



INSTYTUT
PAMIĘCI
NARODOWEJ

ROMUALD SULIŃSKI

Jacek Stępowski



BOHATEROWIE
NIEPODLEGŁEJ



Romuald Suliński, 1940 r. (zbiory Fundacji Historycznej Lotnictwa Polskiego)



ROMUALD SULIŃSKI

1908–1946

„Indywidualność silna, wiedza ogólna duża, wzorowy żołnierz i dowódca, bezwzględnie żołnierz wysokiej klasy, posiada duży zapal do latania, wyróżnia się swoją bezinteresownością, ofiarnością dla sprawy Polski, wybitnie obowiązkowy, odważny, stanowczy, lojalny, z inicjatywą, charakter prawy, spokojny, skromny, pracowity, zaradny, wybitnie taktowny, lubiany przez podwładnych, doskonały pilot bojowy – takimi epitetami Romuald Suliński był określany w kartach kwalifikacyjnych przez swoich zwierzchników w Polskich Siłach Powietrznych na Zachodzie”. Jego ocena przydatności służbowej kwalifikowała go „na każde kierownicze stanowisko w jednostkach bojowych i szkolnych” i rekomendowała na funkcje „dowódca dywizjonu, szef pilotażu, szef wyszkolenia, dowódca jednostki”. Należał do niezbyt licznej grupy oficerów, którzy w czasie wojny przeszli drogę awansów od porucznika do podpułkownika. Może dlatego, że odznaczał się wymienionymi powyżej cechami charakteru i nad



- wyraz cenił trud żołnierski. Jego wojenne szczęście zjednywało mu podwładnych. Skończyło się wraz z końcem wojny – zginął tragicznie w locie treningowym.

Niespokojne lata dzieciństwa

Romuald Suliński urodził się 13 grudnia 1908 r. niedaleko Skierniewic w małej miejscowości Budy Grabskie, położonej nad rzeką Rawką. Był synem Romualda seniora, potomka właścicieli ziemskich z Giżyc k. Iłowa w powiecie sochaczewskim, oraz Stanisławy z d. Kisielińskiej. Romek wraz z czterema siostrami wychowywał się w gospodarstwie młyńskim ojca, który był właścicielem Grabskiego Młyna. Beztrioskie dzieciństwo skończyło się podczas działań wojennych lat 1914–1915, toczących się nad pobliską Rawką. To właśnie tu po raz pierwszy na wschodnim teatrze wojny doszło do zastosowania gazów bojowych (chloru) na dużą skalę. W trakcie zaciętych walk niemiecko-rosyjskich życie straciło ponad 11 tys. ludzi. Nadrzeczne zabudowania Sulińskich zostały zniszczone, a rodzina musiała uciekać. Zamieszkała w Chyleńcu pośrodku Puszczy Bolimowskiej, pamiętającej czasy powstania styczniowego i biwakujący w niej oddział Władysława Stroynowskiego.

Z powodu trudnych warunków życia Sulińscy przenieśli się wkrótce do Skierniewic. Dwunastoletni wówczas Romuald 1 września 1920 r. rozpoczął edukację w tamtejszym Gimnazjum Państwowym im. Bolesława Prusa. W roku 1929 uzyskał świadectwo dojrzałości. Gimnazjum to było powszechnie znane z patriotycznego ducha i wychowało wielu obrońców ojczyzny. Romek uczył się dobrze, uczęszczał do klasy m.in. razem z Michałem Stęborowskim (późniejszym pilotem 238 Dywizjonu Myśliwskiego RAF, poległym w 1940 r. w trakcie bitwy o Anglię) oraz Tadeuszem Sułkowskim (przyszłym poetą i żołnierzem PSZ na Zachodzie).



Porucznik Romuald Suliński tuż przed wybuchem II wojny światowej (zbiory Fundacji Historycznej Lotnictwa Polskiego)

Patriotyzm i mundur

Romuald Suliński, jak wielu wychowanych w patriotyzmie młodych ludzi z tego pokolenia, zdecydował się na wstąpienie do Wojska Polskiego. Po maturze, w sierpniu 1929 r. rozpoczął dywizyjny kurs podchorążych rezerwy w 26 Pułku Piechoty w Gródku Jagiellońskim. Przysięgę wojskową złożył 10 listopada 1929 r., następnie od 1 czerwca do 15 września 1930 r. jako dowódca plutonu pełnił służbę w 18 Pułku Piechoty w rodzinnych Skierniewicach. Awansowany do stopnia sierżanta podchorążego rezerwy, w następnym roku postanowił podjąć służbę zawodową w lotnictwie. Najprawdopodobniej pod wpływem swojego szkolnego kolegi Michała Stęborowskiego 2 października 1931 r. został słuchaczem Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, zwanej Szkołą Orłąt.

Była ona częścią Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa i stała się kuźnią tysięcy wojskowych pilotów i nawigatorów, tutaj stawiających pierwsze kroki w podniebnej karierze. Lotnicy, którzy opuścili tę szkołę, dowiedli wysokiej klasy swojego wyszkolenia w licznych bitwach powietrznych II wojny światowej. Podobnie jak wszyscy absolwenci jego rocznika, Suliński był szkolony na obserwatora. Miał 25 lat, gdy ukończył SPL z 20. lokatą i stopniem podporucznika w korpusie oficerów aeronautyki. Jego kolegami z roku było wielu wybitnych później lotników, m.in. dowódca skrzydła myśliwskiego w Wielkiej Brytanii Wojciech Kołaczkowski i as myśliwski Henryk Szczęsny. Suliński był dobrym sportowcem, miał uprawnienia instruktora narciarskiego II klasy. Grał na skrzypcach. Znał język francuski, uczył się angielskiego.

Po ukończeniu szkoły dostał przydział jako obserwator do 56 Eskadry Towarzyszącej I Dywizjonu Liniowego 5 Pułku Lotniczego na lotnisku Wilno-Porubanek. Jesienią 1933 r. w Ustianowej w Bieszczadach ukończył kurs szybowcowy, który miał przygotować go do samodzielnego latania. 3 maja 1934 r. rozpoczął w Dęblinie trwający cztery

miesiące kurs pilotażu podstawowego. Nauka zarówno teoretyczna, jak i praktyczna nie stanowiła dla niego problemu. W następnym roku od 15 kwietnia do 28 czerwca szkolił się na wyższym kursie pilotażu w Lotniczej Szkole Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu. Podczas manewrów we wrześniu 1935 r. wraz z towarzyszącym mu w tym locie gen. bryg. Władysławem Langnerem, przyszłym dowódcą obrony Lwowa, miał wypadek na samolocie Lublin R.XIII. Podczas przymusowego lądowania w trudnych warunkach atmosferycznych samolot uderzył w ziemię. Obu lotnikom szczęśliwie nic się nie stało.

