

OPOWIEŚCI BROKOWSKIE
WIELKA UCIECZKA KAZIMIERZA ROWICKIEGO –
LOTNIKA RODEM Z PROSTYNI

Podczas II wojny światowej załogi bombowców startujących z Wysp Brytyjskich, często nie powracały z lotów bojowych nad terytorium wroga. Szansa, że lotnik zakończy swą obowiązkową turę 30 lotów przy życiu, wynosiła około jednej czwartej. Na szczęście fakt, że załoga nie powróciła, nie zawsze oznaczał, że zginęła: przynajmniej niektórzy z jej członków wyskoczyli na spadochronach; pilot zdołał wylądować awaryjnie na terytorium wroga, a rzadziej na neutralnym; posadził maszynę na wodach Kanału La Manche lub Morza Północnego i istniała szansa, że po krótszym lub dłuższym okresie dryfowania w łodzi ratunkowej, załoga zostanie odnaleziona przez własne jednostki pływające. W nieco zaś gorszej wersji przez niemieckie patrolowce, ale tylko nieco, bo perspektywa beznadziejnego unoszenia się tygodniami na wodzie, była bardziej przerażająca od wizji niewoli. Przypadków wodowań było wiele, gdyż piloci ciężko postrzelanych i uszkodzonych samolotów starali się za wszelką cenę dotrzeć do przyjaznego lądu. Podczas przeglądania kronik polskich dywizjonów, przy niektórych nazwiskach zestrzelonych za Kanałem lotników, można natrafić na dopisek, że powrócił na Wyspy. To ci nieliczni, którym z pomocą ruchu oporu, a rzadziej na własną rękę, udało się uniknąć niewoli i zwykle po licznych przygodach, przedostać do Wielkiej Brytanii. Jednym z nich był porucznik Kazimierz Rowicki, strzelec pokładowy z Dywizjonu Bombowego 305. Pan porucznik przyszedł na świat 22 kwietnia 1908 r. w Prostyni, jako syn Władysława i Aleksandry z Wyszogrodzkich¹.

¹ *Księgi metrykalne parafii w Prostyni. Księga narodzin*, akt 57/1908.

Za pierwszych zestrzelonych nad Belgią polskich lotników, którym udało się uniknąć niewoli, uważa się dwójkę z tego samego, co Kazimierz Rowicki dywizjonu, a mianowicie pilota Sgt Stefana Tomickiego i strzelca Sgt Michała Kowalskiego. Ich Wellington został zestrzelony w nocy z 5 na 6 sierpnia 1941 r. podczas lotu bojowego nad Akwizgran². Farmerzy z okolic Liege, nie zważając, iż wokół roło się od niemieckich żołnierzy, udzielili Polakom schronienia i pomocy. Po kilku dniach, w cywilnych ubraniach i w towarzystwie miejscowych przewodników znaleźli się w konspiracyjnym lokalu w Brukseli. W ciągu kilku tygodni przygotowano niezbędne dokumenty oraz zorganizowano trasę przerzutu za Pireneje. Nasi rodacy bezpiecznie przekroczyli belgijsko-francuską granicę, po czym dotarli do Paryża. Stąd, z pomocą francuskiego przewodnika trafili do Bajonne w Akwitanii, a stamtąd do leżącego nad granicą z Hiszpanią niewielkiego miasta Saint-Jean-de-Luz. Tutaj, w asyście kolejnego przewodnika przedostali się przez granicę i po męczącej wędrówce znaleźli się w miejscowości Irun, a stąd pociągiem poprzez San Sebastian i Bilbao trafili do Madrytu. Brytyjska ambasada w Madrycie była przygotowana na podobne przypadki i dwóch „brytyjskich” obywateli dotarło 7 listopada 1941 r. do Gibraltaru. Później, na pokładzie eskortowanego przez dwa niszczyciele transatlantyku MS „Batory” popłynęli na Wyspy. Od chwili zestrzelenia do momentu, gdy postawili stopy na brytyjskiej ziemi, minęło pięć miesięcy³.

Nazwy wybranych polskich stopni wojskowych i ich odpowiedniki w RAF ⁴			
płk.	pułkownik	Group Captain	G/Cpt
ppłk	podpułkownik	Wing Commander	W/Cdr
mjr	major	Squadron Leader	S/Ldr
kpt.	kapitan	Flight Lieutenant	F/Lt
por.	porucznik	Flying Officer	F/O
ppor.	podporucznik	Pilot Officer	P/O
chor.	chorąży	Warrant Officer	W/O
st. sierż.	starszy sierżant	Flight Sergeant	F/Sgt
sierż.	sierżant	Sergeant	Sgt

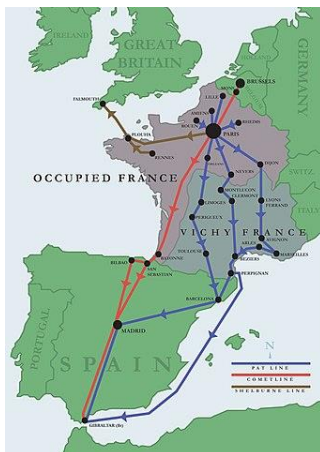
Alianckie bombowce zapuszczały się coraz dalej, częściej i w większych formacjach nad wrogie terytorium. Skuteczniejsza stawała się niemiecka obrona przeciwlotnicza, a niemieccy myśliwcy doskonalili taktykę nocnych ataków i dysponowali coraz bardziej wyrafinowanym sprzętem. Nieubłaganie rosła liczba zestrzeleń nad Niemcami i terenami okupowanymi, toteż na trasach przerzutowych zrobiło się tłoczno. Szlak, który przebyli Tomicki i Kowalski otrzymał wkrótce nazwę Comet Line. Tę swoistą trasę turystyczną stworzyła grupa belgijskich i francuskich patriotów, a przewodziła im Andrée de Jongh, 24-letnia Belgijka o pseudonimie Dédée. Grupa skupiła się początkowo na ukrywaniu żołnierzy zbiegłych z obozów i zestrzelonych lotników. W 1941 r. strąconych lotników zaczęło gwałtownie przybywać, więc Dédée wpadła na śmiały pomysł. W sierpniu tamtego roku pojawiła się w konsulacie Zjednoczonego Królestwa w Bilbao wraz z uratowanym żołnierzem i zaproponowała stworzenie z brytyjską pomocą siatki przerzutowej. W ciągu trzech lat, które minęły od powstania organizacji do lądowania aliantów w Normandii, około trzem tysiącom

² Trzech pozostałych członków załogi zginęło, a jeden dostał się do niewoli.

