

Wojciech Zmyślony

Krzyż Walecznych pilota Luftwaffe

„Jednemu pech, drugiemu szczęście”

Muzeum Sił Powietrznych

Dęblin 2026

www.polishairforce.pl

Polskie Siły Powietrzne w II wojnie światowej

Artykuł pobrano ze strony www.polishairforce.pl

Jednemu pech, drugiemu szczęście

**Materiały zebrane i przygotowane
z okazji konferencji popularyzacyjnej
poświęconej przeszłości lotnictwa
z cyklu „HISTORIA SKRZYDŁAMI MALOWANA”
pod patronatem Prezydenta Koszalina**

Koszalin, 26–27 czerwca 2026 r.

Krzyż Walecznych pilota Luftwaffe

Przedstawiona w tym artykule historia to kolejny mikroskopijny wycinek II wojny światowej, pokazujący, jak bardzo zawikłany był ten konflikt – i jak bardzo zaskakujące bywało to, kto walczył przeciwko komu, gdzie i dlaczego. Opisywane wydarzenie miało miejsce o świcie 6 czerwca 1944 r., a związane było z historią Luftwaffe, Royal Air Force i Południowoafrykańskich Sił Powietrznych. Zaangażowanych w nie było dwóch Południowoafrykańczyków, Australijczyk i Polak, siedzący odpowiednio za sterami trzech Spitfire'ów i Junkersa 52. Rozegrało się na Krecie i w Libii, a dalszy ciąg miał miejsce w Egipcie i Wielkiej Brytanii. Co jednak najdziwniejsze – zakończyło się odznaczeniem polskim Krzyżem Walecznych pilota Luftwaffe za czyn, jakiego dokonał wciąż jeszcze mając na swoim mundurze (i na ogonie swego samolotu) hitlerowską swastykę...

Na początku czerwca 1944 r. rejon Morza Śródziemnego podzielony był między aliantów a III Rzeszę. Alianci zajmowali całe wybrzeże Afryki, Maltę i Sycylię. Walczyli też w południowych Włoszech i przesuwali się mozolnie na północ, zdobywając kilometr po kilometrze Półwysep Apeniński.

Niemcy okupowali wciąż całą Francję, północne Włochy, a także Jugosławię i Grecję. Najdalej na południe wysuniętym terenem, gdzie wciąż stacjonowali żołnierze Wehrmachtu, była Kreta.

Największa grecka wyspa położona była bardziej na południe niż Malta czy północne przylądki Afryki. Z uwagi na to umiejscowienie była bardzo istotna strategicznie, ponieważ umożliwiała kontrolę przestrzeni powietrznej i szlaków morskich we wschodniej części Morza Śródziemnego.

Kreta została zaatakowana przez Niemców i Włochów w maju 1941 r. w ramach operacji powietrznodesantowej „Merkury” (Unternehmen „Merkur”). Wyspy broniły wojska greckie oraz Brytyjski Korpus Ekspedycyjny, złożony także z oddziałów australijskich i nowozelandzkich.

Wojska alianckie skapitulowały po niespełna dwóch tygodniach ciężkich walk. Od tego czasu Kreta pozostawała w rękach niemieckich i włoskich, a później – wyłącznie niemieckich, aż do zakończenia II wojny światowej.

W 1944 r. ciężar zaopatrzenia stacjonującego na wyspie garnizonu niemieckiego dźwigały już niemal wyłącznie jednostki lotnicze – eskadry transportowe Luftwaffe. Z Grecji kontynentalnej dowoziły żołnierzy, amunicję, żywność, pocztę i wszelkie inne niezbędne zaopatrzenie. Przewaga



Mapa przedstawiająca orientacyjną trasę przelotu Gepr. Zygmunta Świeczkowskiego z Maleme na Krecie w rejon Tmimi w Libii oraz umiejscowienie lotnisk Bu Amud i Savoia, z których wystartowały Spitfire'y ścigające Junkersa.



Junkers 52 1Z+GZ z 15 Eskadry 1 Pułku Bombowego Specjalnego Przeznaczenia (15. Staffel, Kampfgeschwader zur besonderen Verwendung 1; 15./KGzbV 1) podczas lotu nad Polską w 1939 r. Na innym egzemplarzu, choć tak właśnie oznakowanym (1Z+GZ), w nocy z 5 na 6 czerwca 1944 r. z Krety odleciał Gefr. Zygmunt Świeczkowski. W maju 1943 r. KGzbV 1 przemianowano na Transportgeschwader (TG 1), z zachowaniem dotychczasowego podziału i numeracji eskadr (Staffel) i dywizjonów (Gruppe).

Brytyjczyków na morzu i ciężkie straty zadawane statkom transportowym w praktyce odcięły Wehrmacht na Krecie od dostaw drogą morską.

Ostatnie zwycięstwo (?) australijskiego asa

W czerwcu 1944 r. 94 Dywizjon Myśliwski RAF (94 Squadron) bazował na lotnisku polowym Bu Amud koło Tobruku w Libii (według alianckiego systemu oznaczeń LG 147). Miał na wyposażeniu Spitfire'y różnych wersji (Mark V i Mark IX), w które dopiero co został przebrojony z używanych



Junkersy 52 (w tym wraki) na nadmorskim lotnisku w Maleme podczas walk o Kretę w maju 1941 r. Na zdjęciu dostrzec można wybuch bomb, zrzuconych z samolotów Bristol Blenheim IV z 14 Dywizjonu Bombowego RAF (14 Squadron). Widoczne na zdjęciu należały do sił inwazyjnych, a trzy lata później Ju 52 były podstawą zaopatrzenia Wehrmachtu na tej greckiej wyspie. Z tego samego lotniska w nocy z 5 na 6 czerwca 1944 r. zdezerterował Gefr. Zygmunt Świeczkowski. IWM (CM 880).

dotychczas Hurricane'ów IIC. Mimo znikomej aktywności Luftwaffe na tym obszarze, niemal codziennie piloci wykonywali różnorodne zadania. Były to w owym czasie eskorty samolotów rozpoznawczych oraz bombowców, patrole nad konwojami, a także starty alarmowe w celu przechwycenia nieprzyjacielskich lub nierozpoznanych samolotów.

Dowódcą jednostki był S/Ldr Russell George Foskett, Australijczyk. Przed wojną pracował jako urzędnik i w 1940 r. zaciągnął się do Royal Australian Air Force. Po przeszkoleniu, od lipca 1941 r. służył w Afryce Północnej w 80 Dywizjonie Myśliwskim RAF (80 Squadron). Latając na Hurricane'ach i uzyskując pięć zestrzeleń w latach 1941–1942, zdobył



S/Ldr Russell George Foscett pozujący przy kabine Spitfire'a z 94 Dywizjonu Myśliwskiego RAF.

tytuł asa myśliwskiego. Po trwającym od marca do października 1943 r. odpoczynku, objął dowodzenie 94 Dywizjonu RAF.