Suliński 2 grudnia 1935 r. został przydzielony jako pilot myśliwski do 143, a potem do 141 Eskadry Myśliwskiej 4 Pułku Lotniczego w Toruniu. Rok ten zakończył awansem na porucznika. 28 kwietnia 1936 r. okazał się pechowy dla młodego pilota, który został ranny w wypadku podczas lądowania samolotem PZL P.7. Po kilkumiesięcznej kuracji jesienią 1936 r. ukończył w Ustianowej kurs instruktorów szybownictwa.



Samolot PZL P.7 w barwach 4 Pułku Lotniczego w Toruniu (domena publiczna)



Samolot PZL.23 Karaś (domena publiczna)

Następnie został pilotem 42 Eskadry Liniowej w Toruniu i latał najpierw na starych dwupłatowych samolotach Potez XXV, a potem na w miarę wówczas nowoczesnych samolotach PZL.23 Karaś. Niestety, w kilka lat później samoloty te były już powolne i przestarzałe. Porucznik Suliński był wówczas kierownikiem wyszkolenia na karasiach, a także na trzysilnikowych bombowcach Fokker F.VII. Pełniąc prawie przez cały rok 1937 funkcję oficera technicznego, faktycznie pozostawał na etacie kapitana. Pozwoliło mu to w 1938 r. zawrzeć związek małżeński z Haliną Zawadzka.

Wojna... kierunek – nieznanne

Podczas sierpniowej mobilizacji jednostkę por. Romualda Sulińskiego przemianowano na 42 Eskadrę Rozpoznawczą i włączono do lotnictwa Armii „Pomorze”. Świt 1 września 1939 r. zastał wszystkie załogi w Toruniu. Tego samego dnia por. Suliński wykonał rozpoznanie lądowiska polowego w podtoruńskich Zdunach. Na zadanie bojowe przyszło mu czekać do 4 września. Rankiem tego dnia w załodze z obserwatorem por. Julianem Pałką i strzelcem kpr. Kazimierzem Frąckiewiczem poleciał w rejon Nakła, gdzie dostrzegł duży ruch niemieckich pojazdów. Następnie w załodze z Wiktorem Szumbarskim i Helmutem Stołowskim brał udział w nalocie bombowym na jednostki pancerne w rejonie Nowego Dworu – na szosie z Sępólna na Koronowo. Zbombardowano wówczas kołową kwaterę sztabu niemieckiej jednostki.

W następnych dniach eskadra przegrupowywała się kolejno na lotniska Falborz (rejon Brześcia Kujawskiego), Ząbków (rejon Sokółowa Podlaskiego) oraz Franopol (rejon Łosic k. Białej Podlaskiej). Każdy dzień walki oznaczał kolejne straty w sprzęcie i ludziach, wskutek czego jednostka utraciła zdolność operacyjną i otrzymała rozkaz przekazania swoich samolotów do 6 Dywizjonu Bombowego i udania się do Rumunii po mające nadejść z Wielkiej Brytanii nowe samoloty. Niestety, obiecane przez Francję i Anglię maszyny nigdy nie dotarły do rumuńskich portów.

Rzut kołowy eskadry przez Brześć n. Bugiem, Kowal, Torczyn, Łuck, Dubno, Wiśniowiec, Buczacz i Tarnopol wyjechał do Kołomyi. Podróżowali tylko nocami, z powodu zagrożenia bombardowaniami ze strony wroga. W Kołomyi personel techniczny pozostał na miejscu, a personel latający z dowódcą eskadry kpt. Wacławem Walterą udał się w kierunku granicy rumuńskiej. Po otrzymaniu wiadomości o napaści 17 września armii sowieckiej na Polskę nastąpiła zmiana planów.

Szef sztabu lotnictwa Armii „Pomorze” ppłk Stanisław Skarżyński nakazał kpt. Walterze osobiście odprowadzić personel naziemny do bazy w Serafińcu, a latający – pod dowództwem por. Romualda Sułińskiego – skierować do Kut. Młody oficer przejął dowództwo nad grupą 30 pilotów.

Ewakuacja

W Kutach dotarł do niego rozkaz nakazujący przekroczenie granicy polsko-rumuńskiej, co wykonali nocą z 17 na 18 września 1939 r. Pamiętniki żołnierskie opisujące tamte wydarzenia (zacytowane w książce Tadeusza Dubickiego *Wojsko Polskie w Rumunii*) dają świadectwo ogromnego przygnębienia wśród żołnierzy:

Nikt nic nie mówił... coś dławiło krtań. Wszyscy mieli łzy w oczach. Niekiedy całowali biało-czerwoną barierę, inni ziemię lub budkę strażnika. Kilku żołnierzy szlochało głośno, kilku modliło się, klęcząc.

Przejsie na obcą stronę wiązało się z rozbrojeniem, któremu również towarzyszyły emocje:

Wstydziliśmy się. Podchodziliśmy do wskazanego miejsca, rzucając na stos pistolety, karabiny i bagnety... Było kilkunastu, którzy karabinów nie rzucili, ale złożyli je bardzo delikatnie.

Najliczniejszą grupę przekraczającą w tamtych dniach granicę stanowili lotnicy. Było ich 9276 – 90 proc. stanu przedwrześniowego polskiego lotnictwa. Na terytorium Rumunii Polacy zostali internowani. Największym zbiorczym obozem lotniczym, składającym się z kilku

mniejszych, oddalonych od siebie czasem o kilkanaście kilometrów, była tzw. strefa Babadag. Dla żołnierzy, a zwłaszcza dla lotników, Rumunia była tylko przystankiem na drodze do odradzającego się we Francji Wojska Polskiego i dalszej walki z Niemcami. Dlatego też ambasada polska w Bukareszcie bardzo szybko utworzyła specjalne biuro ewakuacyjne, w którym masowo „produkowano” paszporty, nadawano nowe nazwiska i zawody. Paszportów w ambasadzie było pod dostatkiem, kłopot pojawił się z wizami, ponieważ Rumuni co kilka dni zmieniali ich kolor i znajdujące się na nich pieczęcie.

