

Kpt. Mieczysław Medwecki – lotnik i pilot

(Anna Medwecka-Kornaś, wiosna 2009)

Minęło wiele lat od wydarzeń, o jakich tu będzie mowa, lecz tym bardziej trzeba je upamiętniać. Przedstawiany tekst, napisany głównie dla Rodziny, jest próbą połączenia różnych dostępnych danych i wspomnień o bliskim wielu osobom kuzynie, lotniku Mieczysławie. Jego dziadek Józef (po linii męskiej) i Edward Medwecki mąż Ludmiły byli rodzonymi braćmi. Synowie Ludmiły i Edwarda, Wiktor (mój Ojciec) i Staszek oraz córka Maria (Mania) po mężu Hrabendowa, to zatem wujkowie i ciotka lotnika. Oczywiście wszyscy mówili sobie po imieniu, natomiast on był wujkiem dla nas, z młodszego pokolenia. Wiktor starał się gromadzić pamiątki rodzinne. Uzyskał życiorys Mietka i przepisał z rękopisu jego żony Rysi (tekst był przygotowany w marcu 1968 r. dla Rajmunda Kulińskiego, autora publikacji „Pierwsi i ostatni”, Warszawa 1972). Wiktor zebrał też szereg artykułów z gazet, zachował trochę fotografii i opracował kilka notatek, dotyczących m.in. grobowca w Morawicy. O informacje zwrócił się do niego sierżant podchorąży Jerzy Percha, piszący pracę dyplomową o Mieczysławie Medweckim. Po jej ukończeniu, w 1980 r., ofiarował jeden egzemplarz mojemu Ojcu. W opracowaniu tym znajduje się szereg danych pochodzących od osób, które znały naszego bohatera i były świadkami związanych z nim wydarzeń (autor spotkał się m.in. z żoną Mietka, Marią, w lutym 1980 r., z ówczesnym proboszczem w Morawicy oraz współczesnym mu sołtysem, mieszkającym w tej miejscowości także na początku wojny). J. Percha przytoczył cytaty różnych opracowań, publikowanych i niepublikowanych, po części trudno dostępnych. Niestety kopia jego tekstu jest błada i mało czytelna; niektóre fragmenty zostały tutaj włączone w postaci dość obszernych cytatów. Do nowszych, wziętych pod uwagę opracowań, należą artykuły znalezione w Internecie.

Część faktów podawanych przez różnych autorów z konieczności się powtarza. Niektóre informacje są przy tym niezupełnie ścisłe, nierzadko różnią się w szczegółach i zawierają rozbieżności, trudne do rozstrzygnięcia. Coraz bardziej brak już osób, mogących pomóc w ich wyjaśnieniu. Niemniej istnienie dość licznych danych, zwłaszcza publikowanych jest ważne i pozytywne. Moje uwagi i dopiski, zaznaczone dalej w kilku miejscach, opatrzone są skrótem AMK.

Dzieciństwo i wczesna młodość Mietka

Mieczysław Medwecki (dla bliskich Mietek) urodził się 7 czerwca 1905 r. w Pasiecznej (nie w Nadwórnej jak podają niektóre źródła), w powiecie nadwórniańskim, u źródeł Bystrzycy, w Galicji Wschodniej (są to północne obrzeża Gorganów, obecnie Ukraina). Był synem Antoniego, leśniczego w Nadwórnej i Marii z Braunów. J. Percha (1980) podaje, iż ojciec „zajmował się nadleśnictwem w Pasiecznej”. Mietek miał pięcioro rodzeństwa – troje żyło prawdopodobnie bardzo krótko, istnieją jedynie dane o bracie Witoldzie, który zginął w przewrocie majowym w 1926 r. i o siostrze Wandzie, która wyszła za mąż za Jana Weberbauera; jej syn Stanisław osiedlił się w Muszynie. Mietek - w piętnastym (a według innych przekazów w szesnastym) roku życia, podając nieprawdziwą datę urodzenia - gdyż jako poborowy był za młody - zgłosił się do wojska, do jazdy Jaworskiego (później 19 pułku Ułanów Wołyńskich) i brał udział w bitwach z bolszewikami, z sowiecką Armią Czerwoną. Został za to odznaczony Krzyżem Walecznych (informacja od żony).