Przed świtem 6 czerwca 1944 r. pełnił służbę dyżurną, gdy został poderwany w powietrzu. W dzienniku działań bojowych (Operations Record Book) 94 Dywizjonu RAF odnotowano:

Dowódca, Squadron Leader R. G. Foscett, DFC (Aus.402652) przechwycił JU.52 i zmusił go do lądowania w TMIMI.¹

W innym miejscu dodano:

1 The National Archives (TNA), AIR 27/757/11, Operations Record Book No. 94 Squadron, R.A.F.

Wystartował alarmowo podczas nocnej gotowości, by przechwycić X raid² 353. X raid okazał się być JU.52. Squadron Leader Foskett ostatecznie przechwycił wroga i zmusił go do lądowania koło TMIMI.³

W dokumencie dodano, że lot trwał od godz. 4:55 do 7:15. Foskett pilotował Spitfire'a F.IX MA766 GO-F.

Dokładny opis tego wydarzenia Australijczyk zawarł w meldunku:

Z uwagi na obecność w rejonie sam. npla. latających zbyt wysoko dla Beau[fighter]ów, prowadziłem nocną gotowość we współpracy z Beau[fighter]ami. Jako że wszystkie Beau[fighter]y były niesprawne w nocy 5/6, byłem w gotowości sam.

Wystartowałem alarmowo przeciwko X.353 o godz. 5:00 przy prawie pełni Księżyca, na kursie 314° i wysokości poniżej angels 4 [4000 stóp, tj. ok. 1200 m], co doprowadziło mnie w 15 minut w pobliże sam. npla na wysokości angels 7 [7000 stóp, tj. ok. 2150 m], by utrzymać łączność głosową przez radio. Zszedłem w dół na angels 4, a potem na poziom ziemi, by spróbować przechwycenia, i przez jakieś 15 minut leciałem w miejscu uznanym za znajdujące się w pobliżu sam. npla. On leciał stale z 150 mil/godz., co podsunęło myśl, że to może być jeden z naszych w tarapatach. Duża chmura cumulus zakryła teraz Księżyc i padało mocno i ciągle, więc widoczność ze Spit[fire'a] IX była niezmiernie słaba i prawie nie dało się utrzymać prędkości zbliżonej do intruza. Sam. npla wypuścił serię czerwonych flar, ale minąłem go i musiałem zrobić zwrot o 180°. Sam. npla wyrzucił wtedy kolejny zestaw czerwonych flar na zerowej wysokości. Nie mogłem go dostrzec w deszczu i przez następne 3/4 godziny trwały pościg i karuzela między 7000 stóp a poziomem ziemi, wchodzenie i wychodzenie z deszczu i chmur, nad całą Zatoką Bomba.

Ponieważ sam. npla był tak nisko, a ja byłem przez większość czasu tak blisko, kontroler z „KORKOCIĄGU”⁴ nie był w stanie mi pomóc w jakikolwiek dokładny sposób. Sam. npla znikł, a po jakichś dziesięciu minutach pojawił się nad GAZALĄ na zerowej wysokości. Ja wtedy patrolowałem wybrzeże na zerowej wysokości między GAZALĄ a TMIMI, a na wschodzie zaczynało świtać. Zostałem ponownie naprowadzony na sam. npla, ale musieliśmy się minąć. Tymczasem pojawił się w tym rejonie Beau[fighter] z [lotniska] TOCRA i również był naprowadzany. Jednak 2 minuty później powiedzieli mi, że sam. npla okrążył „KORKOCIĄG” i odleciał na ptn. zach. na 50 stopach [ok. 15

2 X raid – kryptonim oznaczający nierozpoznany samolot wykryty za pomocą radaru.

3 Ibidem.

4 Kryptonim naziemnego stanowiska naprowadzania (ang. Corkscrew).

m] więc poleciałem na przechwycenie. Zaczęło już być jasno i po przechwyceniu Beau[fighter]a zakręciłem na południe i dostrzegłem sam. npla jakieś 30 mil [ok. 45 km] na zachód od TMIMI, lecący na zachód na poziomie ziemi.

Myślałem najpierw, że to D.C.3, ale potem zobaczyłem, że to JU.52 z normalnymi oznaczeniami. Zbliżyłem się ostrożnie od prawej strony, jako że chciałem zmusić go do lądowania: a nie chciałem podchodzić zbyt blisko w obawie, że tylny strzelec może nagle wystrzelić, jednak wieżyczka była nieobsadzona. Sam. npla skrzył na północ zaraz na południe od TMIMI i wyglądał, jakby zamierzał zaatakować statek [typu] Liberty na mieliźnie w pobliżu, zatem wystrzeliłem krótką serię od czoła, daleko przed nim, by zmusić go do skręcenia. Przyniosło to natychmiastowy rezultat w postaci wystrzelenia przez niego białej racy i próby zmiany kursu z północnego na południowy. Wystrzeliłem kolejną krótką serię wzdłuż jego prawej burty próbując doprowadzić go do bazy lub na lotnisko TMIMI. On zdecydował się jednak lądować na wprost, i na końcu zrobił cyrkiel, przy czym strzeliła mu lewa opona. Z „KORKOCIĄGU” wyruszyła ciężarówka i wzięła go do niewoli. Następnie wróciłem do bazy [nieczytelne] po 2 godzinach 20 minutach.

Statek [typu] Liberty strzelał do sam. npla z Boforsa po tym, jak ja wystrzeliłem swoją pierwszą serię, ale on był daleko poza ich zasięgiem.

Przypuszczalnie, jeniec myślał, że wystrzelenie flar zapobiegnie [nieczytelne].

Zgłoszenie:- 1 – JU.52 zdobyty. (Zniszczony z punktu widzenia wojny)

Zużycie amunicji:- 40 x działko [?] 200 [?] k.m. [?]⁵

Nieco po Fosketcie w powietrze wzbila się również para Spitfire'ów VC z 3 Dywizjonu Myśliwskiego SAAF (3 Squadron). Lt Mervyn Walter Stephen Jones i Lt Graham Kinsey wystartowali z lotniska znanego jako Savoia (właściwie Luigi di Savoia, obecnie Al-Abrak) w Libii, próbując przechwycić nierozpoznany samolot znajdujący się w odległości ok. 100 km (65 mil). Nie byli w stanie go odnaleźć w powietrzu, jednak zlokalizowali Junkersa 52 już po jego lądowaniu koło Tmimi.