Ucieczki z internowania przebiegały w sposób różnorodny. Najczęściej przekupywano strażników, znikano podczas transportów lub po prostu przeciskano się pod drutami. O ile żołnierze nie mieli z tym większego problemu, o tyle na oficerach Rumuni wymogli złożenie pod słowem honoru deklaracji o nieopuszczaniu obozu. Jednak i to utrudnienie udało się obejść. Oficer, który „nieświadomie” dał słowo honoru, a dostał od przełożonych rozkaz wyjazdu, w formie listownej informował komendanta obozu, że „zbiegł, ponieważ wymagały tego od niego obowiązki względem Ojczyzny, za nadużycie przeprasza. Po wypełnieniu swych obowiązków względem Polski stawi się do dyspozycji Rumunii”.

Pierwszy zorganizowany transport polskich żołnierzy wyekspediowano 26 września. Pierwszeństwo przysługiwało lotnikom, których starano się jak najszybciej przetransportować na zachód. Najpopularniejszymi drogami ewakuacji były podróże morskie z portów Konstanca lub Bałczik.

Właśnie z Bałcziku 15 października na greckim statku „Agios Nikolaos” (Święty Mikołaj) odpłynął por. Romuald Suliński. Statek mogący pomieścić zwykle ok. 300 osób tym razem zabrał ich 800. W kilka dni później wpłynęli do portu w Bejrucie. Przywitani przez francuskich oficerów i orkiestrę wojskową, nakarmieni, następnego dnia



Polscy lotnicy stłoczeni na statku „Agios Nikolaos” w drodze do Bejrutu (zbiory Fundacji Historycznej Lotnictwa Polskiego)



Francuski statek pasażerski „Ville de Strasbourg”, na którym polscy lotnicy ewakuowali się do Francji (zbiory Fundacji Historycznej Lotnictwa Polskiego)

zaokrętowali się na francuski statek pasażerski „Ville de Strasbourg”. W pobliżu Włoch dołączył do nich niszczyciel eskortowy „Valmy”.

Do spowitej mgłą Marsylii dopłynęli rankiem w poniedziałek 30 października. Był to jeden z największych transportów lotników polskich z Rumunii, znajdowali się w nim m.in. Stanisław Skalski, Tadeusz Rolski, Witold Urbanowicz oraz Bohdan Arct. Lotnicy zostali przywitani śniadaniem, a potem podzieleni na oficerów, podoficerów oraz żołnierzy i skierowani do obozów przejściowych w Salon (oficerski) i Istres (żołnierski). Polscy żołnierze poza nauką języka francuskiego nie mieli za dużo zajęć. W połowie listopada część lotników, w tym por. Suliński, zgodziła się wyjechać do Anglii.

Na angielskiej ziemi

Jednym z pierwszych grudniowych transportów – pociągiem do Cherbourga i barką do Southampton – Romuald Suliński przybył do

Wielkiej Brytanii. 5 stycznia 1940 r. otrzymał przydział do stacji lotniczej RAF Eastchurch, gdzie przeszedł badania lekarskie, a następnie uczył się języka angielskiego, procedur i regulaminów lotniczych. Wkrótce, bo już w lutym, udało się ściągnąć z okupowanej Polski jego żonę, która zamieszkała w Londynie. Małżonkowie widzieli się rzadko, ale przynajmniej wiedzieli, że są bezpieczni. To względne bezpieczeństwo Romualda Sulińskiego miało się skończyć wraz z rozpoczęciem lotów nad okupowaną Europę. Szkolenie rozpoczął w składzie 3 Dywizjonu Szkolnego Centrum Lotnictwa Polskiego. 22 lutego 1940 r. został wyróżniony za „doskonałe wyniki rozpoznania i bombardowania zdobyte w bardzo ciężkich warunkach w kampanii polsko-niemieckiej 1939 roku”.

W marcu przeszedł kurs wznawiający pilotażu w Polish Grading & Testing Flight (Polskiej Eskadrze Kwalifikacyjnej) przemianowanej na 18 Operational Training Unit (18 Oddział Wyszkożenia Bojowego). Awansowany do stopnia kapitana, 3 maja 1940 r. otrzymał numer służbowy RAF 76647. Znajdował się on na ebonitowym nieśmiertelniku, który poza tym zawierał nazwisko, wyznanie oraz grupę krwi. Latem 1940 r., po podpisaniu polsko-brytyjskiej umowy wojskowej, tak jak wszyscy polscy lotnicy na Wyspach Brytyjskich przeszedł z RAF do Polskich Sił Powietrznych.

300 Dywizjon Bombowy „Ziemi Mazowieckiej”

9 czerwca 1940 r. kpt. Romuald Suliński znalazł się w pierwszym składzie 300 Dywizjonu Bombowego „Ziemi Mazowieckiej”. 23 sierpnia został dowódcą Eskadry B. Dywizjon ten – wyposażony w trzyniejskowe lekkie bombowce Fairey Battle I – gotowość operacyjną uzyskał 12 września 1940 r. Dwa dni później, a dokładniej nocą z 14 na 15 września, lotnicy mieli wykonać pierwsze od czasów



Samolot bombowy Fairey Battle I. W tego typu maszyny wyposażony był 300 DB w 1940 r. (zbiory Fundacji Historycznej Lotnictwa Polskiego)

września 1939 r. zadanie bojowe. Był to nalot na niemieckie statki i barki inwazyjne zgromadzone we francuskim porcie Boulogne. Dowódcą jednej z trzech załóg był por. Romuald Suliński (nawigatorem por. Aleksander Bujalski, a strzelcem-radiooperatorem sierż. Jan Biezuński). W okresie bitwy o Anglię wykonał jeszcze zakończony sukcesem lot nad Ostendę.

