



Kapitan pilot Alojzy Ratajczak (1912–1945)

W badaniach genealogicznych, poza tym podstawowym elementem, jakim jest drzewo rodowe, bardzo ważne jest dogłębne poznanie chociażby wybranych członków rodziny. U wielu z nas funkcjonuje pojęcie, że wieść rodzinna niesie, iż wujek to był „o ho, ho...”, a ciocia, to tyle zrobiła, że trudno znaleźć bardziej pracowitą osobę w rodzinie. Ale kiedy przychodzi o dopytanie szczegółów, to o dziwo brakuje nam wiedzy o ich dokonaniach. Zatem póki pamięć u najstarszych dopisuje, warto pytać, notować i dokumentować wszystko, zarówno to co nobilituje, jak i to, co wstydliwym wydaje się być...

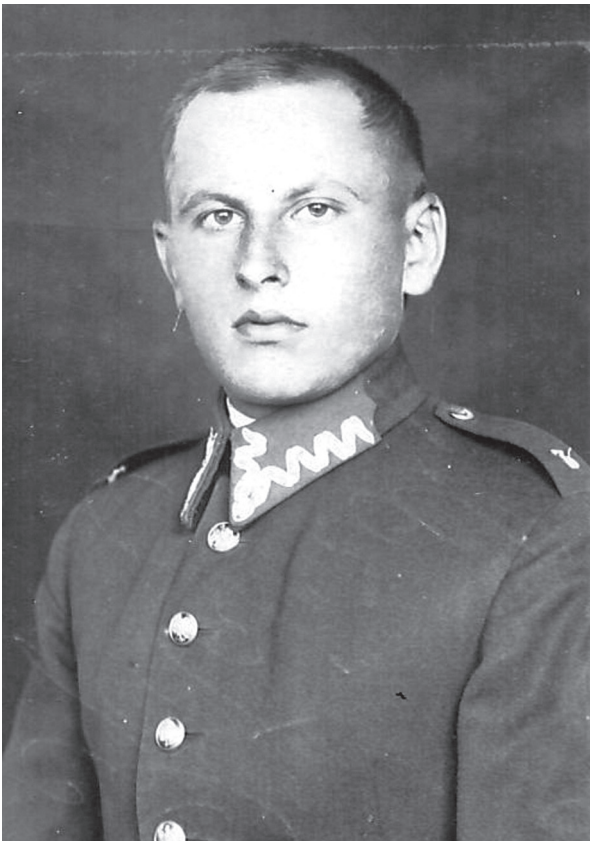
Podczas ubiegłorocznego wieczoru zaduszkowego w Muzeum Ziemi Mogileńskiej w Chabsku w rozmowie z krakowsko-mogileńskim literatem Stanisławem Kaszyńskim i jego familiantem Ryszardem Piniarskim z Gniezna zostałem poproszony o odszukanie informacji o przodku Alojzym Ratajczaku. Z przekazanych mi informacji dowiedziałem się, że Ratajczak był Wielkopolaninem, pilotem, który zginął pod koniec wojny, i że pozostały po nim w rodzinie szczątkowe wspomnienia oraz kilkanaście zdjęć. Próbowałem się z tego zadania „wymigać”, tłumacząc się ogromem prac, jakie czekają mnie w związku z przygotowaniem do obchodów 100-lecia wielkich rocznic – odzyskania niepodległości i Powstania Wielkopolskiego:

– Kochani, bardzo chętnie, ale pracuję intensywnie nad dwoma książkami o strzelnicach i mogilnicach odznaczonych Wielkopolskim Krzyżem Powstańcym... – Nie zdążyłem dokończyć, gdyż Stanisław wtrącił – Marian, zrób to w higienicznych przerwach pisarsko-poszukiwawczych.

W tym samym momencie trafiłem na błagalny wzrok Ryszarda i pękłem.

– Dobra – rzekłem – postaram się w tych przerwach poszperać, jednakże zastrzegam, że nie jest to nic zobowiązującego.