Lot ten opisano w meldunku załączonym do dziennika działań bojowych tej jednostki:

5 TNA, AIR 27/760, Operations Record Book No. 94 Squadron, R.A.F – Appendices.



Samoloty 94 Dywizjonu Myśliwskiego RAF w locie nad Morzem Śródziemnym. Jako drugi widoczny jest Spitfire F.IX MA766 GO-F, którego pilotował S/Ldr Russell George Foskett 6 czerwca 1944 r.



Samoloty 3 Dywizjonu Myśliwskiego SAAF w 1944 r., w tym na pierwszym planie Spitfire LF.IX PT615 z widocznymi na kadłubie literami kodowymi tej jednostki – CA. Dwa samoloty tej jednostki (w wersji Mark VC) rankiem 6 czerwca 1944 r. bezskutecznie usiłowały przechwycić Junkersa 52 pilotowanego przez Zygmunta Świeczkowskiego i odnalazły go dopiero po przymusowym lądowaniu.

MELDUNEK WS. NIEPRZYJACIELSKIEGO SAMOLOTU – JU 52

Sekcja Czerwona (Lt. Jones i Lt. Kinsey) wystartowała alarmowo dziś rano o 06:23, samolotom nakazano obranie kursu 130°. Po 25 minutach lotu dostrzeżono JU 52, w obcych oznaczeniach, na pustyni koło Termimi⁶.

Obaj piloci zeszli w dół na zerową wysokość i przelatując obok wrogiego samolotu zauważyli prawdopodobnie samochód pancerny i powóz konny. Wokół kręciło się kilka osób w piżamach i piloci uznali, że był to nieprzyjaciel. Później ustalono, że załogę stanowił tylko jeden polski sierżant⁷, który uciekł z terytorium okupowanego przez nieprzyjaciela.⁸

Opisane wcześniej przechwycenie i przymuszenie do lądowania Junkersa 52 niektórzy autorzy przypisują do konta zwycięstw powietrznych S/Ldr Foskett jako jego ostatnie pewne zestrzelenie (co łącznie daje wynik 6 i ½ – 0 – 5, tj. sześć zestrzeleń pewnych indywidualnie, jedno zestrzelenie pewne wspólnie z innym pilotem i uszkodzenie indywidualne pięciu samolotów)⁹. Prawda jest jednak o wiele bardziej złożona.

Ucieczka z Krety

Na miejscu pilot Junkersa został wzięty do brytyjskiej niewoli. Znalaziono przy nim dokument tożsamości, stwierdzający, że jest to Gefreiter (starszy szeregowiec) Siegmund Świeczkowski. Był to Polak wcielony do niemieckiego wojska jako mieszkaniec Wolnego Miasta Gdańska. Nim zgermanizowano jego personalia, nazywał się Zygmunt Świeczkowski.

Pilot i samolot należeli do 15 Eskadry 1 Pułku Transportowego (15. Staffel, Transportgeschwader 1; 15./TG 1). Polak nie miał wrogich zamiarów i nawet gdyby w powietrzu nie spotkał Spitfire'a, i tak wylądowałby gdzieś w Libii. Z Krety wystartował bowiem jedynie po to, by się poddać – a potem dołączyć do Wojska Polskiego walczącego przeciwko Niemcom.

6 Właściwie: Tmimi.

7 Skrót myślowy oznaczający podoficera pilota. W Royal Air Force (i lotnictwach Wspólnoty Brytyjskiej) sierżant (Sergeant) był najniższym stopniem, jaki mógł mieć członek personelu latającego.

8 TNA, AIR 27/37, Oorlogsdagboek van – War Diary of No. 3 Squadron S.A.A.F.

9 Shores C., Williams C., Aces High, Volume 1. A Tribute to the Most Notable Fighter of the British and Commonwealth Forces of WWII, Grub Street, Londyn 1994, s. 265; Shores C., Aces High, Volume 2. A Further Tribute to the Most Notable Fighter Pilots of the British and Commonwealth Air Forces in WWII, Grub Street, Londyn 1999, s. 89; Thomas A., Spitfire Aces of North Africa and Italy, Osprey Publishing, Oksford, 2013, s. 79.

SAFE CONDUCT

The soldier who carries this safe-conduct is using it as a sign of his genuine wish to give himself up. He is to be disarmed, to be well looked after, to receive food and medical attention as required, and is to be removed from the zone of combat as soon as possible.

Żołnierz przedstawiający niniejszą przepustkę ma szczerą wolę podania się. Należy go rozbroić, dobrze traktować, nakarmić, w razie potrzeby opatrzyć i jak najprędzej usunąć ze strefy niebezpiecznej.

PRZEPUSTKA

Jak przejść do nas:

- Korzystaj z każdej okazji. Korzystaj z ciemności lub mgły.
- Pozostaw Twoją broń (nawet i bagnety). Starać się broń tak schować, aby Niemcy nie mogli jej znaleźć.
- Zbliżaj się do linii Sprzymierzonych tylko w małych grupach — nie większych jak trzech.
- Podnieś ręce do góry i powiewaj czerną białym chusteczką lub ta ulotka wystarczy.

Pożyteczne zwroty angielskie

Zwroty angielskie	Jak wymawiał	Tłumaczenie polskie
I surrender	Aj surrender	Ja poddałem się
We surrender	Łi surrender	My poddałem się
I am a Pole	Aj em e pol	Jestem Polakiem
We are Poles	Łi ar pols	My jesteśmy Polakami
My comrade want to surrender, too	Maj kamrad* want to surrender tu	Także moi koleżdy chcą się poddać
I am wounded	Aj em fundyd	Jestem ranny
I am hungry	Aj em hantry	Jestem głodny
Can I have coffee (tea)?	Ken aj how koffi (ti)?	Daj mi kawę (herbatę)?
Have you got a cigarette?	How ju got e sigaret?	Czy masz papierosa?

Dwustronna ulotka zrzucała z alianckich samolotów nad okupowaną Europą i III Rzeszą, skierowana do polskich żołnierzy Wehrmachtu i zachęcająca ich do dezercji. Nie można wykluczyć, że jeden z tego typu druków trafił w ręce Zygmunta Świeczkowskiego i przyczynił się jakoś do jego decyzji o ucieczce.

Jak potem zeznał, na lotnisko Maleme w zachodniej części Krety przyleciał jako pasażer na pokładzie Junkersa 52 z lotniska Ateny-Tatoi wieczorem 4 czerwca 1944 r. Towarzyszyła mu jego stała załoga (też jako pasażerowie): Uffz.¹⁰ Quolke (pierwszy pilot), Gefr. Streifneder (radiotelegrafista) i Flg.¹¹ Dilong (strzelec pokładowy). Lotnicy ci mieli zabrać z Maleme innego uszkodzonego Junkersa 52 i przetransportować go lotem do Grecji kontynentalnej.