³ Grzegorz Korcz, *Na ścieżkach do wolności*, s. 228, 229.

⁴ Rangi wg Wacław Iszkowski, *Życie będzie biegło dalej aż kark skręci* : t. 1 – *Mjr pilot Jerzy Iszkowski*, s. 207.

konspiratorów – w większości kobiet – udało się pomóc 776 osobom, a pośród nich licznym Polakom. Niemcy aresztowali około siedmiuset osób zaangażowanych w przerzuty, a prawie trzystu z nich zostało rozstrzelanych lub zginęło w więzieniach i obozach koncentracyjnych. O częstotliwości, z jaką polscy lotnicy korzystali z linii przerzutowych, niech świadczy fakt, że tylko podczas pobytu Tomickiego i Kowalskiego na Gibraltarze, członkowie trzech innych polskich załóg podjęli poszukiwania drogi powrotnej na Wyspy.



Ilustracja 1. Szlaki przerzutu uciekinierów do Gibraltaru – na czerwono zaznaczono Comet Line.

Zródło: National Museum of the United States Air Force, na stronie *nationalmuseum.af.mil*.

Pierwsza z nich powracała ze zrzutu zaopatrzenia i broni nad Polską. W pewnym momencie W/Cdr Roman Rudkowski zauważył, że pilotowany przez niego Halifaks uległ poważnej awarii i nie ma najmniejszych szans na dotarcie do Wielkiej Brytanii. Postanowił zaryzykować i spróbować dolecieć przynajmniej do brzegów Szwecji. Po awaryjnym lądowaniu w okolicy Ystad, załoga zniszczyła samolot i została internowana przez Szwedów. W styczniu jej członkowie dotarli na pokładzie cywilnego, rejsowego samolotu do Wielkiej Brytanii⁵.

Tej samej nocy, dwóm załogom Dywizjonu 300 powracającym z Mannheim ciężko postrzelanymi Wellingtonami, nie pozostało nic innego, jak wyskoczyć nad Francją na spadochronach – jedna załoga opuściła maszynę w okolicach Lille, druga zaś Calais. W przypadku pierwszej z nich, niewoli udało się uniknąć radiooperatorowi Sgt Janowi Budzyńskiemu i strzelcowi P/O Zbigniewowi Groyeckiemu. Wprawdzie radiooperator wylądował na dachu budynku zajmowanego przez Niemców, ale skorzystał z momentu nieuwagi Niemców i znalazł się pod opieką życzliwych Francuzów. Strzelec wylądował w pobliżu farmy, gdzie również otoczono go opieką, a wkrótce znalazł się w Lille w domu policjanta, członka ruchu oporu. W Lille, dzięki pomocy łańcuszka ludzi dobrej woli znalazł się później także Budzyński. Wkrótce obaj dysponowali fałszywymi dokumentami i w towarzystwie członków Resistance rozpoczęli podróż powrotną. Omijając liczne kontrole, dotarli koleją do Perpignan, miejscowości położonej na francusko-hiszpańskim pograniczu. Po przedarciu się przez Pireneje trafili do Barcelony, a stąd do Madrytu i Gibraltaru⁶.

⁵ Grzegorz Korcz, dz. cyt., s. 230.

⁶ Tamże, s. 230, 231.

W przypadku załogi, która wyskoczyła nad okolicą Calais, niewoli uniknęło trzech jej członków: pilot P/O Władysław Radwański, nawigator F/O Mieczysław Taras i strzelec Sgt Gustaw Chrzanowski. Taras uległ podczas lądowania poważnej kontuzji stopy, ale pomimo potwornego bólu, kuśtykał dwa dni, by oddalić się od miejsca skoku. Gdy ból uniemożliwił dalszy marsz, wstąpił do pierwszej napotkanej farmy, prosząc gospodarza o pomoc. Po kilku dniach wydobrzył na tyle, by w towarzystwie córki farmera dotrzeć do Lille. Wciąż nie nawiązał kontaktu z ruchem oporu i udał się kolejną do miejscowości Dole położonej we wschodniej Francji. Nie wiedząc, co dalej robić, wszedł do kościoła, aby poprosić o pomoc – ksiądz jej odmówił z obawy przed Niemcami. Kontynuował więc podróż i poprzez Belfort trafił do Nancy. Był tak zmęczony i zdesperowany, że poszedł prosto na posterunek policji. Okazało się, że szef posterunku był współpracownikiem ruchu oporu i mało, że pomógł Tarasowi w przedostaniu się do nieokupowanej części Francji, to ułatwił mu kontakt z grupą tamtejszych, niechętnych Niemcom francuskich żandarmów. Podczas swej wędrówki, nawigator Dywizjonu 300 podawał się cały czas za uciekiniera z niemieckiego obozu. Zdarzało się bowiem, iż lotnikom odmawiano pomocy, a nawet oddawano ich w ręce Niemców, czy lojalnych wobec tych ostatnich władz Vichy. Do takich przykrych przypadków dochodziło szczególnie często w okolicach portów na atlantyckim wybrzeżu. Było to o tyle zrozumiałe, że alianci bombardowali porty regularnie, a że z celnością bywało różnie, to wiele bomb niszczyło cele cywilne. Ktoś, kto stracił podczas nalotu dom, a nawet rodzinę, mógł nie pałać sympatią do alianckich lotników. Sympatyczni francuscy żandarmi pomogli naszemu nawigatorowi dotrzeć do Marsylii, a stamtąd z pomocą organizacji przerzutowej dostał się poprzez Pireneje do Barcelony i dalej do Gibraltaru. W maju 1942 r. był już w Anglii.

Także Radwański starał się jak najszybciej oddalić od miejsca skoku i nocami, wciąż w mundurze przewędrował 70 km, zanim zwrócił się o pomoc w miejscowości Anvin. Tu otrzymał nocleg i cywilne ubranie, po czym pojechał kolejną do Arras. Wobec nasilonych kontroli, podróż kontynuował na piechotę i dotarł nad Sommę. Tutaj, po raz kolejny spotkał się z życzliwością i po kilku dniach trafił do zakonspirowanego mieszkania w Paryżu. Tam otrzymał fałszywe dokumenty i dotarł do Marsylii. Ponieważ próby nawiązania kontaktu z organizacjami przerzutowymi zawiodły, a jego aktywność zaczęła się rzucać w oczy, zawrócił i przeszedł pod Genewą granicę szwajcarską. Po pewnym czasie podjął na nowo próbę przedostania się do Hiszpanii. Przeszedł z powrotem na terytorium Vichy i rychło został aresztowany. W ucieczce z aresztu pomógł Radwańskiemu francuski policjant i polski pilot pojawił się ponownie w Marsylii. Tym razem szybko nawiązał stosowne kontakty i wraz z pięcioma innymi polskimi żołnierzami oraz przewodnikiem dotarł do Barcelony⁷.