I tak się zaczęła moja przygoda poszukiwania śladów po pilocie Alojzym Ratajczaku. Uruchomiłem kanały korespondencyjne, którymi zaczęły napływać do mnie z Warszawy, Bydgoszczy, Poznania, Londynu i Paryża przeróżne informacje. Najcenniejsze okazały się te zagraniczne, które mówiły, że i owszem postać pilota z polski w kręgach znawców tematu jest znana. Przesłano mi kilka źródeł i wskazówek, które okazały się bezcennymi w rozwianiu mgły tajemnej, z której wyrzała postać bohaterskiego pilota. Dałem sobie tydzień na spięcie tematu do „kupy”, po czym przedzwoniłem do Gniezna, do Ryszarda, informując, że prace zostały zakończone i wujek w całej krasie otwiera się przed rodziną. Podczas kolejnej rozmowy zaproponowałem, by opowieść o wujku znalazła się na łamach „Rocznika WTG”. Ryszard przyjął tę propozycję z radością i nazajutrz przesłał mi kilkanaście zdjęć z rodzinnego albumu. A oto efekt moich poszukiwań.



Ryc. 1. Alojzy Ratajczak jako kandydat na pilota w 3 Pułku Lotniczym w Poznaniu-Ławicy, 1934 rok

Alojzy Ratajczak urodził się 18 czerwca 1912 roku w Bronikowie, w pobliżu Śmigła w powiecie kościańskim jako syn Jakuba i Małgorzaty z domu Ciesielskiej. Po przygotowaniu podstawowym w dwuklasowej katolickiej szkole powszechnej i zdaniu egzaminu wstępnego kontynuował naukę w Państwowym Gimnazjum Męskim im. Adama Mickiewicza w Lublińcu na Górnym Śląsku. Profil tego gimnazjum był typu klasycznego, z tzw. programem poznańskim, czyli staroklasycznym. Nauka w nim obejmowała następujące przedmioty: religia, język polski, język łaciński, język grecki (od klasy IV), język francuski (od klasy III), język niemiecki, historia, geografia, matematyka, przyrodoznawstwo, geometria wykreślna, pisanie (kaligrafia), rysunki, roboty ręczne, gimnastyka, śpiew. Po zdaniu matury realizował swoje młodzieńcze marzenia zostania lotnikiem. 28 listopada 1931 roku wstąpił do 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu-Ławicy, gdzie służył w III Dywizjonie Myśliwskim. Od maja do października 1932 roku oddelegowany został do Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich w Bydgoszczy. Latem 1933 roku skierowano go do Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu. Tam przeszedł szkolenie na samolotach myśliwskich.



Ryc. 2. Z kolegą Jankiem Plutą (z lewej), październik 1932 roku

Przed powrotem do macierzystego III Dywizjonu Myśliwskiego w Poznaniu, do roku 1936 odbywał dalsze szkolenie. W jego trakcie odbył kurs instruktora w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, a następnie jako instruktor aż do wypowiedzenia wojny wykonywał loty na samolotach: Bartel, RWD8, PWS16, PWS18, PWS-10 AVIA, PZL7, PSL11, Potez 25, Breguet 19, Katas oraz na Fokarach jedno- i trzysilnikowych. Łącznie odbył około 2000 godzin lotów, w tym 100 godzin w warunkach nocnych. Kurs ukończył w stopniu sierżanta podchorążego pilota.