Te wczesne lata J. Percha (str. 17-19) opisuje następująco: „W roku 1917 (Mieczysław Medwecki) uczęszcza do szkoły realnej i jako uczeń bierze udział w pracy niepodległościowej, należąc do Polskiego Koła Szkolnego, które to było szkieletem

późniejszych organizacji POW (POW – Polska Organizacja Wojskowa, powstała we wrześniu 1914 r.)”

„W połowie października 1918 r. (M. Medwecki) należał już do organizacji POW w Stanisławowie. Po złożeniu przysięgi wierności organizacji otrzymuje od dowódcy plutonu polecenie założenia sekcji na terenie szkoły realnej w Stanisławowie. Sekcja złożona była z pięciu ludzi i wcielona została do plutonu Niedzielskiego. Komendantem rejonu był dr Hofmoki. Do zadań sekcji Medweckiego należała dostawa broni dla plutonu, którą kradł uzbrojonym chłopom ukraińskim. W czasie jednej z wypraw po broń, w 1919 r. Medwecki zostaje złapany i pobity do nieprzytomności. Internowany w Nadwórnej z początkiem marca 1919 r. ucieka, przekradając się na stronę polską pod Lwów. Po miesięcznej tułaczce spotyka pierwszy polski oddział. Był nim Pierwszy Szwadron Jazdy Wojewódzkiej Warszawskiej, późniejszy 12 Pułk Ułanów. Z początkiem 1920 r. przenosi się do pułku tzw. Jazdy Jaworskiego (późniejszy 19 Pułk Ułanów Wołyńskich), w którym to przebywa całą kampanię”. J. Percha podaje dalej, iż za działalność w POW w Stanisławowie zostaje w 1920 r. odznaczony odznaką „Orlęta” (odpis dyplomu tejże odznaki znajduje się w Centralnym Archiwum Wojskowym w Warszawie, podane wiadomości pochodzą też z teczki odznaczeń Kpt. Pil. Mieczysława Medweckiego, s.2, w tym Archiwum).

Szkolenie i służba w lotnictwie w okresie międzywojennym

W późniejszym okresie – jak pisze J. Percha - M. Medwecki „skierowany zostaje do Korpusu Kadetów (wg. innych określeń: Szkoły Kadetów) we Lwowie, który ukończył w 1925 r. Następnie poświęca się służbie wojskowej w lotnictwie. W 1925 r. wstępuje do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Grudziądzu (obecnie wojew. kujawsko-pomorskie AMK), kończy ją w Dęblinie (wojew. mazowieckie AMK), gdzie placówka została przeniesiona w 1927 r. Dnia 15. 08. 1928 otrzymuje nominację na podporucznika ze specjalnością obserwator lotniczy i przydział do II dywizjonu liniowego 6 pułku lotniczego we Lwowie. W maju 1929 r. wraca ponownie do Dęblina i rozpoczyna szkolenie jako pilot” – kończy je w 1930 r., uzyskując uprawnienia do prowadzenia samolotów i noszenia odznaki pilota (miała nr.1319). Stąd skierowany zostaje do Krakowa na wyższy kurs pilotażu, prowadzony przez kpt. pilota Jerzego Bajana¹ przy miejscowym dywizjonie myśliwskim. Wkrótce okazał się jednym z najlepszych pilotów”.

Inne źródła podają, że gdy otrzymał przydział do 6 pułku we Lwowie latał jako pilot na maszynach liniowych, a następnie odkomenderowany został do Krakowa na „kurs myśliwski” J. Bajana (obejmujący samoloty myśliwskie). J. Percha (1980) pisze, że po kursie w Krakowie, mianowany dowódcą eskadry Mieczysław Medwecki powrócił do 6 pułku lotniczego we Lwowie. Po ćwiczeniach letnio-jesiennych – w 1930 r. - został przeniesiony powtórnie do Krakowa, do dywizjonu myśliwskiego 2 pułku lotniczego. 1 stycznia 1931 otrzymał stopień porucznika.