Najmniej szczęścia miał Gustaw Chrzanowski, który wprawdzie skontaktował się z francuskim ruchem oporu, ale ciężko zachorował i w czerwcu 1942 r. zmarł w szpitalu w Nicei. Tych kilka krótkich relacji z wędrówek, ukazuje jak rozliczne były drogi powrotne na Wyspy i z jak różnych, często nieoczekiwanych stron można było oczekiwać pomocy. Trasa przerzutowa wiedząca z Paryża, poprzez Marsylię i Perpignan do Hiszpani, nosiła nazwę *The Pat O'Leary Escape Line*. Szlakiem tym przeszło ku wolności kilkuset alianckich lotników, a zawdzięczali

⁷ Grzegorz Korcz, dz. cyt., s. 231-233.

to konspiratorom, zorganizowanym pod kierunkiem belgijskiego lekarza Alberta-Marie Guerisse`a.

Czas przejść do opowiedzenia odysei naszego bohatera i jego załogi. Wieczorem 5 maja 1942 r. poleciały nad Stuttgart trzy samoloty Dywizjonu 305. Jedna z załóg, po wykonaniu zadania powróciła bez przygód do bazy. Druga, wprawdzie swego śmiercionośnego ładunku pozbyła się także nad celem, ale z powodu wycieku i braku paliwa zmuszona była awaryjnie lądować na najbliższym brytyjskim lotnisku. W wyniku twardego lądowania ranny został pierwszy pilot, a trzech inni lotnicy lekko się poturbowali. Najbardziej pechową okazała się załoga bombowca o numerze S-MR Z8599, w skład której wchodził: pierwszy pilot F/O Stanisław Krawczyk, drugi pilot Sgt Waław Czekalski, nawigator F/O Alojzy Szkuta, radiooperator Sgt Edward Siądecki oraz strzelcy P/O Kazimierz Rowicki i Sgt Ludwik Czarnecki. Ich Wellington miał w swych komorach m.in. „ciasteczko”, czyli ważącą prawie dwie tony, najcięższą na owe czasy bombę lotniczą.

APPENDIX A. 92					
5/5/42	WELLINGTON II		To cause maximum damage at aiming point		TARGET:- STUTTGART ROUTE:- Base - Orfordness - Target and return to base. WEATHER:- Base. Poor visibility. BOMBS:- 2 x 1,000 lbs. 2 x 250 G.P. (3 aircraft carried 1 x 4000 lb bomb each)
	5573 "O"	F/O. GINTER F/O. WIELKOPOLSKI SGT. KITA SGT. SIKOWIAK SGT. GALESWICE	"	22-08	05-43 Bombs were dropped 16,000 feet in built-up area. No results were observed to have. On return flight aircraft ran short on petrol on return flight and attempted forced landing near BLYTON SATELITE AIRBORNE. The Captain was injured and three members of his crew also received slight injuries.
	8599 "R"	F/O. KRAWCZYK SGT. CZEKALSKI F/O. SZKUTA SGT. SIĄDECKI P/O. ROWICKI SGT. CZARNECKI	"	22-11	Aircraft missing. No news has been received since aircraft left base.

Ilustracja 1. Fragment No. 305 (Polish) Squadron Operations Record Book, dotyczący nalotu na Stuttgart w nocy z 5 na 6 marca 1941 r.

Źródło: The National Archives, nationalarchives.gov.uk.

Byli ok. 50 km od celu, gdy jeden z silników przestał pracować. Pierwszy pilot, dla zmniejszenia oporu powietrza postawił śmigło w tzw. chorągiewkę i kontynuował lot. Niewielu pilotów zdolnych było do podobnego czynu – zwykle zrzucali ładunek tam, gdzie popadło i zawracali do bazy. Krawczyk, w cywilu specjalista od silników lotniczych był jednak uważany za twardziela o stalowych nerwach. Zawrócił dopiero po zrzuceniu „ciasteczka” nad Stuttgartem i miał nadzieję, że z jego wiedzą o silnikach, a przede wszystkim dzięki szczęściu i żarliwym modlitwom, uda im się dolecieć do Wysp Brytyjskich. Wkrótce jedyny silnik zaczął się krztusić. Pilot nadal nie tracił nerwów i rozkazał wyłączyć wszystkie zegary i przełączniki. Najgorszym, co mogło się w takich wypadkach przydarzyć, było zatarcie silnika i pożar.

Przelecieli nad Luksemburgiem, nad Belgią zaś silnik zaczął wydawać coraz bardziej niepokojące odgłosy, a gdzieś nad okolicami miejscowości Namur kilkakrotnie kichnął, zakaszłał i dokonał żywota. Pilot prowadził teraz samolot niczym mało lotny szybowiec. Kompletną ciszę przerwały rozkazy Krawczyka, który polecił natychmiast skakać na spadochronach, ale bez paniki i w regulaminowej kolejności. Zegar wskazywał godzinę 2.30. Wskoczyli kolejno: tylny strzelec, drugi pilot i radiooperator. Natomiast przedni strzelec i

nawigator, jakby nie zdając sobie sprawy z powagi sytuacji, kłócili się w najlepsze o coś w kabinie. Byli na wysokości zaledwie 2300 m, gdy rozszłoszczony Krawczyk krzyknął:

– Skaczcie dziady, bo tracimy wysokość⁸.

Obserwator natychmiast wyskoczył, a tymczasem Rowicki stanął obok pilota i wpatrywał się w niego z przerażeniem.

– Dlaczego nie skaczesz? – zapytał pilot i natychmiast usłyszał odpowiedź. – Nie mam spadochronu, zapomniałem go zabrać z bazy⁹.

Krawczyk oddał Rowickiemu swój spadochron, lecz ten, jako człowiek może i roztargniony, lecz kulturalny, wzbraniał się przyjąć daru życia, a czas nieubłaganie mijał, samolot zaś obniżał lot. Wreszcie skoczył, ale dopiero gdy Krawczyk – nie przebijając w słowach – wydał stanowczy, nie nadający się do cytowania rozkaz i był to ostatni moment na w miarę bezpieczny skok.



Ilustracja 2. Załoga Wellingtona MS495 z Dywizjonu 305, przygotowuje „ciasteczko” do wysyłki do Niemiec¹⁰.