We wrześniu 1939 roku Ratajczak nie walczył. Wykonał jedynie kilka lotów łącznikowych. 21 września 1939 roku na rozkaz przełożonych przekroczył w Kutach granicę z Rumunią. Uniknął internowania – na własną rękę przedostał się do Bukaresztu, gdzie uzyskał paszport. Następnie drogą morską dostał się do Francji. Do Marsylii przybył 8 października. Następnie zgłosił się w wojskowym punkcie zbornym w Paryżu, tam wyznaczony został do wyjazdu do Anglii i szkolenia w Royal Air Force, w związku z czym już 18 grudnia 1939 roku był Wielkiej Brytanii. Początkowo przebywał w obozie dla polskich lotników w bazie RAF w Eastchurch na wyspie



Ryc. 3. Niedzielny spacer po Poznaniu, lato 1932 roku



Ryc. 4. Tuż przed lotem, sierpień 1932 roku. W środku Alojzy Ratajczak

Sheppey, u ujścia Tamizy, po czym skierowano go na przeszkolenie na brytyjskim sprzęcie w szkole pilotażu początkowego 15 Elementary Flying Training School w Redhill. Szkolenie to odbył między 12 marca a 20 kwietnia 1940 roku, a następnie kontynuował je w jednostce wyszkolenia bojowego 18 Operational Training Unit w Hucknall.

30 lipca 1940 roku przydzielono go do personelu Dywizjonu Bombowego 300 „Ziemi Mazowieckiej”, stacjonującego w Bramcote. W dywizjonie tym przeszedł dalszy trening na samolotach Battle. 22 sierpnia dywizjon został przeniesiony na lotnisko bazy RAF w Swinderby, a od 18 lipca 1941 roku do miejscowości Hemswell.

Dywizjon Bombowy 300 „Ziemi Mazowieckiej”, rozpoznawalny jako „BH” 300 Dywizjon,

powstał 1 lipca 1940 roku. Był pierwszą polską jednostką bojową, która weszła do działań wojennych z wysp brytyjskich. Alojzy Ratajczak służył w tym dywizjonie w randze sierżanta podchorążego pilota. Od 10 lipca do 31 października 1940 roku Dywizjon brał udział w Bitwie o Anglię – bombardował porty u wybrzeży Kanału La Manche (m.in. Boulogne i Calais).

21 sierpnia 1941 roku, po 28 godzinach operacji lotniczych z 300 Dywizjonem Bombowym, Alojzy Ratajczak został przydzielony do grupy instruktorów w 18 Operational Training Unit RAF (OTU) w bazie RAF w Bramcote. Tam latał na dwusilnikowych lekkich bombowcach Vickers Wellington. 1 listopada 1941 roku awansowano go na podporucznika pilota. 15 marca 1942 roku



Ryc. 5. Powrót z lotów ćwiczebnych, październik 1932 roku



Ryc. 6. Przed hangarem na lotnisku w Ławicy



Ryc. 7. Na lotnisku (w Ławicy?), 1932 rok

został oddelegowany do Central Flying School (CFS – Centralna Szkoła Latania) w bazie RAF w Upavon w hrabstwie Wiltshire do realizowania szkolenia instruktora pilotażowego. 10 kwietnia 1942 roku powrócił do Bramcote. Tam też 1 października awansował na stopień porucznika.

W trakcie lotu treningowego w zakresie nawigacji 2 stycznia 1943 roku samolot Wellington L4379 z por. nawigatorem Alojzym Ratajczakiem na pokładzie uległ katastrofie. Samolot wystartował z bazy RAF w Bramcote, wskutek silnego oblodzenia gaźnika maszyna odmówiła posłuszeństwa i rozbiła się w rejonie Nottinghamshire. W katastrofie tej zginął starszy szeregowy bombardier Antoni Korzeniowski, zaś pozostali członkowie załogi: Klemens Baszowski, Stefan Czekalski, Roman Drapała, Stanisław Nogacki i Alojzy Ratajczak, zostali ranni. W związku odniesionymi obrażeniami (liczne poparzenia) Ratajczak był leczony w Centrum Medycznym Szpitala Królowej Wiktorii w East Grinstead. Już po kuracji, którą zakończył 3 lipca 1943 roku, wstąpił w szeregi „Guinea Pig Club”, który zrzeszał wszystkich lotników poddawanych zabiegom medycznym metodami opracowanymi i wdrażanymi przez chirurga plastycznego z Nowej Zelandii dra Archibalda Mc Indoe. Jako że całe leczenie było wciąż formą eksperymentu, pacjenci porównali siebie do świnek morskich

(z ang. *guinea pig*), które są często wykorzystywane do doświadczeń. W dniu zakończenia wojny klub liczył 649 członków.