Zapewne w r. 1934 r. M. Medwecki ożenił się z Marią (Marysią – zdrobniale Rysią) Adelajdą Strzemińską. Pochodziła ze Lwowa i odznaczała się wyjątkową urodą, była szczupłą, zgrabną, o ciemnej karnacji. J. Percha, a także J. Kwaśnik (2006 a), podają jako datę ślubu 22 czerwiec 1935 r. Nie może to być słuszne gdyż wiadomo, że w czasie wypadku w Jugosławii (który nastąpił wcześniej), byli małżeństwem; wg niektórych danych od 3

¹ Jerzy Bajan, pilot wojskowy, pułkownik, zdobył 2 miejsce na międzynarodowych zawodach lotniczych w Zurychu (1932), był zwycięzcą w Zlocie Gwiazdystym we Wiedniu (1933) i w Challenge’u (1934) – międzynarodowych zawodach samolotów sportowych pod patronatem Międzynarodowej Federacji Lotniczej FAI. Wcześniej, w 1932 r., puchar na tych zawodach zdobyli F. Żwirko i S. Wigura. W latach 1943-45 J. Bajan dowodził oddziałami polskich samolotów myśliwskich w Anglii (Wielka Encyklopedia Powszechna PWN 1962).

miesiący. Zawarcie małżeństwa wymagało w przypadku oficerów zgody zwierzchników i wpłacenia kaucji – czy i jak Mietek tego dokonał – nie wiadomo (informacji kuzyna Stanisława Szuro o rzekomej karze twierdzy za niedopełnienie tych obowiązków nikt nie potwierdza i taka ewentualność nie mieści się w czasie wydarzeń).

We wrześniu 1934 r. kpt. Bajan wraz z kilkoma wybranymi pilotami myśliwskimi poleciał do ówczesnej Jugosławii, dla demonstrowania polskich samolotów, które miały być zakupione przez ten kraj. Przelot nad górami, przy niesprzyjającej pogodzie był trudny, ale szczęśliwy. Polskich lotników i samoloty witano serdecznie, uroczyście i z podziwem w Belgradzie (J.Percha 1980). M. Medwecki został dłużej od innych specjalistów delegowanych z Polski, by szkolić tamtejszych pilotów. Niestety przy zbyt brawurowej akrobacji, w obecności króla Aleksandra Karadźordżewicza³ zahaczył o wysokie drzewo i spadł na ziemię. Znalazł się w miejscowym szpitalu, lecz przeniesiono go do Belgradu. Był tak rozbity, że musiał przejść kilka operacji (bronił się przed narkozą i grożąca mu amputacją nóg) i przez kilka miesięcy pozostawał w gipsie i w bandażach. Była u niego żona, Rysia. Po zdjęciu opatrunków z twarzy podobno z trudem poznała męża, tak był zmieniony. Król odznaczył go Krzyżem Białego Orła, najwyższym odznaczeniem jugosłowiańskim. Po polepszeniu stanu zdrowia Mietek kontynuował leczenie we Lwowie. Dziwiono się ogólnie, iż z tak ciężkiego wypadku wyszedł cało i przypisywano to sile jego charakteru.

Po powrocie z Jugosławii M. Medwecki został mianowany adiutantem dowódcy pułku; przydzielono mu służbę naziemną. Było to wynikiem opinii lekarzy z Centrum Badań Lotniczych. w Warszawie, którzy chcieli chronić jego zdrowie, jeszcze nie w pełni przywrócone. Mimo to, dzięki uporowi i usilnym staraniom, wrócił do latania. Znalazł się w Krakowie, gdzie przeszedł wszystkie szczeble dowodzenia i objął dowództwo III dywizjonu myśliwskiego II pułku lotniczego, po majorze Niedźwieckim. Dywizjon składał się z trzech eskadr myśliwskich 121, 122, 123, każda liczyła 10 samolotów. Były to jednopłatowce, z częściowo odsłoniętym miejscem dla pilota. W 1938 r. Mietek Medwecki przeżył drugi wypadek lotniczy na lotnisku w Rakowicach. Jego „jedenastka” rozbiła się po starcie, do którego została źle przygotowana. Drugi raz miał szczęście, które później niestety go zawiodło.