Cały następny dzień Świeczkowski z kolegami spędził w Maleme. Lot powrotny miał się odbyć późnym wieczorem. Wówczas podjął ostateczną decyzję o ucieczce. Gdy załoga szykowała się do odlotu, zaproponował, że odbierze Junkersa 52 z płyty postojowej i podkołuje do lotniskowej wieży kontroli lotów, by zabrać na pokład pozostałą trójkę lotników. Zamiast tego, o godz. 23:50 (2:50)¹² samodzielnie wystartował z lotniska.

Świeczkowski wziął kurs na północ i leciał tak przez 30 mil (ok. 45 km), po czym skręcił na południowy zachód (kurse 240 stopni) i pokonał 100 mil (ok. 160 km). Następnie, zaczął lecieć po linii łamanej, by zgubić pościg: spodziewał się, że wysłane za nim zostaną myśliwce. Gdy znajdował się 60 mil (ok. 100 km) od wybrzeża Afryki, skręcił na południe. Przez większość czasu leciał na wysokości 65 stóp (ok. 20 metrów) i dopiero docierając nad afrykańskie wybrzeże, wzniósł się na 350 stóp (ok. 100 metrów). Przez około 45 minut latał pomiędzy położonymi nad morzem Derną a Ras-el-Tin (oba miasta odległe są od siebie o ok. 50 km), oczekując, że zostanie przechwycony przez aliancki samolot, który wskaże mu drogę do jakiegoś lotniska. Tak się jednak nie stało i wobec kończącego się paliwa, Świeczkowski wziął kurs na południe. Wtedy dopiero został przechwycony przez Spitfire'a, który podleciał i wystrzelił ostrzegawczą serię z broni pokładowej. Nie było jakiegokolwiek walki – Świeczkowski natychmiast wylądował w przygodnym terenie, na Pustyni Libijskiej, ok. 15 km na zachód od Tmimi. Była godzina 4:00 (7:00). Nie doznał żadnych obrażeń.

Junkers 52 miał oznaczenia kodowe 1Z+GZ. Numer seryjny (Werknummer) nie jest znany z archiwalnych dokumentów dotyczących tej sprawy, choć współczesna baza danych stworzona przez badaczy tematu wymienia Junkersa 52 1Z+GZ W.Nr. 501149, który w lutym i marcu

10 Unteroffizier (Uffz.) – kapral.

11 Flieger (Flg.) – szeregowiec (w Luftwaffe).

12 W zachowanych dokumentach brytyjskich w opisie lotu Świeczkowskiego wyraźnie zaznaczono, że godziny podano według czasu GMT (Greenwich Mean Time), podczas gdy dzienniki działań bojowych 94 Dywizjonu RAF i 3 Dywizjonu SAAF używały innego czasu, przesuniętego najwyraźniej o plus trzy godziny względem GMT (GMT+3).

1944 r. (a może i później) był na stanie IV./TG 1¹³ (w składzie której była m.in. 15./TG 1) i był remontowany właśnie w Maleme.

Maleme i Tmimi dzieliło zaledwie 360 km w linii prostej i gdyby Świczkowski poleciał najkrótszą trasą, zajęłoby mu to od półtorej do dwóch godzin. Jednak opisana powyżej trasa sprawiła, że lot Junkersa trwał aż 4 godziny i 10 minut.

Przesłuchania

Brytyjski wywiad z miejsca zainteresował się dezerterem. Spotkał się z nim oficer w stopniu Flight Lieutenanta (kapitan RAF) z sekcji RAF ośrodka przesłuchań o nazwie Combined Services Detailed Interrogation Centre (Middle East) w Ma'adi pod Kairem w Egipcie. Nazwisko Brytyjczyka nie pada w dokumentach, a odręczny podpis jest nieczytelny.

Zachowały się protokoły pięciu przesłuchań Świczkowskiego, z których każde poświęcone było innemu zagadnieniu. Poniżej zestawiono tytuły i daty sporządzenia dokumentów:

- z 9 czerwca 1944 r. pt. „Wstępny meldunek z przesłuchania dezertera na Ju 52, który wylądował w Tmimi 6 czerwca 1944” („Preliminary Interrogation Report on a deserter in a Ju 52 which landed at Tmimi on 6th June 1944”).
- z 12 czerwca 1944 r. pt. „Ruch Ju 52 w rejonie Morza Egejskiego” („Ju 52 traffic in the Aegean”).
- z 20 czerwca 1944 r. pt. „Przebieg służby i szkolenie młodego polskiego dezertera” („Career and training of young Polish deserter”).
- z 21 czerwca 1944 r. pt. „Jednostki transportowe N.[iemieckich] S.[ił] P.[owietrznych]” („Transport Units in G.A.F.”).
- z 4 lipca 1944 r. pt. „Dalsze przesłuchanie polskiego dezertera z 15/T.G. 1 który wylądował awaryjnie 10 mil na zachód od Tmimi w Ju 52 6 czerwca 1944” („Further Interrogation of Polish Deserter from 15/T.G. 1 who crash-landed 10 miles West of Tmimi in a Ju 52 on 6th June 1944”¹⁴).

Świczkowski był bardzo chętny do współpracy i, jak zeznał przed oficerem RAF, „jego uczucia są całkowicie antyniemieckie” oraz że cechują go „nienawiść do Niemców” i „wrodzony patriotyzm”¹⁵. Brytyjczyk ocenił go

13 <https://www.ju52archiv.de/Ju52.pdf>, dostęp 17 maja 2026 r.

14 TNA, AIR 40/3111, Protokoły przesłuchań Zygmunta Świczkowskiego.

15 Ibidem.

A. I. 16)

13 Copies to: A.D.I.(G).

Microgram to: W/O. S.D. Felkin, A.D.I.(K), Air Ministry, Whitehall, London.

**AIR MINISTRY
MICROGRAM**

M.E. 007295

R.A.F. Section, C.S.D.I.C., M.E.
Report No. A.34/1944.
(File No. 354)

2th June 1944.

**Preliminary Interrogation Report
on a deserter in a Ju 52 which landed at
Taini on 6th June 1944.**

Distribution by A.D.I.(G)

A.I.3(e) 9
A.I.2(g) 1
A.D.I.(Se.)
A.D.I.(Ph.)
D.T.M.
Transport Command

PLACE, DATE & TIME: 10 miles West of Taini (S.W. of Rome),
6th June 1944. 0400 G.M.T.

TARGET & MARKING: Ju 52. 12 + G2.

UNIT: 15/ T.O.I. **DISC:** 53619/208.

REF: Not known.

AUTHORITY: Blue linen issued on 21.5.44 and signed by Oblt. MEYENIG.
No photograph attached but marked "Giltig ohne Lichtbild"
(Valid without photo). No place of issue.
REF. obliterated.