Po przebrojeniu 300 Dywizjonu Bombowego w dwusilnikowe samoloty Wellington I Romuald Suliński został dowódcą załogi w składzie: pilot ppor. Marek Rusiecki, nawigator por. Aleksander Bujalski, radiotelegrafista sierż. Jan Biezuński, strzelcy sierż. Antoni Żychowski oraz sierż. Julian Talkowski. Zdarzało się, że na miejscu jego drugiego pilota siedzieli tak sławni lotnicy, jak ppłk Wacław Makowski, kpt. Jan Michałowski czy por. Jerzy Gołko. Często latał jako pierwszy pilot z nowo przybyłymi załogami, by poprowadzić je w pierwszych lotach bojowych.

W załogach panowała atmosfera równości, ale to pilot dowodził. Jego zadaniem były start, doprowadzenie samolotu nad cel i powrót na lotnisko. Odpowiadał za podwładnych i często zostawał sam w spadającym samolocie – trwał na stanowisku, by umożliwić innym ratunek na spadochronach. Jedność załogi przejawiała się np. w tym, że wszyscy na znak solidarności z pilotem, który nie mógł mieć założonego spadochronu, a tylko miał go w pobliżu, także nie zakładali tego sprzętu ratunkowego, choć znacznie zwiększał on szanse na przeżycie.

Dzień akcji bojowej wyglądał następująco: rankiem załoga dowiadywała się, że wieczorem leci na zadanie. Główna odprawa odbywała się na kilka godzin przed startem. Po sprawdzeniu wszystkich przez żandarmerię RAF członkowie dywizjonu zasiadali w sali odpraw, każda załoga przy swoim pilocie. Oficer dowodzący pokazywał mapę ścienną z naniesionym celem, a następnie oficer wywiadu wyjaśniał, jakie jest jego znaczenie i jak ma przebiegać atak. Przekazywał informacje o stanowiskach obrony przeciwlotniczej i reflektorów. Nawigatorom przekazywano trasę i punkty zwrotne, radiotelegrafistom przypominano częstotliwości, jakie będą używane w czasie nalotu, bombardierom podawano informacje o ładunku wybuchowym, stosunku bomb burzących do zapalających, czasie i fazach ataku, kolorach wskaźników celu i znaczników punktu celowania. Nawigatorom i pilotom – o szybkości wiatru, zachmurzeniu i prawdopodobnej pogodzie nad celem. Następnie załogi izolowano i nie mogły one kontaktować się ze światem zewnętrznym. Na półtorej godziny przed startem przebierano się w grubą bieliznę, skarpety, golfy, mundury polowe, zakładano podgrzewane elektrycznie kurtki, spodnie i rękawice. Lotnicy na kołnierzu mieli gwizdek alarmowy i tzw. niezbędnik – tuleję wykonaną z odpornego na wysoką temperaturę metalu z nazwiskiem oraz numerem służbowym. Na ubranie zakładano kamizelki ratunkowe i spadochron. Każdy dostawał termos kawy, słodycze, czekoladę, zestaw ratunkowy z mapami Francji i Nie-



Romuald Suliński i jego strzelec-radiooperator Jan Biezuński (zbiory Fundacji Historycznej Lotnictwa Polskiego)

mieć, pieniądze, kompas, fotografie paszportowe do fałszywych dokumentów. W bazie pozostawiano wszystkie rzeczy osobiste. Następnie załogi zawożono ciężarówkami do samolotów i można było startować.

Nad morzem strzelcy przestreliwali karabiny i wszyscy w napięciu oczekiwali na akcję bojową. Było wiadomo, że na okupowanym

przez Niemców terytorium Francji czyhały na nich okręty, baterie przeciwlotnicze, myśliwce, a także reflektory, które oślepiły, wytrącały z równowagi i dezorientowały. Po zrzuconiu bomb rozpoczynała się wcale niełatwa droga powrotna, kończąca się trudnym lądowaniem uszkodzonej często maszyny.

Gdy lotnicy byli już na ziemi, rozpoczynało się żmudne i szczegółowe wypytywanie przez oficerów wywiadu o efekty bombardowania, rozmieszczenie obrony nieprzyjaciela. Następnie zdawali sprzęt, wypijali herbatę, jedli posiłek i szli spać z myślą, że następnej nocy czeka kolejny bojowy lot. Każdego dnia obcowali ze śmiercią i była to świadomość powszechna. Podchodzili do niej z szacunkiem, ale i z lękiem. Ginęli pojedynczy członkowie załóg lub wszyscy znajdujący się w samolocie. Ze 125 tys. lotników pochodzących z różnych państw i przez okres całej II wojny światowej służących w RAF poległo około 55 tys.

Polski wysiłek bombowy wzrastał od roku 1940, by osiągnąć największą intensywność w roku 1942. W czerwcu 1942 r. minister lotnictwa Wielkiej Brytanii wysłał depezę do polskich lotników, w której pisał:

Royal Air Force nauczyły się podziwiać waleczność, upór i skuteczność swoich polskich sprzymierzeńców. W tych operacjach ponownie wykazali oni, jak znakomity jest ich współdziałanie w popieraniu naszej wspólnej sprawy zniszczenia potęgi wojennej wroga. Jesteśmy wdzięczni Wam i Polsce za te groźne dywizjony.

Jednak cena ludzkiego życia, jaką trzeba było za to zapłacić, przekraczała możliwości PSP. Tylko 40 proc. załóg przeżyło pierwszą turę operacyjną 30 lotów, drugą turę już tylko 20 proc. Spowodowało to nieodwracalny spadek sił polskiego lotnictwa bombowego. Po stratach z 1942 r. nie odzyskało już ono pełnych zdolności operacyjnych – z braku uzupełnień, a zwłaszcza z powodu rosnącego zaangażowania PSP



Załoga wellingtona szykuje się do lotu (domena publiczna)

w tajne loty do Polski i pozostałych krajów okupowanej Europy. Jedy-
nym dywizjonem pozostałym w gotowości operacyjnej, zasilonym przez
lotników z rozwiązanych polskich jednostek, był dywizjon Romualda
Sulińskiego.