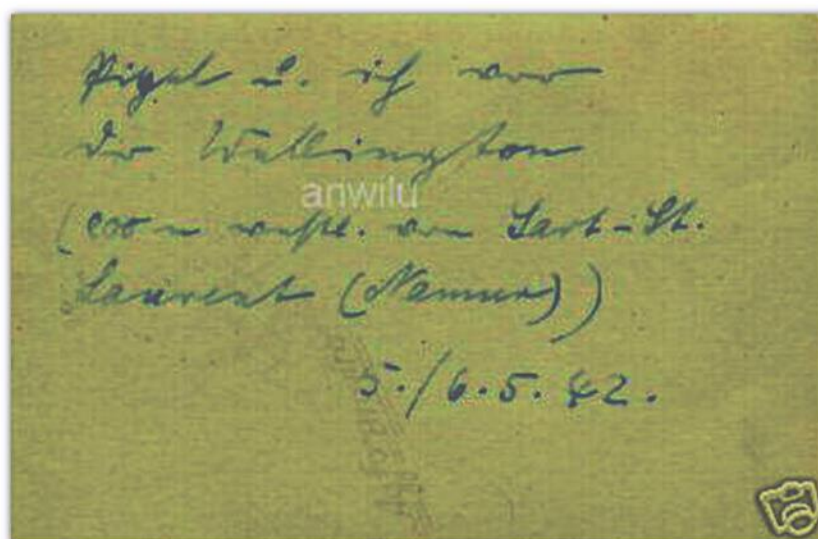
Pilot pozostał sam, szybując w kompletnych ciemnościach i zbliżając się nieuchronnie ku ziemi. W tą bezksiężycową noc nawet w świetle reflektora nie był w stanie dostrzec, czy wyląduje na płaskim terenie, czy też rozbije się o stok wzgórza, bo był przecież nad Ardenami. W końcu, w blasku reflektora dojrzał pokryte lasem góry i począł wypatrywać jakiejś polany do lądowania „na brzuchu”. Spozrzegł jaśniejszą przestrzeń i tam spróbował skierować maszynę. Zawadził skrzydłem o drzewo, a potem rozległ się trzask, huk... Ocknął się, leżąc kilkanaście metrów od wraku maszyny, a wokół panowała głucha cisza. Siła uderzenia wyrzuciła go z samolotu niczym z katapulty, lecz jakimś cudem kości nie doznały uszczerbku.

⁸ Edward Kwolek, *Bomby w celu*, s. 110.

⁹ Tamże.

¹⁰ Józef Zieliński, *305 Dywizjon Ziemi Wielkopolskiej i Lidzkiej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego*, s. 34.

Podszedł do samolotu i wypuścił dwa gołębie pocztowe. Na pokładzie każdego bombowca znajdowała się klatka z parą tych ptaków, a w razie katastrofy, gdy wszelka inna łączność zawiodła, wysyłano gołębie z misją ratunkową. Niestety, w małym pojemniczku nie umieścił żadnej informacji, wyjaśniającej co się stało, ale sam przylot ptaków do bazy oznaczał, że ktoś je wypuścił, a maszyna nie pogrążyła się natychmiast w morskiej otchłani lub nie rozleciała na drobne kawałki na skutek eksplozji. Instrukcja nakazywała podpalenie samolotu, lecz pomimo kilku prób, spłonki w ładunkach zapalających nie zadziałały. Swoją drogą, to dobrze się stało, bo widoczny z daleka, płonący samolot byłby dla Niemców niezawodną wskazówką, gdzie spadła maszyna. Krawczyk ograniczył się więc do rozbijania strażackim toporkiem najnowocześniejszych, supertajnych przyrządów pokładowych.



614WELL 305.jpg
Image 4 of 4

CLOSE

Ilustracje 3 i 4. Awers i rewers fotografii zamieszczonej na portalu aukcyjnym eBay. Data i miejsce znalezienia przez Niemców samolotu, wskazują, że jest to wrak Wellingtona Z8599, którego strzelcem był P/O Kazimierz Rowicki.

Źródło: Fotografie odnalazł i zamieścił na portalu *myśliwcy.pl* p. Remigiusz Gadacz.

Postanowił jak najszybciej oddalić się od maszyny, zmierzając cały czas na zachód. Po mniej więcej trzech godzinach forsownego marszu las począł się przerzedzać. Jeszcze nie opuścił zupełnie zarośli, gdy zobaczył wrak swego samolotu i tłumek zgromadzonych wokół ludzi, a pośród nich dostrzegł, co najmniej jednego niemieckiego żołnierza. Nie tracił czasu na wypatrywanie kolejnych Niemców oraz ich liczenie, lecz cofnął się w gąszcz, przeszedł kilka kilometrów, po czym zaszył się w krzakach i zasnął. Minęło kilka godzin, nim się przebudził. Od wrót pierwszego gospodarstwa, do których zakołatał z prośbą o pomoc, został odpędzony. Po kolejnych dwóch dniach wędrówki napotkał wreszcie przyjaznych Belgów, którzy przekazali Krawczykowi cywilne ubranie i buty. W zamian oddał mundur, kożuszek, buty lotnicze i franki, w które został zaopatrzony przed lotem.



Ilustracja 5. F/O Stanisław Krawczyk.

Źródło: Lista Krzystka, na portalu *niebieskaeskadra.pl*.

W sześć dni po twardym lądowaniu w Belgii znalazł się we Francji. Wyznając zasadę, że najciemniej jest pod latarnią, wyznał pierwszemu napotkanemu policjantowi, że jest polskim lotnikiem i poprosił o pomoc. Policjant wskazał naszemu rodakowi hotel, do którego miał się udać i jednocześnie polecił, aby przekazać właścicielowi, iż tej nocy nie będzie „niezapowiedzianego” nalotu policji. Krawczyk uzyskał wikt i nocleg na jedną noc, a rano został uprzejmie, lecz stanowczo poproszony o opuszczenie schronienia. Kontynuował wędrówkę ku nieokupowanej części Francji, a w kolejnym mieście zapukał do furty klasztoru Zgromadzenia Sióstr Nazaretanek. Wyjawił, kim jest, po czym wpuszczono go do wewnątrz i poproszono, aby jako Polak i katolik przysiągł przed krucyfiksem, że wszystko, co powiedział, jest prawdą. Przysięgę złożył i także tutaj otrzymał kąpiel i nocleg oraz został nakarmiony. Granicę z terytorium Vichy przekroczył dzięki pewnej dziewczynie. Most nad graniczną rzeką strzeżony był przez Niemców, ale tuż obok znajdowały się przesła zwalanej przeprawy, po których można było przejść na drugi brzeg. Dziewczyna, nie tylko wskazała ową przeprawę, ale w czasie gdy nasz pilot przechodził na drugą stronę, ona flirtowała z Niemcami, skutecznie odwracając ich uwagę¹¹.