START & MISSION: Started from MALHE, Crete, at 2350 hours G.M.T.
on 5th June 1944 to desert to the Allies.

1. F/W, who was a 2nd Pilot of a Ju 52 Transport aircraft, is a Pole from Danzig who claims that his feelings are entirely anti-German and that he had been waiting for a long time an opportunity to desert to the Allies in order to join the Polish Forces.

2. Together with his Pilot, Uffz. Quinke; W/T Operator Gofreiter Streifneder and Air Gunner Flieger Dillong, he was flown from Athens/Tatoi to Malona on the evening of 4th June 1944 in order to collect a damaged Ju 52.

3. A whole day was spent at Malona during which F/W formulated his final plans for escape. Just before the time they were due to depart for Athens he volunteered to taxi the plane to Flying Control to pick up the other members of the crew. Instead, however, he took off alone for N. Africa.

4. He flew North for approximately 30 miles, then on a course of 240° for about 100 miles.

5. After that he flew on a zig-zag course in order to avoid any German fighters which might have been sent in pursuit.

6. When about 60 miles from the African coast he flew due South.

Distribution by A.I.3(e)

-/Page 2.....

A.I.1(c) 1
D.D.I.2. 1
A.I.4(b) 3
A.I.3(a) 3
A.I.3(b) 7
A.I.3(c) 1

Pierwsza strona protokołu przesłuchania Gefr. Zygmunta Świeczkowskiego
z 9 czerwca 1944 r.

następująco: „Chętnie mówi i, jak wierzymy, informacje podawane przez niego są zgodne z jego najlepszą wiedzą. Jest jednak młody i ma za sobą tylko dwa lata służby w N.[iemieckich] S.[iłach] P.[owietrznych]. Często był zmuszony zmieniać zeznania podczas przesłuchania”¹⁶.

Na prośbę Flight Lieutenanta Świczkowski opisał obszernie organizację lotnictwa transportowego Luftwaffe, zasady i punkty nawigacyjne podczas wykonywania lotów operacyjnych nad Morzem Egejskim, podał dyslokację niektórych jednostek i ich wyposażenie, wymienił nazwiska znanych mu dowódców, oficerów i kolegów z załogi. Opowiedział o wyższych dowódcach, odznaczeniach nadawanych lotnikom transportowym, zadaniach transportowych i szkoleniu do zrzutów spadochronowych. Opisywał znane mu skutki alianckich nalotów na lotniska Luftwaffe. Podał dokładny harmonogram swojego dnia w wybranych jednostkach wojskowych. Pomógł narysować mapę swoich lotów nad Morzem Egejskim oraz dokładny plan lotniska Schönwalde z opisem.

Wiedza Świczkowskiego ograniczała się jednak do perspektywy szeregowego pilota i nieraz informacje przekazywane przez niego były zaskakujące. Brytyjski oficer wywiadu zanotował, że dezertier utrzymywał początkowo, że jego 15 Eskadra (15 Staffel) podlegała I Dywizjonowi (I Gruppe) i dopiero po pewnym czasie dał się przekonać swojemu rozmówcy z RAF, że była w istocie częścią IV Dywizjonu (IV Gruppe). Brytyjczyk ze zdziwieniem zanotował też, że Świczkowski powątpiewał w istnienie czegoś takiego jak dowództwo pułku (Geschwaderstab), bo nigdy o tym nie słyszał.

Kopie protokołów rozesłano do blisko 30 pododdziałów alianckich, w większości sekcji wywiadu różnych dowództw i związków taktycznych. Za każdym razem zaznaczano na końcu: „Jako że informacje podane powyżej zostały otrzymane od jeńca lub z dokumentów, powinny być traktowane z rezerwą i nie powinny zostać użyte jako podstawa do prowadzenia działań operacyjnych”¹⁷.

Krzyż Walecznych

Na mocy porozumienia między władzami brytyjskimi a polskimi dotyczącego jeńców z Wehrmachtu narodowości polskiej, Świczkowski został przekazany do dyspozycji Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie i wcielony do Armii Polskiej na Wschodzie (APW) w Egipcie. Był to tyłowy związek

¹⁶ Ibidem.

¹⁷ Ibidem.

taktyczny będący zapleczem walczącego we Włoszech 2 Korpusu Polskiego, który skupiał jednostki zapasowe i pomocnicze, a także szereg szkół wojskowych. 18 sierpnia 1944 r. APW przemianowano na 3 Korpus Polski.

Niewątpliwie przed wcieleniem do APW Świeczkowski przeszedł także szereg przesłuchań prowadzonych przez polskich oficerów kontrwywiadu. Każdy jeńiec z armii niemieckiej przechodził podstawowe sprawdzenie, a bardziej interesujących żołnierzy zwykle wzywano ponadto na obszerniejsze rozmowy, by pozyskać dane wywiadowcze.

W Wojsku Polskim Świeczkowski otrzymał stopień kaprała. Nadanie mu rangi podoficerskiej można rozpatrywać w kwestii wyróżnienia, bowiem żołnierzy w stopniu Gefreitera zwykle wcielano do Polskich Sił Zbrojnych w stopniu starszego szeregowca.

Świeczkowski skorzystał z możliwości przyjęcia pseudonimu, oferowanej wszystkim byłym wehrmachtowcom, i odtąd służył w polskim mundurze jako Edward Garwin.

Jeszcze podczas pobytu w Egipcie został odznaczony Krzyżem Walecznych, a uzasadnienie nadania opublikowano w Dzienniku Personalnym Naczelnego Wodza i Ministra Obrony Narodowej:

Na podstawie art. 5 Rozporządzenia Rady Obrony Państwa z dnia 11. sierpnia 1920 r. o ustanowieniu „Krzyża Walecznych” (Dz.U.R.P. Nr. 87 poz. 572.) nadaje:

*„KRZYŻ WALECZNYCH” po raz pierwszy
kpr. Garwin Edward*

*za to, że dnia 5.VI.1944 r. uciekł na 3-motorowym samolocie Ju 52.
z oddziału niemieckiego, znajdującego się na Krecie i zgłosił się do Wojska
Polskiego po wylądowaniu w Afryce Północnej.*

(zarządzenie L.dz. 943) GNW. z dnia 29.VIII.1944 r.¹⁸

Polskie odznaczenia bojowe nadawane byłym żołnierzom Wehrmachtu nie były rzadkością. Często dotyczyły żołnierzy armii, którzy w składzie głównie 1 Dywizji Pancernej i 2 Korpusu trafiali na front. Mając doświadczenie z wojska niemieckiego, często byli w stanie szybko wykazać się podczas walk. Nadawano im Krzyże Walecznych, było też kilku kawalerów Krzyża Srebrnego Orderu Wojennego Virtuti Militari.