W nocy z 22 na 23 grudnia 1940 r. por. Suliński – jako dowódca
jednej z załóg – uczestniczył w pierwszym locie bojowym Polaków na
samolotach Wellington. Celem operacji były zbiorniki paliwa w Rot-
terdamie. 2 marca 1941 r. wraz z czterema innymi załogami dokonał
nalotu na silnie broniony port Brest i znajdujący się w nim ciężki krą-
żownik „Admiral Hipper”. Następnie 6 kwietnia znowu bombardował
Brest i stojące na redzie pancerniki „Scharnhorst” i „Gneisenau”. Na
wellingtonach I oraz IV uczestniczył w lotach bombowych m.in. na
Rotterdam, Boulogne, Düsseldorf, Brest, Berlin, Kilonię, Bremę, Ko-
lonię, Mannheim, Duisburg, Hawr, Dunkierkę, Hamburg, Emden,
trzykrotnie na Essen, Dortmund, Rouen i Warnemünde. 3 czerwca
1941 r. otrzymał brytyjski stopień Squadron Leader i został dowódcą

Eskadry A. 1 września został majorem i nadano mu brytyjski stopień Flight Lieutenant (Flt Lt). W życiu prywatnym określany był jako bardzo sympatyczny i miły człowiek o wielkiej kulturze bycia.

Kilka jego lotów bojowych zasługuje na dodatkowy komentarz. Nocą z 2 na 3 marca 1941 r. podczas nalotu na Brest tuż po starcie zepsuła się dźwignia przepustnicy jednego z silników, wskutek czego musiał lecieć cały czas na pełnym gazie. Mimo tej awarii pomyślnie wykonał zadanie, powrócił do bazy i bezpiecznie wylądował na jednym silniku. Niecałe trzy tygodnie później, nocą z 23 na 24 marca 1941 r., znalazł się wśród ośmiu załóg 300 Dywizjonu Bombowego, które wyznaczono do bombardowania Berlina (był to pierwszy polski nalot na stolicę Niemiec). Z powodu trudnych warunków pogodowych oraz złego stanu lotniska nad cel wyruszyły tylko cztery maszyny, w tym załoga Sulińskiego. Wszystkie wykonały zadanie i szczęśliwie powróciły na macierzyste lotnisko.



Polskie załogi, które w nocy z 23 na 24 marca 1941 r. bombardowały Berlin. W dolnym rzędzie piąty od prawej Romuald Suliński (zbiory Fundacji Historycznej Lotnictwa Polskiego)

Tak start tego lotu zapamiętał drugi pilot por. Jerzy Gołko:

Dostajemy zielone światło. Kpt. Suliński mówi do intercomu: – Uwaga, startujemy! – po czym flegmatycznym ruchem ręki przesuwa manetki gazu do przodu w pozycję pełny gaz... zawisnęliśmy w powietrzu... Mignęły mi pod prawym skrzydłem wierzchołki drzew. Mówię więc pilotowi: – Przeszliśmy nad drzewami na centymetry! – uśmiecha się lekko, stary wyga, jakby chciał powiedzieć, że nie w takich warunkach się startowało.

A tak por. Gołko zapamiętał chwile nad celem:

Kanonada trwała bez przerwy, a wybuchy posuwały się na niebie wraz z naszym samolotem. Czasem były tak bliskie, że fale wybuchów uderzały w kadłub... innym razem przechylały naszą maszynę na bok, podrzucały w górę lub spychały w dół. Przypatrywałem się kpt. Sulińskiemu w czasie tych zmagania. Sprawiał wrażenie zupełnie spokojnego i wydawało się, że więcej uwagi poświęcał kursowi, prędkości i wysokości samolotu niż temu, co się działo wokół nas. Kto wie, czy gdyby było inaczej, jeszcze byśmy wisieli na niebie?

1 stycznia mjr Romuald Suliński otrzymał wysokie brytyjskie odznaczenie Distinguished Flying Cross (Krzyż Wybitnej Służby Lotniczej), przyznawane lotnikom Royal Air Force oraz żołnierzom państw sojuszniczych za „czyn lub czyny męstwa, odwagi lub poświęcenia w obliczu wroga w czasie aktywnych działań w powietrzu”. 26 stycznia 1942 r. Suliński został mianowany dowódcą skrzydła (Wing Commander), by następnego dnia objąć dowództwo 300 Dywizjonu Bombowego, które piastował przez prawie pół roku. Po zakończeniu tury 30 lotów bojowych 9 lipca 1942 r. przekazał dowodzenie nawigatorowi



Marszałek RAF Arthur Harris dekoruje mjr. Sulińskiego odznaczeniem Distinguished Flying Cross (zbiory Fundacji Historycznej Lotnictwa Polskiego)

mjr. Władysławowi Dukszcie. Do tego momentu wykonał 37 lotów bojowych, co sytuowało go pod tym względem w czołówce lotników dywizjonu (rekordzista miał ich 39).

Co godne podkreślenia, wszystkie loty Romualda Sulińskiego kończyły się wykonaniem zadania. Świadczy to o jego wybitnych umiejętnościach jako pilota i dowódcy załogi oraz – co bardzo ważne – o jego wojennym szczęściu. Zwrócił na siebie uwagę przełożonych hartem ducha, był oceniany jako niezwykle odważny, ale i wysoce zdyscyplinowany pilot bojowy. Kapituła Orderu Virtuti Militari doceniła załogi

bombowców, które w trakcie misji narażały się na olbrzymie niebezpieczeństwo. Każdy lotnik po ukończeniu tury 30 lotów bojowych otrzymywał to odznaczenie. Podobnie jak inni, Suliński 15 lipca 1942 r. został udekorowany Krzyżem Srebrnym Orderu Virtuti Militari.

Odwrócona karta

W sierpniu 1942 r. mjr Suliński został przeniesiony na naziemne stanowisko w brytyjskim 138 Dywizjonie Specjalnego Przeznaczenia, prowadzącym zrzuty zaopatrzenia dla ruchu oporu w okupowanej Europie. Źle znosił naziemną „bezczyność”, choć swoje obowiązki wypełniał jak najlepiej. Od początku 1943 r. służył jako oficer łącznikowy w Sztapie Naczelnego Wodza w Londynie z ramienia polskiej eskadry 138 DSP. W listopadzie 1943 r. został przydzielony do komórki rozpoznania lotniczego w Sztapie Naczelnego Wodza, gdzie służył przez dwa lata.