¹¹ Edward Kwolek, dz. cyt., s. 112.

Po przekroczeniu granicy skierował się do Lyonu, w którym poznał kilka osób jeszcze w czasie swego pobytu we Francji w latach 1939/1940. Jego francuski znajomy okazał się wprawdzie zaciekle przeciwnikiem de Gaulle'a i entuzjastycznym zwolennikiem Petaina, ale nie odmówił pomocy. Krawczyk spędził u niego dwie noce, po czym dostał adres wciąż przebywającego w mieście Polaka, który przed niemiecką inwazją pracował w polskim konsulacie, a teraz znał wszystkich, wszyscy jego znali, a pomimo tego nawet prohitlerowska milicja Vichy nie zakłócała mu spokoju. Pośród rozlicznych znajomych naszego rodaka, znajdowały się także osoby zaangażowane w konspirację. Po dwutygodniowym odpoczynku Krawczyk otrzymał fałszywe papiery i wspomnianym już szlakiem *The Pat O'Leary Escape Line* dotarł przez Marsylię, Tuluzę i Pireneje do Hiszpanii. W Anglii znalazł się po niewiele ponad dwóch miesiącach od lądowania w Ardenach, co było niezłym wynikiem¹².

Stanisławowi Krawczykowi poświęciłem nieco więcej czasu, co jest zrozumiałe, skoro wybawił od śmierci naszego krajana. Czas na omówienie losów kolejnych członków tej załogi. Siądecki krył się po wylądowaniu cały dzień w lesie, a rankiem 7 maja zapukał do drzwi plebanii w miejscowości Arbre. Proboszcz zawiadomił o przybyciu gościa, właściciela pobliskiego zamku Maurice'a de Pierponta. Aristokrata był aktywnym członkiem Resistance, więc z pomocą okolicznych farmerów natychmiast zorganizował akcję ratunkową. 10 maja Siądecki, Czekalski i Szkuta spotkali się w konspiracyjnym mieszkaniu w Namur, należącym do Alberta Melota. Czekalski nieco napuścił swym kolegom strachu, gdy stanął w drzwiach w mundurze belgijskiego policjanta. Udzielający mu schronienia farmerzy z miejscowości Florennes, skontaktowali bowiem Czekalskiego z miejscowym policjantem. Belg natychmiast przebrał naszego lotnika w jeden ze swych mundurów i własnym motocyklem zawiózł do Namur. Wkrótce dołączył do tej trójki P/O Waśław Wąsik, pilot z Dywizjonu 300, którego samolot został zestrzelony w nocy z 27 na 28 kwietnia podczas lotu nad Kolonię.

Po upływie ponad tygodnia Siądecki z Czekalskim zostali przerzuceni do innego lokalu konspiracyjnego, gdzie mieli oczekiwać na dalsze wskazówki, natomiast Szkuta i Wąsik ruszyli pod opieką Alberta Petita, najpierw samochodem, a później pociągiem ku granicy ze Szwajcarią. Granicę przekroczyli 4 czerwca, a już dwa tygodnie później, z fałszywymi dokumentami w kieszeniach ruszyli ku Marsylii, skąd przez Andorę dostali się do Hiszpanii. Szkuta dotarł do Anglii poprzez Lizbonę¹³.

Pozostajemy na moment z Wąsikiem, gdyż posłuży za przykład, że znalezienie się na Półwyspie Iberyjskim nie oznaczało końca niebezpieczeństw i należało strzec się Policia Armada i Guardia Civil. Polski pilot został w Madrycie aresztowany i trafił do obozu dla internowanych w Miranda del Ebro, skąd w wyniku mniej i bardziej oficjalnych zabiegów został wypuszczony na początku listopada 1942 r. Wąsik przyciągnął ponoć uwagę hiszpańskiego policjanta drogim szwajcarskim zegarkiem, który wbrew radom przewodnika wciąż nosił na ręku. Pierwsza większa grupa Polaków, która trafiła do obozu Miranda del Ebro, składała się z żołnierzy, którzy po upadku Francji nie zdołali ewakuować się do Wielkiej Brytanii i na własną rękę próbowali przedostać się do Portugalii, albo do Gibraltaru. Pojmani

¹² Oliver Clutton-Brock, *RAF Evaders. The Complete Story of RAF Escapes and Their Escape Lines, Western Europe 1940-1945*, s. 90.

¹³ Grzegorz Korcz, dz. cyt., s. 238-239.

przez Hiszpanów trafiali do obozu dla internowanych, ale z internowaniem obóz ten nie miał nic wspólnego, a warunki tam panujące były skandaliczne. 21 czerwca 1940 r. na granicy francusko-hiszpańskiej został ujęty ppor. Bolesław Wysocki¹⁴, który tak wspominał czas spędzony w obozie:

Pomieszczenia więźniów urągały najprymitywniejszym wymogom. Spaliśmy na deskach gryzieni przez wszy, pluskwy, wśród myszy i szczurów. [...] Wskutek zimna byliśmy stale zaziębieni, a kilku Polaków zapadło nawet na groźne zapalenie płuc. Przeziębienie pęcherza stało się prawie powszechną chorobą, tak że musieliśmy biegać do oddalonej o sto kilkadziesiąt kroków latryny. Próbowano sobie radzić za pomocą puszek do konserw. Ale kiedy alferesz¹⁵ Alonzo to odkrył, urządził 6 lutego 1941 r. polowanie na puszki w barakach i kazał myć się znajdującym się w nich moczem. Więźniom zaś, którzy nie zdołali dobiec do ustępu, kazał czołgać się i zlizywać zamrożony mocz z chodnika. [...] Podczas mego pobytu tylko kilku [uciekiniem] udało się przedostać do Francji. Tych, których złapano czekała surowa kara. [...] Przerażające było jednak to, że w utworzonym z żołnierzy kole podawano sobie uciekiniemów „z rąk do rąk”, kopano ich, bito i okładano kolbami, by w końcu omdlałe już ofiary dobić kulą z pistoletu. [...] Pamiętam, jak w dniu 3 lutego 1942 roku żołnierze hiszpańscy urządzili jedno z większych polowań na więźniów, bijąc na dziedzińcu lub przed barakami, każdego napotkanego prisonera. Został wówczas dotkliwie zmaltretowany komendant grupy kanadyjskiej. Kilkanaście dni później porucznik Grinon ponowił bykowcowe polowanie (21 lutego 1942 roku) podczas którego skatowano kapitana Kazimierza Szternala¹⁶.