28 lipca 1943 roku Alojzy Ratajczak został przeniesiony do 10 Advanced Flying Unit (AFU) w bazie RAF w Dumfries, aby objąć obowiązki pilota dla personelu. We wrześniu, na własną prośbę, został przydzielony do działu transportu i ostatecznie wysłany na Bliski Wschód. W międzyczasie został awansowany (1 listopada 1943 roku) na stopień kapitana.

4 lutego następnego roku rozpoczął służbę w 216 Dywizjonie Międzynarodowym w bazie RAF w Kairze, w Egipcie. Tam wykonywał zadania transportowe, latając do: Algieru, Casablanki, Sycylii, Syrii, Palestyny, Iranu, Iraku itd. Między 5 a 23 marca służył w 1 Check and Conversion Unit (CCU) w bazie RAF w Bilbeis w Egipcie jako oficer ds. transportu. 16 lipca opuścił dywizjon 216 z przydziałem do 74 Operational Training Unit (OTU) jako pilot-instruktor. Dwa miesiące później (26 września) wyjechał z Bliskiego Wschodu do Anglii. Od 24 października do 12 grudnia służył w 1669 Heavy Conversion Unit (HCU) w bazie RAF w Langar. W biografii majora nawigatora Edwarda Władysława Kwołka, który wyszedł spod pióra Wojciecha Zamyślonego, czytamy:



Ryc. 8. Alojzy Ratajczak (siedzi w środku) z kolegami, 1940 rok

(...) skierowano go w listopadzie 1944 r. do jednostki przeszkolenia na sprzęt ciężki 1669 Heavy Conversion Unit w Langar (gdzie załogi wcześniej latające na dwusilnikowcach zapoznawały się z czteromotorowymi Halifaksami). Stworzył tam nową załogę w składzie: kapitan pilot Alojzy Ratajczak, sierżant pilot Jerzy Grzmielewski, sierżant radiotelegrafista Franciszek Bąk, sierżant mechanik pokładowy Eugeniusz Kocoń i strzelcy sierżant Eugeniusz Kłak i sierżant Ryszard Jarocki. Po zakończeniu kursu wraz z nią wysłany został via Blackpool do Glasgow, skąd 28 stycznia 1945 r. odpłynął na statku „Scythia” do Neapolu.

15 lutego 1945 r. Kwolek przybył do Brindisi, na lotnisko 301 Dywizjonu do Zadań Specjalnych „Ziemi Pomorskiej – Obrońców Warszawy”. Zdążył wykonać tylko dwa loty bojowe ze zrzutami, oba nad północne Włochy – nocą z 22 na 23 lutego oraz z 23 na 24 lutego. Potem jednostkę wycofano z Włoch i przekształcono w dywizjon transportowy¹.

7 lutego 1945 roku Ratajczak rozpoczął obowiązki pilota transportowego w Dywizjonie 301 w Bazie RAF w Brindisi we Włoszech. Loty wykonywał do kwietnia, kiedy dywizjon powrócił do Wielkiej Brytanii. Zadania w swojej eskadrze wykonał na Wellingtonie i Halifaxie, latając na tych maszynach 32 godziny. Ogółem kap. pilot Alojzy Ratajczak odbył 1365,4 godzin lotu, w tym 427,3 godziny w nocy. W kwietniu 1945 roku Dywizjon 301 został przeformowany w bazie RAF

w Blackbushe na dywizjon transportowy wyposażony w samoloty Warwick III.

Alojzy Ratajczak został odznaczony za czyn wybitnego męstwa połączony z narażeniem życia Orderem Wojskowym *Virtuti Militari* V klasy oraz czterokrotnie za czyny męstwa i odwagi wykazanej w bojach Krzyżem Walecznych.