Spotkanie z lotnikami amerykańskimi z 95 Grupy Bombowej USAAF we wrześniu 1944 r. w związku z zrzutami zaopatrzenia dla powstania warszawskiego. Trzeci z lewej Romuald Suliński (zbiory Fundacji Historycznej Lotnictwa Polskiego)

W ostatnim roku wojny, 1 marca 1945 r. Romuald Suliński otrzymał awans na podpułkownika. Po zakończeniu działań wojennych 27 lipca 1945 r. został skierowany do 1656 Heavy Conversion Unit (oddziału przeszkolenia na samoloty ciężkie) w Lindholme w celu przeszkolenia na czterosilnikowe samoloty Lancaster. 17 września 1945 r. objął ponownie stanowisko dowódcy 300 DB, wyposażonego właśnie w ciężkie bombowce Avro Lancaster.

Wojenne szczęście opuściło ppłk. Romualda Sulińskiego – Romka, jak zwykle mówili o nim przyjaciele i podwładni – 4 lutego 1946 r., kiedy to zasiadł za sterami samolotu Lancaster nr PA269/BH-U, by wystartować w swój ostatni, pokojowy już, lot z bazy Faldingworth. W rejonie miejscowości Wigston Magna koło Leicester samolot wpadł w chmury burzowe i przypuszczalnie na skutek uderzenia pioruna się zapalił. Według świadków pilot zdołał skierować maszynę nad niezamieszkały teren. W ostatniej chwili na wysokości ok. 10 m przeleciał nad budynkiem szkoły, po czym spadł na ziemię i doszczętnie się rozbił. Była godzina 13.20. Na miejscu zginęła cała załoga – pilot ppłk Romuald Suliński, nawigator por. Władysław Jędrzejczyk, bombardier



Samolot Avro Lancaster należący do 300 DB. Podpułkownik Suliński zginął, pilotując taki samolot (domena publiczna)

sierz. Michał Szwandt, radiotelegrafista st. sierż. Wacław Brzeziński, mechanik plut. Feliks Mikuła i strzelec pokładowy ppor. Czesław Sułgut.

Po katastrofie lokalna gazeta pisała:

O 13.15 świadkowie zobaczyli wyłaniający się z chmur samolot w głębokim nurkowaniu, który wydawał się przechylać stromo, aby uniknąć uderzenia w zabudowaną okolicę. Maszyna spadła na polu Aylestone Lane dziś będące częścią All Saints School.

Tak ostatnie chwile samolotu opisała dziewiętnastoletnia wówczas Christine Clowes, uczennica szkoły All Saints w Wigston Magna:

Zobaczyłam pałący się samolot, spadający ponad parkiem, skrzydła prawie sięgały naszego domu, ponieważ mógł spowodować wiele zniszczeń, najwyraźniej próbował wylądować na polu. Oni byli bardzo odważni, żeby to zrobić. Musieli wiedzieć, że zginą. Wszyscy byliśmy oszołomieni, nie mogliśmy uwierzyć, że się to stało.

Jennifer Smith, która miała wtedy siedem lat, zapamiętała:

Kilka dni po katastrofie pozwolono mi przyjść i obejrzeć wrak. Podniosłam kawałek okna z perspektu. Jakiś czas później rada miejska przygotowywała się do budowy nowego osiedla. Kilku jeńców wojennych zostało przywiezionych z obozu w Shady Lane w Oadby, aby pomóc w wykopaniu dróg. Czasami prosili o kawę. Jednemu z nich pokazałam moje znalezisko, a on zaproponował, że zrobi mi z tego krzyż. Wykonał go i mam go przez te wszystkie lata.

W trakcie uroczystości pogrzebowych załogi samolotu liturgię sprawował kapelan w bazie RAF w Faldingworth ks. kpt. Franciszek Kącki.

CREW LOST IN ACCIDENT DURING THUNDERSTORM

BOMBER CRASHES AT WIGSTON: HOUSES DAMAGED



Smoke pouring from the crater in which the plane crashed, with flames playing on it.

BELIEVED to have been struck by lightning, a R.A.F. Lancaster crashed in flames in a field in Aylestone-lane, Wigston, at about 1.15 this afternoon.

It fell behind "The Beaches," the home of Mrs. J. A. Broughton, widow of a former hosiery manufacturer and J.P.

Explosions blew the plane to pieces, and the house was severely damaged as fragments hurtled around it.

THERE WERE NO SURVIVORS. EYE-WITNESSES THINK THAT THE PLANE, WHO DIVED OUT OF THE CLOUDS, FEARED HE WOULD HIT THE CENTRE OF WIGSTON, AND MADE A STEEP TURN WITH HIS PLANE ABLAZE.

When the plane went up in explosions damage was done to many houses. Some roofs were damaged, but it was windows that suffered mainly. Two shop windows were shattered.

The Lancaster was from Piddington, Leicestershire, Aerodrome, carrying a crew of six, and was taking part in operational cross-country exercises.

Mr. Robinson, of Bull's Head, is an interview with a "Leicester Mercury" representative, said that following a heavy gale of lightning he saw a four-engine bomber come out of the clouds at about 1.15 p.m.

The pilot evidently saw he had no chance and obviously feared he would hit the centre of Wigston.

He did a steep turn with his engine still alight.

Finally he succeeded in diving into a house at the back of Wigston Long-street School, Leicestershire. However, and the windows in the vicinity were shattered.

Whole House Shook

Mrs. Broughton, who was lightly shaken, told a "Leicester Mercury" reporter: "I was sitting in my kitchen when I heard a rattling noise, and the whole house shook."

"I thought the plane must have crashed on top of the house, but apparently only bits of the plane struck it."

"Every room in the house has suffered expense and the windows are ruined."

When a "Leicester Mercury" reporter arrived on the scene, four fire engines of Leicester

(Continued on Back Page)



Artykuł z „Leicester Mercury” opisujący katastrofę samolotu załogi ppłk. Sulińskiego (archiwum szkoły All Saints w Wigston Magna)



Krzyż wykonany z okna lancastera znalezionej na miejscu katastrofy, własność Jennifer Smith (archiwum szkoły All Saints w Wigston Magna)

Jennifer Smith's
perspex cross.

Mowy pożegnalne wygłosili dowódca Polskich Sił Powietrznych – gen. bryg. pil. Mateusz Iżycki oraz dowódca 300 Dywizjonu Bombowego ppłk Bolesław Jarkowski. Członkowie załogi spoczęli obok siebie na cmentarzu lotników polskich w Newark (Newark-on-Trent) w Wielkiej Brytanii. Grób ppłk. Romualda Sulińskiego oznaczony jest numerem F-329.