Przypadek Świeczkowskiego był jednak zupełnie odmienny i szczególny. Bodaj jedyny raz w historii odznaczenie to wręczono za czyny bojowe dokonane za sterami samolotu Luftwaffe!

18 Biblioteka Zakładu Narodowego im. Ossolińskich, rkps 16561, Dziennik Personalny Naczelnego Wodza i Ministra Obrony Narodowej, nr 4, rok XXVII, Londyn 29 września 1944 r.

Na podstawie art. 5, Rozporządzenia Rady Obrony Państwa z dnia 11. sierpnia 1920 r. o ustanowieniu "Krzyża Walecznych" /Dz.U.R.P.Nr.87 poz.572./

n a d a j e :

"KRZYŻ WALECZNYCH" po raz pierwszy

kapr. Garwin Edward
za to, że dnia 5.VI.1944 r. uciekł na 5-motorowym samolocie Ju 52, z oddziału niemieckiego, znajdującego się na Krocie i zgłosił się do Wojska Polskiego po wyprowadzeniu w Afrykę Północną.
/zarządzenie L.dz.943/GNW, z dnia 29.VIII.1944 r./
Żołnierzem Lotnictwa

"KRZYŻ WALECZNYCH" po raz pierwszy

P-0271 kpt. pil.	Moszyński	Zbigniew
P-0209 por. pil.	Borzęcki	Włodzimierz
P-0231 por. pil.	Kalinowski	Zbigniew
P-2061 por. pil.	Buchłowiec	Saweryn
P-2071 por. pil.	Plaskowski	Andrzej
P-1687 por. pil.	Gewercski	Bronisław
P-1199 por. pil.	Andrusko	Michał
P-0760 ppor. pil.	Kossolring	Rudolf
P-2185 ppor. pil.	Świątek	Ignacy

W uznaniu czynów mężstwa i odwagi wykazanych w okresie walk w Włoszech w 318 Dywizji Myśliwsko-Bombardierów.

/zarządzenie L.dz.3512/Pors./44, z dnia 30.VII.1944 r./

P-3099 por. bomb.	Bochnowski	Józef
P-2401 ppor. obs.	Domalski	Lech
P-2116 ppor. obs.	Kleiber	Stanisław
P-2126 ppor. obs.	Piechocki	Leon
781777 st. sierż. mech.	Domiszonko	Grzegorz
781113 sierż. mech.	Anderson	Aleksander
780976 sierż. mech.	Flisak	Alfons
783729 sierż. mech.	Lewinski	Józef
780016 sierż. mech.	Lukasik	Józef
784080 sierż. mech.	Nocul	Józef
780625 sierż. mech.	Siwik	Czesław
782592 sierż. mech.	Szczorba	Emil
792495 sierż. mech.	Zubrzycki	Józef
793445 plut. pil.	Bielicki	Józef
784107 plut. pil.	Jastrzębski	Henryk
704225 plut. strz. sam.	Proszok	Adam
792211 plut. pil.	Świdowski	Roman
703891 kapr. strz. sam.	Allen	Stanisław
704404 kapr. strz. sam.	Basaj	Leon
704319 kapr. strz. sam.	Paździk	Józef
794828 kapr. strz. rtg.	Petryszak	Józef
782402 kapr. strz. sam.	Zawadzki	Antoni

Wszystkim w uznaniu czynów mężstwa i odwagi wykazanych w czasie walk Polskich Sił Powietrznych z terenu Włoch.

/zarządzenie L.dz.689/GNW, z dnia 17.VIII.1944 r./

P-1241 pluk. naw.	Madejski	Włodzisław
P-0139 kpt. pil.	Kowalski	Stefan Jakub
P-0922 por. pil.	Kjebich	Bohdan Jan
P-2404 por. naw.	Gałat	Kazimierz
P-0971 por. pil.	Klirato	Maciej
P-0966 por. pil.	Kolunko	Tadeusz
P-1567 por. naw.	Marczowski	Jan
P-1607 por. pil.	Młotkiewicz	Józef
P-1888 por. pil.	Miętybrowski	Lesław Roman
P-0786 por. pil.	Owczarski	Tadeusz

Strona z Dziennika Personalnego Naczelnego Wodza i Ministra Obrony Narodowej z uzasadnieniem nadania kpr. Zygmuntowi Świeczkowskiemu (służącego pod pseudonimem Antoni Garwin) Krzyża Walecznych. Mimo że pozostawał żołnierzem wojsk lądowych, informacje o jego odznaczeniu umieszczono obok lotników Polskich Sił Powietrznych.



Oznaka rozpoznawcza Armii Polskiej na Wschodzie (późniejszego 3 Korpusu Polskiego), noszona jako naszywka na ramionach mundurów żołnierzy tego związku taktycznego.

Podróż do Wielkiej Brytanii

Jesienią 1944 r. Świeczkowski został wysłany drogą morską do Wielkiej Brytanii, dołączając do grupy ochotników armii do lotnictwa. Transportowiec, na którego pokład wsiadł, wyruszył z Suez i dotarł do Liverpoolu, z krótkim postojem w Gibraltarze. Dokładne daty tego rejsu pozostają nieznane.

Inny ochotnik do lotnictwa, Stanisław Kubala, opisał tę podróż w swoich wspomnieniach pt. „Z wiarą i nadzieją w szeregu”, wspominając przy tym postać Świeczkowskiego (bez podania nazwiska):

Nasz oddział, około 70 absolwentów szkoły w Quassasinie, przed wyjazdem z obozu uzupełniono kilkunastoma młodymi chłopakami z różnych jednostek Bliskiego Wschodu, zupełnie nam nieznanych. Jednym z nich jest pilot z Wehrmachtu, który w czasie inwazji wojsk angielskich na Grecję w październiku 1944 r.¹⁹ uciekł z Krety na samolocie „Junkers” 52 i wylądował w północnej Afryce. Uciec na tym gracie, używanym obecnie przez Niemców do celów transportowych, i to w pojedynkę, to nie lada wyczyn. Samolot ten ma trzy silniki, maksymalną szybkość około 290

19 Istotnie, w październiku 1944 r. Brytyjczycy przeprowadzili operację zajęcia Grecji kontynentalnej (pod kryptonimem „Manna”), jednak w rzeczywistości Świeczkowski zbiegł kilka miesięcy wcześniej, w czerwcu 1944 r.