Siądecki i Czekalski skorzystali z usług Comet Line. Dłuższy czas pozostawali w miejscowości Dhuy, ciesząc się opieką tamtejszego burmistrza Julesa Dubois. Wreszcie poprzez Namur dotarli do Brukseli. Kolejnym etapem podróży było Louvain, gdzie dostali się pod opiekuńcze skrzydła Andrée Dumont, pseudonim Nadine i z jej pomocą trafili do Paryża. Tam, wraz z większą grupą alianckich lotników oczekiwali na sygnał do wyruszenia nad hiszpańską granicę. Paryż opuścili w dwóch różnych czteroosobowych zespołach. Pierwszy wyruszył Siądecki w towarzystwie trzech brytyjskich lotników, a dwa tygodnie później Czekalski, by poprzez Bajonnę dotrzeć do granicy. Opiekunką grupy Siądeckiego w drodze nad granicę była Dédée. Granicę przekroczyli osobno na przełomie czerwca i lipca. Bez większych przygód trafili do Gibraltaru. Siądecki płynął z Gibraltaru na Wyspy wraz z 35 żołnierzami zwolnionymi z Mirandy¹⁷.

Pozostało omówić losy tytułowego bohatera tej opowieści – Kazimierza Rowickiego. Na początek kilka słów rozgrzeszenia. Nie tylko jemu zdarzyło się być roztargnionym i zapomnieć o zabranii na misję spadochronu. Takich przypadków było więcej, choć o większości – ze zrozumiałych względów – nigdy się nie dowiemy. Nie mniej groźne były sytuacje, gdy spanikowany lotnik, odpinając pasy mocujące go do fotela, odpiął przy okazji także uprzęż spadochronu. Niektórzy dostrzegali jego brak jeszcze w samolocie – gorzej, gdy błąd swój zauważyli dopiero w powietrzu.

¹⁴ Bolesław Wysocki opuścił obóz 20 marca 1943 r. Po przyjeździe do Wielkiej Brytanii, w związku z brakiem psychologów wojskowych został skierowany na studia psychologiczne na Uniwersytecie w Edynburgu. W 1955 r. objął stanowisko profesora zwyczajnego na Uniwersytecie Harvarda.

¹⁵ Podporucznik [przyp. aut.].

¹⁶ Bolesław A. Wysocki, *Nad rzeką Ebro*, s. 98-103.

¹⁷ *Personne passée par Comète via les Pyrénées*, na stronie evasioncomete.be.

Nasz bohater wylądował na łące tuż koło wioski Lesves położonej kilka kilometrów na południowy wschód od Namur. Był w całkiem dobrej formie i doskwierał mu tylko lekki ból pleców. Rozejrzał się wkoło i tuż obok, w odległości około 20 m zauważył duży sklep miejscowej kooperatywy, a nieco dalej wieżę obserwacyjną Wehrmachtu – najwidoczniej Niemców zmorzył sen kamienny, skoro nie dostrzegli Polaka. Migiem zwinął spadochron i ukrył go w typowym dla tych okolic wysokim stogu siana. Jeszcze raz sprawdził, czy nie pozostawił na ziemi śladów swej obecności, a że zbliżał się świt, to i sam zagrzebał się w sianie. Zbudził go odgłos samochodów, które przywiozły pod wieżę żołnierzy mających przeczesać teren w poszukiwaniu alianckich spadochroniarzy. Ruch wszczął się także na samej wieży i przez kolejne dwa dni, ktoś wciąż tam stał i wypatrywał skoczków.



Ilustracja 7. Fotografia Kazimierza Rowickiego ze spreparowanych przez członków Comet Line fałszywych dokumentów.

Źródło: *Personne passée par Comète via les Pyrénées*, na portalu *evasioncomete.be*.

Kryjówkę wybrał doskonałą. Nikomu nie przyszło do głowy, aby szukać uciekiniera tuż koło niemieckiego posterunku. Rowicki spędził tam dwa kolejne dni i wygramolił się z siana dopiero późnym wieczorem 8 maja. Najbardziej doskwierało naszemu skoczkowi pragnienie. Zdecydował się zajrzeć do leżącego na samym skraju wioski gospodarstwa, na którego podwórku dojrzał krzątającego się, dobrotliwie wyglądającego rolnika. Zapukał do drzwi domu. Otworzył wystraszony farmer i natychmiast zapytał Rowickiego, czy jest z tego samego samolotu, co inny lotnik, który podczas lądowania złamał nogę i został zatrzymany przez Niemców. Tym zatrzymanym był Ludwik Czarnecki, który resztę wojny spędzi w obozie Stalag Luft 3 Sagan, czyli w obozie jenieckim w Żaganiu. Pierwsze, o co nasz rodak poprosił to woda. Po opróżnieniu całego dzbanka, wyciągnął z siana spadochron, po czym wspólnie pocięli go na kawałki. Tuż obok znajdował się niewykończony dom Belga, w którym Rowicki spędził osiem dni na sianie, przenosząc się na noc do domu farmera. Jedzenie i wodę przynosił syn gospodarza.

Rolnik nie bardzo wiedział, co zrobić z przybyszem, więc skontaktował się ze swym pracującym w Namur bratem. Krewniak zwierzył się z kłopotu cieszącemu się ogólnym poważaniem księdzu, nauczycielowi języka angielskiego w kolegium Saint-Bertuin w Mellone. Duchowny zjechał do Lesves 15 maja, aby zobaczyć przybyłego z niebios gościa. Omówili

szczegóły dalszego postępowania, a przede wszystkim załatwili Rowickiemu cywilne ubranie u niejakiego Armanda Biota. Możliwe, że był to właśnie ów gospodarz, udzielający gościny naszemu krajanowi. Ksiądz powrócił do Mellone konną bryczką, a Rowicki, już w cywilnym ubraniu popedałował tam po południu, gdy na drogach panował ożywiony ruch i łatwo było pozostać niezauważonym pośród innych cyklistów¹⁸. Noc spędził w gmachu wspomnianego kolegium, a następnego dnia udał się koleją, w towarzystwie innego księdza do Namur. Na tamtejszej stacji wszystkich podróżnych bacznie lustrowali gestapowcy, ale obyło się bez pytań i kłopotów. Już na stacji, przejął pana Kazimierza konspirator Joseph Gillet, w którego towarzystwie Rowicki kontynuował podróż do Brukseli. Na tamtejszym dworcu na naszego lotnika oczekiwali dr Andree Goethals i Albert Greindi. Obaj świetnie mówili po angielsku i zabrali przybysza do klubu Cantine Suédoise przy Rue Ducale. Godzinę później znalazł się w mieszkaniu 70-letniej Louise Delattre, wdowy po kapitanie belgijskiej armii. Tam spędził dwa tygodnie często odwiedzany przez dobrze mówiącą po angielsku córkę pani Louisy, 40-letnią Lucettę Allard. Odwiedziła go także tajemnicza, a stanowiąca istny wulkan energii młoda dama, która przedstawiła się jako Michele. Prawdziwe nazwisko tej pochodzącej z Południowej Afryki niezwyklej kobiety brzmiało Peggy Van Lier, a konspiracyjną robotę ułatwiała jej przykrywka w postaci pracy w Szwedzkim Czerwonym Krzyżu.