W Krakowie Mietek wraz z żoną zamieszkał na Osiedlu Oficerskim i utrzymywał bliskie kontakty z rodziną Medweckich: Wiktorem i jego najbliższymi na Osiedlu Urzędniczym, z matką Wiktora – Babusią Ludmiłą - mieszkającą przy ul. Szpitalnej, jej drugim synem -Stanisławem i synową oraz z córką Marią (Manią), przyjeżdżającą w tych latach z Mysłowic, z mężem majorem Stanisławem Hrebendą oraz dziećmi. Szczególnie miłe były spotkania w święta i w imieniny. Mietek odbywał wycieczki w góry, m.in. narciarskie – był członkiem Polskiego Związku Narciarskiego. Oboje z Rysią mieli samochód, najpierw marki Fiat, później Citroen, ułatwiający wyjazdy za miasto i dalsze. wyprawy. Ostatnie wakacje spędzili szczęśliwie na Sycylii. Tuż przed wybuchem wojny i inwazji niemieckiej, 26 sierpnia, Rysia została internowana do Lwowa, wraz z żoną jednego z oficerów. Mietek odprowadzał ją do pociągu i więcej się nie zobaczyli

1 września 1939 na lotnisku w Balicach

Stałą bazą 2 pułku były w Krakowie Rakowice. Pod koniec sierpnia 1939 r. Mieczysław Medwecki został przeniesiony z grupą pilotów na lotnisko polowe w Balicach. 1 września wcześniej rano wstawał piękny, jasny dzień, gdy niespodziewanie od strony Sowińca nadleciały samoloty niemieckie kierujące się na Kraków, gdzie miały m.in. bombardować radiostację. Naliczono ponad 20 bombowców Luftwaffe, oznaczonych czarnymi krzyżami, w

³ Był zwolennikiem Serbii, zginął w wyniku zamachu Chorwatów, w czasie wizyty we Francji, we wrześniu 1934 r

ich skład wchodziły Heinkle i Junkersy (Niemczyński 1987). Początkowo- z dużej odległości - uważano te maszyny za nasze. Był to jednak początek wojny, nie wypowiedzianej przez Niemców. Mieczysław Medwecki, jeden z pierwszych rozeznał sytuację i wszczął alarm. Nie wiadomo, czy otrzymał jakieś ostrzeżenie (o czym, na podstawie relacji W. Króla pisze Steinhauß 1971), gdyż przeważnie są dane o braku łączności ze Sztabem Lotniczym Armii Kraków. Wybiegł z budynku² do samolotów ukrytych w lasku i wsiadł do maszyny P11c. – podobno był bez kominiarki i okularów, używanych przez lotników. Wystartował naprzeciw bombowcom niemieckim we trójkę, z dwoma innymi lotnikami (jednym z przybocznych był podporucznik Władysław Gnyś, drugim st. szeregowy Tadeusz Arabski). Niestety nie zdążył wznieść się wyżej niż 100-150 m (niektórzy podają mniej, inni więcej - 200 m). Wróg był nad nim i gradem pocisków z karabinów maszynowych zestrzelono samolot Medweckiego, raniąc go śmiertelnie. Teraz wiadomo, że dokonał tego – na Ju 87- sierż. Frank Neubert z bazy Nieder-Ellguth w Niemczech. Polski samolot zapalił się, spadł i eksplodował. Stało się to o godz. 5.20 rano, ok. 3 km od lotniska, na polach koło wsi Morawicy. Niektóre źródła podają, iż pilota –Mietka wyciągano z płonącej maszyny. Nie było już ratunku. Miał 34 lata. J. Percha napisał: „Medwecki nie wyda już kolejnego rozkazu do startu. Śmierć dowódcy podziałała deprymująco na cały personel obu eskadr. Zwycięstwo kaprała Gnysia (o czym dalej AMK) nieco stan ten złagodziło”. Ciało kpt. Medweckiego zostało przeniesione do kaplicy w pałacu Radziwiłłów. Został pochowany - według informacji żony - jeszcze z honorami wojskowymi – może tak jej powiedziano? Niektóre szczegóły tej tragedii, m.in. obrażenia jakich doznał Mietek zapisał miejscowy proboszcz, późniejszy dziekan, Jan Danek.(Kwaśnik 2006). Podał on, że pogrzeb odbył się wieczorem i bez honorów – może tak było, a może nie chciał dochodzeń w razie innych informacji o uroczystości wojskowej. Warto jednak przytoczyć, co na ten temat napisał J. Percha (str. 33-35): „Po śmierci Medweckiego dowództwo nad dywizjonem objął kapitan pilot Walerian Niesiołowski. Kłopoty nowego dowódcy rosły z godziny na godzinę. Trzeba było przede wszystkim zorganizować pogrzeb poległego kpt. Medweckiego, z czym związane były liczne trudności natury proceduralnej.....Należało przywieźć trumnę z Krakowa, powiadomić żonę (czy we Lwowie? AMK) i rodzinę, przygotować pluton honorowy do asysty, wieńce i kwiaty.Trzeba było również przekonać księdza z pobliskiej parafii we wsi Morawica, aby Medweckiego pochowano bez wymaganych urzędowych dokumentów. Personel dywizjonu chciał także uczestniczyć w uroczystościach pogrzebowych. Równocześnie zdawano sobie sprawę z tego, że lotnisko w Balicach zostało właściwie przez Niemców zdemaskowane podczas porannego nalotu i że trzeba będzie się przenieść na inne miejsce. Niemcy mogą tę sytuację wykorzystać i w każdej chwili zbombardować lotnisko.....”