km, wymaga przy starcie dwóch osób. W czasie lotu mógł być łatwo zniszczony, tak przez Niemców, jak i przez Anglików. Wygląda to trochę na fantazję, ale fakt miał miejsce. Nad ranem samolot wylądował na Pustyni Egipskiej, obok angielskiego obozu, wzniecając nie tylko chmurę piachu, ale i niemały popłoch wśród zaskoczonych żołnierzy tamtej jednostki. Po wylądowaniu pilot poddał się, ogłaszając, że jest Polakiem z Gdańska. Został odstawiony do kontrwywiadu, gdzie przeszedł gruntowne badania. Następnie przekazano go polskiej „dwójce”, która ma swoje metody. Wszystko niby się potwierdziło, ale na pewno jest jeszcze pod obserwacją. Teraz w wolnych chwilach opowiada nam swoje przeżycia i ma nadzieję, że trafi do polskiego lotnictwa. Rozmawiamy między sobą o tym wypadku, powatpujemy, aby go przyjęli. Na razie jedzie z nami.²⁰

Mniej więcej wtedy, gdy Świeczkowski był w drodze do Wielkiej Brytanii, jego niedoszły pogromca S/Ldr Russell George Foscott zginął w locie bojowym. 24 października 1944 r. z powodu usterki silnika wyskoczył ze swojego Spitfire'a na spadochronie i utonął w Morzu Egejskim, pomiędzy greckimi wyspami Skiatos i Skopelo.

Po przydzieleniu do Polskich Sił Powietrznych Świeczkowski otrzymał numer ewidencyjny 708613 oraz brytyjski stopień Aircraftman 2 (szeregowiec RAF). Jego nadzieje na służbę w powietrzu okazały się płonne: nie tylko nie znalazł się w personelu latającym, ale nawet nie rozpoczął żadnego kursu specjalistycznego, pozostając w służbie jako żołnierz bez specjalności, tzw. Aircrafthand – General Duties (ACH/GD). Była to zresztą reguła: byli żołnierze Wehrmachtu wcieleni do Polskich Sił Powietrznych nie byli dopuszczani do latania, niezależnie od wcześniejszego doświadczenia, umiejętności czy wykształcenia (a w początkowym okresie, z uwagi na naciski ze strony Brytyjczyków, służba w lotnictwie była dla nich całkowicie zabroniona).

Świeczkowski trafił więc początkowo do Bazy Sił Powietrznych w Blackpool, skąd 10 stycznia 1945 r. odszedł do polskiego Warsztatu Remontowego nr 1 w Sealand w Walii, działającego przy brytyjskiej jednostce zaopatrzenia 30 Maintenance Unit. Miał przydział do dowództwa Warsztatu, służąc zapewne jako kancelista czy goniec. Nie był to z pewnością finał, o jakim marzył, porywając z Krety Junkersa...

Warsztat Remontowy nr 1 odpowiadał za naprawę i przeglądy silników oraz osprzętu samolotów (bez płatowców). Choć był polską jednostką, zajmował się sprzętem głównie Royal Air Force. W 1945 r. były to

20 Kubala S., Z wiarą i nadzieją w szeregu. Wspomnienia 1939–1947. Część 2, Muzeum Pamięci Sybiru, Białystok 2021, s. 114.



Dwie pamiątkowe fotografie części personelu Warsztatu Remontowego nr 1 w Sealand w 1945 r. Twarz Zygmunta Świeczkowskiego nie jest autorowi znana i nie można wykluczyć, że pozuje on na którymś ze zdjęć.

myśliwce Supermarine Spitfire i North American Mustang oraz bombowce Avro Lancaster, a we wcześniejszych latach dwusilnikowe bombowce de Havilland Mosquito oraz Vickers Wellington. Warsztat naprawiał także pojazdy mechaniczne (samochody, ciężarówki itp.). Jednostka wedle etatu miała 23 oficerów oraz 500 podoficerów i szeregowych.

Po zakończeniu wojny Warsztat prowadził kursy zawodowe na poziomie szkoły średniej. Chętnym umożliwiano także zdawanie matury.

Świeczkowski pozostał w tym oddziale prawdopodobnie aż do jego reformowania w grudniu 1946 r. Pomiędzy 20 a 31 października 1945 r. z kilkoma innymi żołnierzami Warsztatu był odkomenderowany do Dowództwa Sił Powietrznych w Londynie.

Jego dalsze losy pozostają nieznane. O ile wiadomo, nie wstąpił do Polskiego Korpusu Przysposobienia i Rozmieszczenia, co oznacza, że szybko powrócił do Polski lub osiadł gdzieś indziej, poza Wielką Brytanią.

Życiorys

Dzięki obszernym zeznaniom lotnika złożonym przed oficerem brytyjskiego wywiadu można przedstawić jego życiorys i dokładny przebieg służby wojskowej aż do chwili dezercji.

Zygmunt Świeczkowski urodził się 1 czerwca 1925 r. w Gdańsku, mającym wówczas status państwa-miasta, tzw. Wolnego Miasta Gdańska. Należał do mniejszości polskiej, stanowiącej w owym czasie kilka procent ogółu ludności. Wychowany był w patriotycznej rodzinie i jako chłopiec należał do polskiej drużyny harcerskiej.

W latach 1930–1934 uczęszczał do polskiej szkoły powszechnej w Gdańsku-Wrzeszczu, a w latach 1934–1939 do gimnazjum w Gdańsku.

We wrześniu 1939 r. jego rodzinne miasto zostało anektowane do III Rzeszy i stało się stolicą Okręgu Rzeszy Gdańsk-Prusy Zachodnie (Reichsgau Danzig-Westpreußen). Polską ludność zamieszkałą na tym terenie poddano represjom: od masowych mordów i wywózek do obozów koncentracyjnych, przez wysiedlenia do Generalnego Gubernatorstwa, aż po przymusową germanizację z narzucaniem obywatelstwa III Rzeszy.

Za przynależność do harcerstwa Świeczkowski został aresztowany i w uwięzieniu przebywał od grudnia 1939 r. do maja 1940 r. Pozbawiony wolności został także jego ojciec, dwóch wujów zostało rozstrzelanych, a ciotka trafiła do obozu koncentracyjnego koło Berlina.

Po zwolnieniu z aresztu Świeczkowski został skierowany do pracy na roli i trafił, jak podał, do miejscowości „Siemonsdorf” (prawdopodobnie mowa o Simonsdorf, czyli Szymankowie koło Malborka). Zatrudniony był tam do lutego 1941 r., a następnie przebywał jako bezrobotny w domu.

W kwietniu 1942 r. zgłosił się ochotniczo do służby w Luftwaffe, planując (jak twierdził) wyszkolić się na pilota i uciec samolotem od Niemców. Został powołany do wojska dopiero po skończeniu 17. roku życia, w lipcu 1942 r. Dwumiesięczne szkolenie rekruckie przeszedł w jednym z Pułków Szkolnych Lotnictwa (Flieger-Ausbildungsregiment) koło Lille we Francji, po którym został skierowany na trwający od września do października 1942 r. kurs teoretyczny dla kandydatów na pilotów w Schweinfurcie²¹.