Romuald Suliński za zasługi w służbie podczas wojny otrzymał Krzyż Srebrny Orderu Virtuti Militari (nr 9043), czterokrotnie Krzyż Walecznych, Polową Odznakę Pilotą, a także odznaczenia brytyjskie: Distinguished Flying Cross (Krzyż Wybitnej Służby Lotniczej) oraz Distinguished Service Order (Order Zaszczytnej Służby), który był jednym z ośmiu orderów nadanych polskim lotnikom. Po wojnie dostał również polski Medal Lotniczy. Przedwojennym odznaczeniem był otrzymany w 1938 r. Brązowy Krzyż Zasługi.

W latach siedemdziesiątych przy kopaniu fundamentów All Saints Junior School w Wigston Magna koło Leicester natknięto się na szczątki samolotu, które okazały się częściami lancastera ppłk. Sulińskiego. Na wniosek Koła Stowarzyszenia Lotników Polskich w Leicester w szkole budowanej na miejscu tragicznego wypadku umieszczono tablicę pamiątkową, która została odsłonięta 6 lutego 1978 r. Obecnie uroczystości



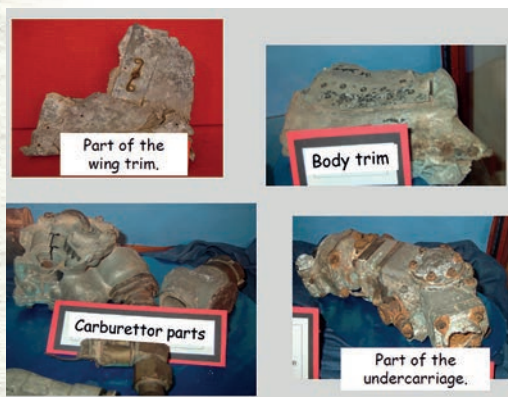
Kwaterna załogi ppłk. Sulińskiego na cmentarzu w Newark (archiwum szkoły All Saints w Wigston Magna)



Grób ppłk. Romualda Sulińskiego na cmentarzu w Newark (zbiory Fundacji Historycznej Lotnictwa Polskiego)



Tablica pamiątkowa w szkole All Saints w Wigston Magna (archiwum szkoły All Saints w Wigston Magna)



Części samolotu odnalezione na miejscu katastrofy w 2008 r. podczas rozbudowy szkoły (archiwum szkoły All Saints w Wigston Magna)

upamiętniające katastrofę polskiej załogi odbywają się tam regularnie.

Nazwisko ppłk. pil. Romualda Sulińskiego jest uwiecznione na dwóch monumentach: pomniku Lotników Polskich w Northolt pod Londynem oraz pomniku Ku Czci Lotników Polskich Poległych w II Wojnie Światowej na Polu Mokotowskim w Warszawie. W maju 2011 r. w rodzinnych Skierniewicach Zespołowi Szkół nr 4 – Gimnazjum, Liceum Ogólnokształcącemu i Technikum nadano imię ppłk. pil. Romualda Sulińskiego. W czerwcu 2020 r., w 80. rocznicę bitwy o Anglię, Towarzystwo Przyjaciół Skierniewic wspólnie z Fundacją Historyczną Polskiego Lotnictwa i Muzeum Historycznym Skierniewic otworzyło wystawę „Lotnicy ziemi skierniewickiej”, na której został też przedstawiony ppłk Romuald Suliński.

Romuald Suliński – Romek – spoczął w angielskiej ziemi, na którą przybył zimą 1940 r. w poszukiwaniu drogi do wolnej Polski. Walczył na obczyźnie, mając w sercu dewizę „O wolność Naszą i Waszą”. Po wrześniu 1939 r. nie dane mu było zobaczyć Polski, choćby z okna samolotu. Ale patrzy na nią teraz, podobnie jak inni członkowie Niebieskiej Eskadry, którzy rok w rok przyjmują w swoje szeregi kolegów, walczących wówczas oraz ginących również dziś. Tych, którzy strzegli naszego nieba.



Do dziś odbywają się uroczystości upamiętniające katastrofę Lancastera. Na miejscu zniszczonego wówczas dębu w 2006 r. zostało posadzone nowe drzewo. Na zdjęciu z 2008 r. delegacja w składzie: reprezentanci Kanadyjskich i Indyjskich Sił Powietrznych, attaché obrony RP płk Bugajewski, dyrektor szkoły M. Lawson, zastępca attaché obrony RP ppłk Adamski, płk McKenzie RAF i reprezentant Australijskich Sił Powietrznych (archiwum szkoły All Saints w Wigston Magna)

Bibliografia

Archiwum Państwowe w Warszawie o. Grodzisk Mazowiecki, Skiernewice 1909/89; Giżyce 1868/1.

Archiwum szkoły All Saints w Wigston Magna.

Ministry of Defence APC Disclosures 5, RAF Northolt, Romuald Suliński teczka osobowa.

Belcarz B., *Polskie lotnictwo we Francji*, Sandomierz 2002.

Bishop P., *Chłopcy z bombowców. Odpowiedź na atak 1940–1945*, tłum. R. Bartołod, Poznań 2010.