I dalej „W samo południe odbył się pogrzeb dowódcy III dywizjonu kpt. Pil. Mieczysława Medweckiego. Został pochowany na małym wiejskim cmentarzu w Morawicy”. Kto i jak w tym brał udział – nie wiadomo.

Przebieg wypadków na lotnisku w Balicach jest szczególnie obrazowo przedstawiony w publikacji Wacława Króla (1974) i artykule Czesława Niemczyńskiego (1987). Jeszcze w 1939 r. kpt. Medwecki został odznaczony Krzyżem Srebrnym Orderu Virtuti Militari,

Grób był najpierw skromny. Później Muzeum Lotnictwa w Krakowie postarało się o wystawienie grobowca. Jest nad nim jakby śmigło (skrzydło?) samolotu, a na płycie został odtworzony Krzyż Virtuti Militari. Grobowcem opiekuje się pobliska szkoła podstawowa oraz miejscowa drużyna harcerska. Zawsze są kwiaty i światła, bardzo liczne zwłaszcza w dniu Wszystkich Świętych.

² Był to – jak podają niektórzy świadkowie wydarzeń - dawny dwór, przebudowany na pałac przez Radziwiłłów, położony na zboczu we wsi Balice. Lotnicy mieli tam „żołnierskie posłania”, kpt. Medwecki był w osobnym pokoju. Musiano zbiegać stamtąd na płaski teren poniżej, na którym znajdowały się samoloty.

Wspomnienia kolegów i rodziny, dzieje żony

J. Percha (1980) napisał, na podstawie relacji żony Mietka, że „Medwecki to nie tylko świetny pilot, kochający mąż, to także znakomity poliglota. Znał świetnie język niemiecki i francuski”. Swojego czasu węgierskie władze wojskowe proponowały mu przejście - z awansem – do ich armii. Propozycji tej nie przyjął, gdyż czuł się Polakiem. Wymieniony autor pisze następnie (str. 25) o M. Medweckim: „Był bardzo ceniony jako pilot, wychowawca i dowódca. Cieszył się wielkim poważaniem i sympatią przełożonych i podwładnych. Świadczą o tym opinie podwładnych i kolegów. Chorąży Gustaw Pokrzywka – słynny mechanik samolotu RWD-9, na którym wraz z kapitanem Jerzym Bajanem odniósł zwycięstwo w Challenge’u w 1934 r. i oficer techniczny 122 eskadry III dywizjonu – powiedział o swym przełożonym, kpt. Medweckim: „Był to wyjątkowo uroczy człowiek. Urodzony żołnierz i dowódca. Nie miał w sobie nic z zarozumiałości. Skromny, ale zdecydowany w działaniu. Na ziemi przyjaciel i kolega, w powietrzu służbista i generał ..., myśliwiec z krwi i kości”.

Jan Wojdyła, który w III dywizjonie (w stopniu sierżanta) pełnił funkcję oficera sanitarnego, określił go krótko: „Był wspaniałym pilotem. Kryształowy charakter. Przy tym przystojny jak aktor filmowy”.