Ilustracja 7. Peggy Van Lier, pseudonim Michele.

Źródło: American Air Museum in Britain, na portalu americanairmuseum.com.

Michele przyniosła niepokojącą informację, że w Cantine Suédoise doszło do aresztowań, lecz wkrótce przybyła ze znacznie lepszą, iż wszystko jest już prawie gotowe, do powrotu Rowickiego na Wyspy. Dochodzi do szybkiej zmiany kilku konspiracyjnych lokali i jest już w kolejnym, gdy dowiaduje się, że Emma Roggeman i Vera Feldmann, właścicielki poprzedniego lokalu, w którym się ukrywał, zostały aresztowane przez Gestapo. Kolejne aresztowania, a zwłaszcza świadomość, że Niemcy deptają mu dosłownie po piętach, wpływała na Rowickiego deprymująco – był podobno zrozpaczony, zrezygnowany. 20 czerwca, natknął się na brukselskiej ulicy – sądził, że przypadkowo, ale raczej nie był to przypadek – na Michelle. Ta

¹⁸ Raport K. Rowickiego z dnia 7/8 października 1942 r., nr M.I.9 7/8 Oct 42. A.I.(K), [za:] polishsquadronsremembered.com.

przekazała, że wszystko jest już gotowe do wyjazdu i potrzebne są tylko fotografie. Niestety, wkrótce potem władze okupacyjne zadekretowały, że do podróży nie wystarczy już zwykła karta identyfikacyjna, ale potrzebny jest paszport. Wyjazd się odwlekał, a Rowicki wydawał się coraz bardziej zmęczony, przygnębiony, zniechęcony. Skierował się po pomoc do Louise Delattre, jako osoby, w której mieszkaniu spędził najwięcej czasu i czuł się najbezpieczniej.

Osoby przygotowujące alianckich lotników do przerzutu przez granicę przywiązywały wagę do najdrobniejszych szczegółów. Jeżeli fałszywe dokumenty głosiły, że był robotnikiem rolnym, to jego fizjonomia, ubranie i zwyczaje miały dowodzić, iż był prostym chłopem. Niemcy szybko dostrzegli, że Anglosasi palą papierosy w sposób zupełnie odmienny od Francuzów. Konspiratorzy wywabiali więc zażółcenia od nikotyny z palców wskazującego i środkowego prawej ręki i uczyli swych podopiecznych palić niczym Francuzi, czyli trzymając papierosa kciukiem i palcem wskazującym. Dużo czasu poświęcano, aby wyrobić w brytyjskich lotnikach nawyk, że chcąc przejść przez ulicę, muszą najpierw spojrzeć w lewo i dopiero potem w prawo, a nie odwrotnie.

Pętla się zaciskała, aresztowania trwały, więc Lucetta Allard znalazła Rowickiemu kryjówkę w miejscowości Uccle pod Brukselą. 21 sierpnia pan Kazimierz wyjechał do Brukseli na spotkanie z działaczem ruchu oporu określanym jako „radiomechanik”, którym był najprawdopodobniej Carl Servais. W mieszkaniu „radiomechanika” spotkał zestrzelonego 11 sierpnia 1942 r. Sgt Arthura Edwarda Faya, Kanadyjczyka z Royal Canadian Air Force (RCAF)¹⁹. Okazuje się, że wreszcie wszystko jest gotowe – włącznie z paszportem i biletami kolejowymi. Przez kilka dni Rowicki miał Kanadyjczyka za współlokatora, a 26 sierpnia ruszył wraz ze swym nowym kolegą ku stolicy Francji. Michele i przewodnik o nieznanym nazwisku byli ich aniołami stróżami – dla uniknięcia wspólnej wpadki, aniołami zachowującymi pewien dystans. W żadnym wypadku nie wolno było podchodzić uciekinierowi do przewodnika. Musiał czekać, aż ten uzna, że jest bezpiecznie i sam do niego podejdzie.



Ilustracja 8. Andrée de Jongh, pseudonim Dédée, główna organizatorka Comet Line²⁰.

¹⁹ *List of Comet Evaders 1941-1944*, na stronie airforceescape.org.

²⁰ Stephan D. Yada-Mc Neal, *50 Women against Hitler*, s. 40.

Najpierw przerzut przez francusko-belgijską granicę, następnie podróż koleją do Paryża i zamiast podziwiania krajobrazów, ciągle udawanie śpiącego lub pogrążonego w lekturze gazety głuchoniemego – to oczywiście dla uniknięcia wdania się w zbędną konwersację. Zwykle podróż odbywała się z licznymi przesiadkami, aby uniknąć tras najbardziej kontrolowanych. Zdarzało się, że ktoś podróżujący na własną rękę wsiadł do ekspresu pędzącego z Berlina do Paryża. Po odkryciu dokonanego wyboru niemal mdłał ze strachu, ale z drugiej strony i Niemcy nie podejrzewali, że ktoś będzie na tyle bezczelny, by podróżować berlińskim ekspresem. Trudno było podczas podróży pociągiem uniknąć kontroli dokumentów. Wyobraźmy sobie samopoczucie uciekiniera, przed którym stanęło kilku uzbrojonych po zęby niemieckich żandarmów. Pozostawała modlitwa: byleby przy wręczaniu dokumentów nie trzęsły mi się ręce; daj Boże, abym miał obojętny wyraz twarzy i żeby dowódca patrolu o nic nie pytał. O dziwo, gdy nadszedł ten moment, wszyscy prawie zachowywali stoicki spokój mimo wewnętrznego rozedrgania. Oczywiście zdarzali się i tacy, którzy już na sam widok patrolu na stacji kolejowej wpadali w panikę, rzucali się do ucieczki i kończyli tragicznie.