- Cynk J., *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939–1945*, t. 1, tłum. W. Matusiak, Gdańsk 2001.
- Dubicki T., *Wojsko Polskie w Rumunii 1939–1941*, Warszawa 1994.
- Jaśkiewicz Ł., *300 Dywizjon Bombowy „Ziemi Mazowieckiej”*, Oświęcim 2018.
- Konieczny J., *Kronika lotnictwa polskiego 1241–1945*, Warszawa 1984 („Biblioteczka Skrzydlatej Polski”, t. 22).
- Król W., *Polskie dywizjony lotnicze w Wielkiej Brytanii 1940–1945*, Warszawa 1982.
- Krzystek T., *Polskie Siły Powietrzne w Wielkiej Brytanii w latach 1940–1947 łącznie z Pomocniczą Lotniczą Służbą Kobiet (PLSK-WAAF)*, Sandomierz 2012.
- Mazur W., *Samolot Rozpoznawczo-Bombowy PZL.23 „Karas”*, Warszawa 2013.
- Mazur W., *Vickers Wellington*, Warszawa 2019.
- Mroczkowski K., Olejko A., *Nocnych lotów świadectwa. Polskie dywizjony bombowe w latach drugiej wojny światowej we wspomnieniach*, Kraków 2011.
- Pawlak J., *Polskie eskadry w Wojnie Obronnej 1939*, Warszawa 1982.
- Rolski T.H., *Uwaga, wszystkie samoloty*, Warszawa 1974.
- „Romek” pptk pil. Romuald Suliński. *Dowódca 300 Dywizjonu Bombowego „Ziemi Mazowieckiej”*, oprac. J. Kobacki *et al.*, Warszawa 2011.
- Sojka Ł., *Skrzydłata husaria. Historia polskich lotników bombowych*, Kraków 2020.
- Zamoyski A., *Orły nad Europą. Losy polskich lotników w czasie drugiej wojny światowej*, tłum. T. Kubikowski, Kraków 2004.
- Zieliński J., *305 Dywizjon Bombowy Ziemi Wielkopolskiej i Lidzkiej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego*, Warszawa 2004.

OPUBLIKOWANE BROSZURY z serii „Bohaterowie Niepodległej”

1. Marek Gałęzowski, *Stanisław Kaszubski „Król”*
2. Grzegorz Bębik, Sebastian Rosenbaum, Mirosław Węcki, *Wojciech Korfanty*
3. Anitta Maksymowicz, *Agnieszka Wisła*
4. Marek Gałęzowski, Jerzy Kirszak, *Józef Piłsudski*
5. Tomasz Sikorski, *Antoni Sikorski*
6. Przemysław Olstowski, *Gustaw Orlicz-Dreszer*
7. Zdzisław Kościański, *Józef Skrzydlewski*
8. Daniel Koreś, *Józef Szostak „Filip”*
9. Zdzisław Kościański, *Kazimierz Zenkteler „Warwas”*
10. Daniel Koreś, *Konstanty Plisowski*
11. Krzysztof Korda, *Ksiądz Józef Wrycza*
12. Jacek Magdoń, *Leopold Lis-Kula*
13. Jacek Błński, *Orlęta Przemyskie. Obrońcy polskich Kresów*
14. Zofia Fenrych, *Tadeusz, Stanisław i Władysław Fenrychowice*
15. Marek Gałęzowski, *Wacław Lipiński*
16. Wawrzyniec Wierzejewski, *Wincenty, Jan i Maria Wierzejewscy*
17. Marek Gałęzowski, *Jerzy Kulczycki*
18. Grzegorz Łeszczyński, *Ksiądz Józef Skorel*
19. Szymon Nowak, *Franciszek Sikorski*
20. Tomasz Gąsowski, *Władysław Belina-Prażmowski*
21. Bartosz Januszewski, *Mariusz Zaruski*
Бартош Янушевський, Маріуш Заруський
22. Marek Kozubel, *Józef Gigiel-Melechowicz*
23. Szymon Nowak, *Wilhelm Jakub Kasprzykiewicz*
24. Radosław Wnorowski, *Bronisław Bohaterewicz*
25. Marek Gałęzowski, *Bogusław Szul-Skjöldkrona*
26. Grzegorz Łeszczyński, *Henryk Bolesław Dyduch*
27. Marek Gałęzowski, *Wilhelm Wyrwiński „Wilk”*; *Zygmunt Wiktor Bobrowski „Zdzisław”*

28. Marek Gałęzowski, *Zygmunt Radoński „Żarski”*
29. Marek Kozubel, *Edward Franciszek Herbert*
30. Barbara Męczykowska, *Józef Haller*
31. Marek Gałęzowski, *Tadeusz Żuliński „Roman Barski”*
32. Krzysztof Karol Daszyk, *Stanisław Długosz „Tetera”*
33. Tomasz Sikorski, *Harcerze w wojnie polsko-bolszewickiej*
34. Szymon Nowak, *Stefan Pogonowski*
35. Marian Miszczuk, *Władysław Nekrasz*
36. Bartłomiej Kluska, *Ksiądz Ignacy Jan Skorupka*
37. Szymon Nowak, *Bohaterowie spod Zadwórze*
38. Radosław Wnorowski, *Stefan Kossecki*
39. Przemysław Kałek, *Stanisław Kwaśniewski*
40. Marek Pietruszka, *Teresa Jadwiga Grodzińska*
41. s. Teresa Antonietta Frącek RM, *Matka Matylda Getter*
42. Grzegorz Łubczyk, *Henryk Sławik*
43. Wojciech Königsberg, *Jan Piwnik „Ponury”*
44. Grzegorz Makus, *Tadeusz Zieliński „Igła”*
45. Arkadiusz Kazański, *Jan Piotr Koziątek*
46. Sławomir Formella, *Lech Bądkowski*
47. Grzegorz Łeszczyński, *Henryk Bąk*
48. Arkadiusz Kazański, *Alina Pienkowska-Borusewicz*
49. Artur Adamski, *Kornel Morawiecki*
50. Maja Lubiejewska-Chilicka, *Maryla Płońska*
51. Anna Maria Adamus, *Józef Sierociński*
52. Paweł Rokicki, *Mieczysław Bejnar*
53. Adam Hlebowicz, *Grażyna Lipińska*
54. Mariusz Kolmasiak, *Walenty Wójcik*
55. Szymon Nowak, *Jan Szypowski „Leśnik”*
56. Marek Gałęzowski, *Zygmunt Zygmuntowicz (Ostersetzer)*
57. Tomasz Dziki, *Wojciech Józef Gromczyński*
58. Marek Gałęzowski, *Bajończycy*
59. Michał Gruszczyński, *Stanisław Leon Jeute „Cezary”*
60. Marian Miszczuk, *Jan Rossman*
61. Szymon Nowak, *Adolf Pilch „Góra”, „Dolina”*
62. Marek Gałęzowski, *Ksiądz Józef Panaś*
63. Daniel Szlachta, *Józef Rymer*
64. Marek Kozubel, *Zofia, Sabina i Anna Kleczkowskie*
65. Marek Gałęzowski, *Bolesław Mościcki, Bronisław Romer*
66. Aleksandra Anna Kozłowska, *Bolesław Roja*
67. Witold Iwaszkiewicz, *Alfons Zgrzebniok*