Po jego pomyślnym zaliczeniu, 1 listopada 1942 r. został przeniesiony do Szkoły Pilotażu A/B nr 52 (Flugzeugführerschule A/B 52) w Gdańsku-Wrzeszczu (Danzig-Langfuhr) na naukę praktyczną. Szkolił się tam przez około 5,5 miesiąca i wylatał ok. 320 godzin za sterami następujących samolotów: Arado 66, Bücker 181, Focke-Wulf 56 Stösser, Focke-Wulf 44 Stieglitz, Focke-Wulf 58 Weihe oraz Caudron (zapewne Caudron C.445 Goéland).

15 kwietnia 1943 r. został przeniesiony do Zapasowego Dywizjonu Transportowego (Ergänzungs-Transportgruppe) na lotnisku Berlin-Schönwalde, gdzie przeszedł przeszkolenie jako drugi pilot na Junkersach 52 i trafił do załogi w składzie: Uffz. Jakob (pierwszy pilot), Gefr. Struckmeyer (radiotelegrafista) i Gefr. Jansen (strzelec).

Od 20 sierpnia do 1 grudnia 1943 r. miał przydział do Oddziału Transportowego XIV Korpusu Lotniczego (Überführungskommando XIV Fliegerkorps) bazującego w Grosseto w środkowych Włoszech. Na miejscu Świeczkowski przeszedł około dziesięciodniowe przeszkolenie na włoskich samolotach transportowych Savoia-Marchetti SM.82. Następnie rozpoczął służbę polegającą na przerzucaniu tego typu maszyn z lotnisk w Pizie i Gallarate we Włoszech do Celle i Goslar w Niemczech. Wykonał pięć takich przelotów.

1 grudnia 1943 r. został przydzielony do III Dywizjonu 1 Pułku Transportowego (III Gruppe, Transportgeschwader 1; III./TG 1) w Celle. Pozostał tam do połowy lutego 1944 r., spędzając czas głównie na dalszym szkoleniu na ziemi i sporadycznie w powietrzu. 15 lutego 1944 r. został przebazowany ze swoją jednostką do Tyraspoła w Mołdawii²². Latał stamtąd

21 Świeczkowski nazwał ów oddział „Vorschule”, jednak w Luftwaffe tego typu oddziały nazywały się zwykle Fluganwärterkompanie.

22 Do 1940 r. miasto znajdowało się w Rumunii, potem w ZSRR, następnie było pod okupacją

na Krym (odcięty przez Armię Czerwoną), przewożąc żywność, amunicję i żołnierzy. 5 marca 1944 r. został przebazowany na lotnisko Mamaja koło Konstancy w Rumunii.

15 kwietnia 1944 r. opuścił swoją dotychczasową jednostkę i został wysłany pociągiem do Schönwalde. Wszedł w skład nowej załogi: Uffz. Quolke (pierwszy pilot), Fw.²³ Hinz (radiotelegrafista) i Fw. Hüge, z którą 25 kwietnia 1944 r. odleciał z przydziałem do Oddziału Transportowego Południowy Wschód (Überführungskommando Südost) na lotnisku Siliștea w Rumunii. Jego zadaniem był transport uszkodzonych Junkersów 52 z Rumunii do Niemiec i naprawionych w przeciwną stronę. Między 29 kwietnia a 14 maja 1944 r. jego załoga przeprowadziła trzy uszkodzone samoloty do Niemiec oraz dwa naprawione do Rumunii.

17 maja 1944 r. został wysłany z załogą w składzie: Uffz. Quolke (pierwszy pilot) i Flg. Dilong (strzelec pokładowy) do 15 Eskadry 1 Pułku Transportowego (15 Staffel, Transportgeschwader 1; 15./TG 1), bazującej na lotnisku Megara na zachód od Aten, ale regularnie operującej także z bazy Eleuzyna (Eleusis) na zachodnich przedmieściach Aten. 15 Eskadra wchodziła w skład IV Dywizjonu 1 Pułku (IV./TG 1). Świczkowski z kolegami odleciał tam na pokładzie Junkersa 52, pokonując trasę: Schönwalde – Wrocław – Wiener Neustadt – Belgrad – Saloniki – Megara. Na lotnisko docelowe dotarli 20 maja 1944 r.

Przez kolejne dwa tygodnie Świczkowski latał operacyjnie i treningowo, zarówno jako członek załogi, jak i pasażer. Pokonywał trasy Eleuzyna – Heraklion (na Krecie), Eleuzyna – Ateny-Tatoi – Heraklion oraz Eleuzyna – Gadurra (na Rodos). Był jedynym drugim pilotem w 15 Eskadrze i, jak go zapewniano, po nabraniu większego doświadczenia miał przejść na stanowisko pierwszego pilota i latać Junkersami 52 już samodzielnie.

2 czerwca 1944 r. poleciał po raz kolejny na Rodos i tego dnia po raz pierwszy planował ucieczkę. Ostatecznie jednak porzucił te zamiary, na wieść o działających jakoby w tym rejonie nocnych myśliwcach aliantów.

Kolejna okazja nadarzyła się krótko potem. 4 czerwca 1944 r. wieczorem poleciał z Aten do Maleme jako pasażer w samolocie z II./TG 2, by przerzucić z Krety z powrotem do bazy IV./TG 1 Junkersa 52 1Z+GZ (być może wspomnianego W.Nr. 501149, remontowanego w Maleme na przełomie lutego i marca 1944 r.).

niemiecką i ponownie w ZSRR. Po wielu latach na krótko znalazło się w niepodległej Mołdawii, a od 1991 r. jest stolicą samodzielnej republiki Naddniestrza.

23 Feldwebel (Fw.) – sierżant.

Krótko przed północą 5 czerwca 1944 r. Świeczkowski zaproponował kolegom z załogi, że zabierze tego Junkersa z płyty postojowej lotniska i podkołuje po nich pod wieżę kontroli lotów. Zamiast tego samodzielnie wystartował i wziął kurs na północ...

Za pomoc w przygotowaniu tego artykułu autor składa serdeczne podziękowania: Panu Franciszkowi Grabowskiemu, Panu Jerzemu Kirszakowi, Panu Grzegorzowi Korczowi, Panu Wojtkowi Matusiakowi, Panu Stevenowi McLeanowi i Panu Mieszkowi Syskiemu.

Fotografie pochodzą ze zbiorów: autora, Imperial War Museum, www.asisbiz.com, Pana Wojtka Matusiaka, Pana Stevena McLeana oraz Pani Wandy Vrabetz (dzięki uprzejmości Ośrodka „Pamięć i Przyszłość”).