Żona kpt. Mieczysława Medweckiego, Maria (Rysia) w liście do Rajmunda Kilińskiego z dnia 3 marca 1968 r. napisała „według tego, co słyszałam od jego kolegów i podwładnych, był bardzo lubiany. Jako żołnierz i pilot był bardzo zdyscyplinowany, wymagał wiele od siebie i od innych, latał w dzień i w nocy, choć nóg nie miał zupełnie sprawnych” (po wypadku w Jugosławii – AMK).

Dowodem tego, jak był ceniony i lubiany są albumy fotograficzne, jakie otrzymał od dowódców i kolegów, gdy jako porucznik odchodził ze Lwowa.

Mieczysław (Mietek) nie wyobrażał sobie życia bez lotnictwa. Był człowiekiem o głębokich patriotycznych uczuciach, dzielny i odważny. Przecież 1 WRZEŚNIA MÓGŁ – JAKO DOWÓDCA – POLECIC KOMUŚ INNEMU START PRZECIW NIEMIECKIM BOMBOWCOM - WYSTARTOWAŁ JEDNAK SAM I PRZED INNYMI ! Przeszedł do historii jako pierwszy nasz - i aliancki – lotnik, ofiara hitlerowskiej inwazji i pamięć o nim nie może zagaść.

Losy żony, Rysi, po wybuchu wojny były smutne. W pierwszych dniach września 1939 zostało obrabowane mieszkanie w Krakowie tak, że straciła znajdujące się tam pamiątki rodzinne. Podobno znalazła się we Lwowie w bardzo trudnej sytuacji materialnej i ze względu na zagrożenia, nawet zsyłką do ZSSR, musiała zniszczyć zabrane z Krakowa fotografie i listy. Wyszła drugi raz za mąż, przybierając nazwisko Rozpond. Istnieje informacja, iż miała syna którego nie mogła wychowywać. Później (kiedy?) znalazła się w Krakowie, mieszkała przy ul. Szlak 22, ale jej kontakty z rodziną Mietka były słabe – spotykała się jednak z Wiktorem Medweckim, skoro miał jej wspomniane tu opracowanie z 1968 r. Wiadomo, iż w r. 1987 odsłaniała tablicę upamiętniającą M. Medweckiego na budynku portu lotniczego, jaki wybudowano w Balicach i że do 1997 r przyjeżdżała z Krakowa na jego grób w Morawicy. W roku 1998 nie było jej po raz pierwszy, z powodu braku sił i choroby (wiadomość od nauczycielek miejscowej szkoły – AMK)

Do starań, jakie idą w kierunku zachowania pamięci o kpt. Mieczysławie Medweckim, należy nazwanie nie tylko szkoły podstawowej w Morawicy, ale też ulicy idącej do cmentarza w Morawicy i ulicy w Czyżynach w Krakowie jego imieniem, wbudowanie wspomnianej tablicy pamiątkowej w Balicach, a także organizowanie „Małego Maratonu im M. Medweckiego” – do roku 1987 (z którego zachował się podający tę informację wycinek Gazety Krakowskiej) odbyło się 6 takich imprez.