Ostatni tragiczny lot kpt. pilot Alojzy Ratajczak odbył już po zakończeniu działań wojennych – 27 lipca 1945 roku. Wcześniej, 24 lipca, na samolocie Vickers Warwick C III, oznaczonym numerem HG 226, znajdującym się na wyposażeniu Dywizjonu 301, wystartował o 6 rano z bazy RAF North Weald w Wielkiej Brytanii i wykonał lot do Aten z międzylądowaniem w Neapolu. W drodze powrotnej, 27 lipca, samolot wystartował z Aten, a następnie wylądował na lotnisku Neapol-Pomigliano, z którego skierował się do Lyon-Bron. W trakcie lotu, około godz. 19:00, podczas gwałtownej burzy nad miejscowością Chonas l’Amballan w departamencie Isère samolot stanął w ogniu. Prawdopodobnie stało się to od uderzenia pioruna. Vickers Warwick C III runął na ziemię około 30 km na południe od Lyonu. Śmierć na miejscu poniosła cała czteroosobowa załoga. Z wraku wydobyto cztery zwęglone ciała:

- kpt. pilota Alojzego Ratajczaka – dowódcę,
- sierżanta pilota Franciszka Bąka – radiooperatora,
- sierżanta pilota Antoniego Jana Mikołajczaka – nawigatora,
- sierżant pilot Eugeniusza Koconia – mechanika pokładowego.

¹ <http://www.polishairforce.pl/kwolek.html> (dostęp: 16.04.2018).



Ryc. 9 i 10. Szczątki rozbitego we Francji Vickersa Warwick C III, którym leciał Alojzy Ratajczak z załogą, lipiec 1945 roku

Całą czwórkę lotników pochowano na Brytyjskim Cmentarzu Wojskowym w Mazargues na przedmieściu Marsylii. Grób kpt. pilota Franciszka Ratajczaka znajduje się w sektorze A, w rzędzie 10 i jest oznaczony numerem 5.

Z zachowanych danych wiadomo, iż Alojzy był osobą samotną i najbliższą jego krewną była Wera (Weronika) Ratajczak. Przyjaźnił się również z państwem Jennings. Na płytach granitowych *Pomnika Ku Czci Poległych Lotników w II Wojnie Światowej* na Polu Mokotowskim w Warszawie jest wymieniony w grupie „Kampania Brytyjska 1940–1945” jako „kapitan Ratajczak A.”.

Bibliografia

Album Pamiątkowy „Pomnik ku Czci Lotników Polskich Poległych w II Wojnie Światowej”, Londyn-Warszawa 2004.

Cumft O., Kujawa H.K., *Księga lotników polskich poległych i zmarłych 1939–1946*, Warszawa 1989.

Cynk J.B., *The Polish Air Force at War 1939–1945. The official history*, Vol. 1, Atglen 1998.

Getzyngier R., Matusiak W., Wójcik W., Zieliński J., *Ku czci poległych lotników 1939–1945*, Warszawa 2006.

Hodyra P., *301 Dywizjon Bombowy 1940–1943*, Warszawa 2016.

Krzystek T., Krzystek A., *Personel Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii 1940–1947*, Sandomierz 2012.

Krzystek T., Krzystek A., *Polskie Siły Powietrzne w Wielkiej Brytanii. Lista Lotników*, 2012. <http://listakrzystka.pl> (dostęp: 16.04.2018).

Les Aviateurs Polonais en Région Rhône-Alpes Seconde Guerre Mondiale, Paul Mathe vet, 04.2010. <http://memoire-aviateurs.monsite-orange.fr/file/291727a7d3d2779889aafe0818edc916.pdf> (dostęp: 16.04.2018).

Polskie Siły Powietrzne w II wojnie światowej, www.poli-shairforce.pl (dostęp: 16.04.2018).

Relacja Ryszarda Piniarskiego z Gniezna z dnia 27 listopada 2017 r., maszynopis w zbiorach autora.

