen Armeen „Krakau“ und „Karpaten“ über slowakische Grenzgebiete zeigte, dass die grösste Gefahr die motorisierten Einheiten des Feindes sind. Der schnelle Fortgang des deutschen XXII. Panzerkorps, der aus dem Gebiet der Slowakei antrat, drohte nämlich mit der Unterbrechung der polnischen Frontlinie im Gebiet von Beskid Wyspoweg früher, als den Hauptkräften der Armee „Krakau“ gelingt, aus dem gedrohten Gebiet Schlesiens zu fliehen. Die ersten Kriegstage verliefen im Zeichen einer grossen Aktivität der Garnisonen der 56. Beobachtungseskadron über dem Gebiet der Slowakei. Bis zum 6. Tag des Krieges erforderten die Flüge der Garnisonen der 56. Beobachtungseskadron keine Verluste, doch am 6.9.1939 spielte sich über die Slowakei eine Fliegerkatastrophe ab. An dem Tag unternahm die 56. Beobachtungseskadron sieben Aufklärungsflüge, wobei sie die ganze Zeit unter dem Kommando der Armee „Karpaten“ stand. Ihre Garnisonen, ebenso wie die Garnisonen der 31. Beobachtungseskadron, kämpften aufopfernd in ihrem Operationsraum, wobei die Piloten ohne Begleitung der polnischen Jagdluftwaffe flogen. Sie wurden einer permanenten Gefahr ausgestellt, die aus der Seite der Luftabwehr des Feindes, als auch der eigenen OPL drohte. Die Piloten aus der Grenzeskadron flogen trotzdem mit grossem Mut und füllten die von dem Stab der Armee „Karpaten“ zugeteilten Aufgaben mit grosser Pünktlichkeit durch.

Preložil: Mgr. Dušan Segeš

⁵¹Tamže. V literatúre venovanej tejto problematike sa možno stretnúť s tvrdením, že posádka v zložení por. let. Antoni Zajączkowski – ppor. let. Zbigniew Żmigrodzki vykonala dňa 12. 9. 1939 dva prieskumné lety, avšak v zápisníku letov 56. pozorovacej eskadry sa zápis potvrdzujúci túto informáciu nenachádza.