Epilog – losy innych lotników i spotkanie dawnych wrogów po latach

Dalsze wydarzenia wojenne były jak wiadomo tragiczne, lecz równocześnie znane z odwagi i zasług polskich pilotów, jak m.in. działalność naszych dywizjonów w obronie Anglii. Nie sposób tu nie wspomnieć o losach porucznika Władysława Gnysia, który startując wraz z kpt. Medweckim z lotniska w Balicach gonił bombowiec, który zestrzelił jego dowódcę, lecz zniknął w chmurach. Zauważył inne Ju 87 i poleciał za nimi. Jak pisze Kwaśnik (2006 b), zanurkował lotem pikującym i zestrzelił dwie niemieckie maszyny – spadły w miejscowości Żurada w rejonie Olkusza (niektóre źródła podają, że być może jeden z samolotów spadł w wyniku zderzenia z drugim, zniszczonym). Gnyś miał wtedy 29 lat. Brał jeszcze udział w innych bitwach, a po upadku Polski, poprzez Rumunię dostał się do Francji, a później do Anglii. W obu tych krajach uczestniczył w walkach lotniczych z Niemcami. W jednej z nich został zestrzelony, dostał się do niewoli i uciekł, mimo ran odniesionych od żołnierzy niemieckich. Wojnę zakończył w stopniu majora – pilota. Po wojnie osiedlił się w Kanadzie, gdzie mieszkał wraz z rodziną. I tu doszło do zupełnie niecodziennego epilogu wydarzeń wojennych. Frank Neubert, który jako 24 letni pilot zestrzelił na lotnisku Balicach samolot Medweckiego, brał później udział w ok. 350 misjach bojowych, w tym ok. 230 na samolocie Ju-87 (Kwaśnik. 2006 b). Zapamiętał jednak szczególnie wypadki w Balicach „elegancki skręt w lewo Gnysia”, czyli musiał być zadziwiony sprawnością tego lotnika. Odnalazł go i po 50 latach, po uzyskaniu zgody na spotkanie, odwiedził w domu, w Beamsville. Było to w sierpniu 1989r. Obaj lotnicy przyjaźnili się do końca życia. Jak powiedział mi kuzyn, Jerzy Zawadzki, Pułkownik Gnyś przyjechał jakieś 10 lat temu do Krakowa i zwiedzał Muzeum Lotnictwa, już niestety na wózku. Zmarł 28.lutego 2000 r.; miał 90 lat. Był pierwszym polskim i alianckim lotnikiem, który w czasie ostatniej wojny zestrzelił samolot niemiecki. Pół roku przed śmiercią został odznaczony przez prezydenta Aleksandra Kwaśniewskiego Krzyżem Komandorskim z Gwiazdą Orderu Odrodzenia Polski (Kwaśnik 2006 b). W Internecie (pod Tadeusz Arabski – kampania wrześniowa) jest też informacja, że otrzymał krzyż *Virtuti Militari*. Jego imię ma obecnie szkoła podstawowa w Żuradzie – znajduje się tam też tablica ufundowana we wrześniu 1995 r., mówiąca o bohaterstwie polskich lotników i pamiątkowy obelisk na dziedzińcu (dane z Interenetu –kampania wrześniowa 1939. pl pierwsze zestrzelenia). Siostrzeniec Gnysia, Waldemar Serocki, utworzył w Olkuszu wystawę: „Walka-pojednanie-przyjaźń”, co więcej później spotkały się w Poznaniu dzieci lotników, Stefan i Ashley Gnyś oraz Ingo Neubert i Petra Schultz. Ich ideą było kontynuowanie porozumienia ojców, m.in. przez inicjatywę budowy w Gnieźnie pomnika pojednania polsko-niemieckiego (Nawrot 2008)

Drugi lotnik, starszy szeregowy, później sierżant pilot Tadeusz Arabski, który startował wraz z M. Medweckim na lotnisku w Balicach, kilka dni później, 3 albo 6 września 1939 r., lecąc z Władysławem Gnysiem i sierżantem Leopoldem Flankiem, zestrzelił niemiecki samolot typu Dornier, He 111 w rejonie Olkusza. Dostał awans ustny na zastępcę dowódcy klucza 121 eskadry – por.(t) Dziennik Polski. O jego dalszych losach wojennych mało udało się dowiedzieć. Po wojnie latał w krakowskim Aeroklubie i przez wiele lat pracował w kombinacie w Nowej Hucie, na odp[owiedzialnych stanowiskach. W istniejącym w tej dzielnicy Krakowa Muzeum Czynu Zbrojnego znajduje się – wśród eksponatów - m.in. jego kombinezon i czapka lotnicza.

Dane o obu związanych z kpt. Medweckim lotnikach znaleźć można w Internecie, min. pod *Władysław Gnyś* – Wikipedia i *Tadeusz Adamski: kampania wrześniowa 1939. pl. Pierwsze zestrzelenie.*

LITERATURA (* pozycje z gazet, **z Internetu, + inne)

*(aż) Pamięci pilota kapitana Medweckiego. Echo Krakowa 29/31. 08. 1980 (krótki artykuł, m.in. o szkole i tablicy pamiątkowej w Morawicy).

*Bratko Józef. Ich 17 dni wojny..... Dziennik Polski Nr. 202 (bez daty, niecała str.)

*(es). Tak zginął pierwszy polski lotnik w II wojnie światowej. 1, 2, 3 września 1978 Echo Krakowa Nr. 197 (10169)

*(j.r.) Zjazd byłych żołnierzy 2 Pułku Lotniczego i wychowanków Aeroklubu Krakowskiego. Echo Krakowa 2.09. 1980 (krótka notatka, wśród asów Krakowskiej Szkoły Pilotażu wymieniony M. Medwecki, przy swoim samolocie w Muzeum - płk. Waclaw Król; fotografie, której brak w posiadanym fragmencie gazety, wykonała J. Rubiś).

*Kędziński Janusz. Pierwsze zwycięstwo i pierwsza strata. 6 WTK Nr 39, 25.09.1977 (zacytowane wspomnienia T. Arabskiego, przekazane W. Królowi).

+Król Waclaw. Krakowskie skrzydła. Wyd. Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1974. s. 128 (wypadki na lotnisku str 39 i dalej, o M. Medweckim jeszcze na str 50 – pogrzeb; opisane przez świadka, pilota).

**Kwaśnik Jakub. Pierwszy pilot, który zginął w czasie II wojny światowej. 2006 a. (można znaleźć pod: Pierwszy pilot, Wiadomości 24 pl.)

**Kwaśnik Jakub. Niezwykłe losy dwójki pilotów. 2006 b (można znaleźć pod: :Niezwykłe losy)

*(ml) Tablica ku czci kpt. M. Medweckiego. Zginął pierwszy broniąc polskiego nieba. Gazeta Krakowska 21. 10. 1978 (b. krótki artykuł)

*Nawrot Radosław. Pojednanie śmiertelnych wrogów. Metro (gazeta) nr 11, 16-18 maja 2008, jedna str.

*Niemczyński Czesław T. Życie i śmierć lotnika. Dziennik Polski 1.09. 1987 Nr. 202, jedna str.

*Pawlik Andrzej. Strzaskane skrzydła. Dziennik Polski 1.09. 1970. (na częściach dwóch str., dalsze losy pilotów z Balic)

+Percha Jerzy. Sierż. Pchor. Życie i działalność Kpt. Pil. Mieczysława Medweckiego. Praca dyplomowa, Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza Dęblin, czerwiec 1980, rkp. 44 str.

*Powstanie w Krakowie pomnik lotników polskich. Echo Krakowa 4.06. 1987.

*Sachs Wiesław. W rocznicę wojennego września. Dlaczego zabrakło tych dwóch nazwisk? Kurier Polski Nr 175, bez daty. (autor upomina się o informacje o Medweckim i Gnysiu – brak ich np. w Encyklopedii II Wojny Światowej, wydanej w 1975 r.).

*Steinhauf Jerzy. 1939. Dziennik Polski, druk 1968 rok (określony wg. podanej 29 rocznicy napadu niemieckiego), głównie o Waclawie Królu, lotnisku w Aleksandrowicach, jego losach w Anglii i Afryce; wzmianka o Balicach i Medweckim.

*Steinhauf Jerzy. Ten co zestrzelił pierwszy. Dziennik Polski. Nr. 198, 21.08. 1971 (o W. Gnysiu, informacje od Króla, fotografia grupowa z M. Medweckim).

*(t) 1 września tamtego roku. Dziennik Polski. Nr 206, 1.09. 1974.

*W Balicach – odsłonięcie tablicy kpt. Medweckiego. Obrońcy polskiego nieba Dziennik Polski 21.9. 1987 (b. krótki artykuł).

*W obronie polskiego nieba. Głos Nowej Huty 31. 08.1979, (na str. 4 o T. Arabskim)

*Wyszkowski M. Ostatni lot.(wspomnienia autora z walk w Afryce – na odwrocie : Balice i Mietek, m.in. dane o pogrzebie)

*Zginął pierwszy broniąc polskiego nieba. Gazeta Krakowska 21.9. 1987 (o tablicy w Balicach).

Niektóre nie uzyskane publikacje, cytowane przez innych autorów

+ Kędziński Janusz. Z kabiny obserwatora. W-wa 1975, MON (cytuje J. Percha 1980).

+Kuliński Rajmund. Pierwsi i ostatni. W-wa 1972, MON (cytuje J. Percha 1980).

+Mała encyklopedia lotników polskich. „Skrzydłata Polska” 1938 nr. 34-35, str. 38 (cytuje Kwaśnik 2006).

+Wojskowy Przegląd Lotniczy 1969 nr. 8 str. 57-67. (cytuje Kwaśnik 2006).