Ilustracje 9, 10, 11. Niektóre przedmioty wchodzące w skład pakietu ratunkowego RAF: mikroskopijny kompas ukryty w guziku, miniaturowa luneta, wykonana w formie jedwabnej chusteczki mapa południowej Francji.

Źródło: *Aviation Escape & Evasion*, na portalu *dearoldblighty.com*.

Po czterodniowej podróży znaleźli się w paryskim mieszkaniu pod opieką mężczyzny o pseudonimie Paul. Rowicki znał tylko jego pseudonim, a był to Frederic de Jongh, ojciec legendarnej Dédé, w czasach pokoju nauczyciel²¹. Nasz bohater zapewne nie poświęcał zbyt wiele czasu na zwiedzanie miasta, choćby z tego powodu, że uciekinierzy gremialnie wspominali, iż największym niebezpieczeństwem nie były niemieckie patrole, ale język. Wprawdzie sprawdzało się powiedzenie, że nie ma tego złego, co by na dobre nie wyszło i długie miesiące spędzone we Francji po wrześniowej klęsce sprawiły, że polscy lotnicy nie czuli się obco we francuskojęzycznym otoczeniu – wiedzieli, jak i co zamówić w kafejce czy kupić bilet kolejowy na stacji. Jednak dwa lub trzy zamienione z rodowitym Francuzem zdania, natychmiast zdradzały, że są cudzoziemcami. Wystarczyło napotkać jedną nieprzyjazną osobę, aby eskapada zakończyła się w więzieniu, a później – w najlepszym razie – w obozie jenieckim. 2 września, z Paryża na południe Francji wyruszyło sześciu uciekinierów, a ich przewodnikami byli Paul oraz niejaki Charlie, czyli Georges d'Oultremont. Poza Polakiem i Kanadyjczykiem, w grupie znajdowało się jeszcze czterech lotników²².



Ilustracja 13 Konspiratorzy i uciekinierzy przy biesiadnym stole w domu Ambrosia San Vincente.
Źródło: *Personne passée par Comète via les Pyrénées*, na portalu *evasioncomete.be*.

Celem kolejowej wyprawy była miejscowość Saint-Jean-de-Luz. Pociąg opuścili jeszcze przed dotarciem do stacji końcowej, gdzie zawsze przeprowadzono skrupulatne kontrole dokumentów. Noc spędzili jednak już we wspomnianej miejscowości, w pobliżu dworca kolejowego, w domu Ambrosia San Vincente przy Rue Salagoity 7. Nieco dziwna była ta konspiracja, skoro tenże Bask prowadził księgę pamiątkową, do której wpisywały się wszystkie goszczące w jego domu osoby – swoje podziękowania dla pana Ambrosia i innych osób pomagających mu w ucieczce, pozostawił tam także Rowicki. Nie wiem, czy przekartkował księgę, bo mógłby tam znaleźć także wpisy Edwarda Siądeckiego i Wacława Czekalskiego. Jakby tego mało, to konspiratorzy i korzystający z ich pomocy lotnicy zwykli sobie robić wspólne pamiątkowe zdjęcia.

²¹ *Personne passée par Comète via les Pyrénées*, na stronie *evasioncomete.be*.

²² Znane są nazwiska tylko dwójki z nich, byli to W/O Thomas Broom i Sgt Earl Price, obaj z RCAF.

23 c. 1942.

Na pamiątkę moich przyjaciół wojennych
z wojny polsko-hiszpańskiej ~~Basków~~ i Francuzom
wpisałem tych kilka słów —

Sgt. Edward Sąddecki
R.A.F. - P.A.F.

W dowód naszej przyjaźni, my Polacy
i wy Hiszpanie i Francuzi, którzy tu razem
~~Basków~~ i Francuzom, którzy tu razem
wspólnie z nami walczymy.

Sgt. pilot. Wacław Czekański
R.A.F. - P.A.F.

5/7/1942.

Współpracownikom w walce o dobrą sprawę
szczęśliwej drogi i do skutku zobaczenia - po wojnie!

7.9.42.

Flo. Kazimierz
Polski Aeroforce (R.A.F.)

Ilustracje 14, 15, 16. Wpisy w księdze pamiątkowej domu Ambrosia San Vicente, kolejno: Edwarda Sąddeckiego – 23 czerwca, Wacława Czekańskiego – 5 lipca, Kazimierza Rowickiego – 7 września 1942 r. Panowie Edward i Wacław popełnili spore *faux pas* i zamiast Baskom podziękowali Hiszpanom.

Źródło: *Personne passée par Comète via les Pyrénées*, na portalu *evasioncomete.be*.

Kolejną noc spędzili w baskijskim domu położonym kilka kilometrów od granicy, a 8 września o 9.30 wieczorem wyruszyli w kierunku leżącego tuż przy granicy gospodarstwa, należącego do małżeństwa Françoise`a i Irastorza Halzuetów²³. Warto nadmienić, że autorzy wspomnień, które miałem okazję przejrzeć, podkreślali niezwykłą w porównaniu z Francuzami i Hiszpanami życzliwość Basków. Towarzyszył im przewodnik Florentino Goicoechea, świetnie znający okolicę Bask, pochodzący z rodziny, w której szmuglowanie było tradycją kultywowaną od wieków – zresztą tradycje te kultywowała cała wioska, z której pochodził. Drugim przewodnikiem był młody Anglik, który przedstawił się jako Mr Bee. Faktycznie nazywał się Albert Johnson i przed wojną pracował w Komitecie Olimpijskim w Brukseli, a później był najprawdopodobniej agentem MI-9²⁴.

²³ Rowicki zezna w Londynie, że wyruszyli 6 września, ale koliduje to z datą 7 września, jaka widnieje pod jego wpisem w księdze pana Ambrosio. Także Thomas Broom zezna, że w Hiszpanii znaleźli się 9 września.

²⁴ Chodzi o *British Directorate of Military Intelligence Section 9*, jeden z najbardziej utajnionych departamentów *War Office*, czyli odpowiednika naszego Ministerstwa Obrony. Departament ten zajmował się przede wszystkim organizacją ucieczek alianckich żołnierzy z terenów znajdujących się pod kontrolą III Rzeszy.



Ilustracja 17. Rok 1945. Okolice Ciboure na pograniczu francusko-hiszpańskim. Florentino Goicoechea z postrzeloną przez Niemców nogą na tle swych baskijskich przyjaciół.
Źródło: Australian War Memorial, sygn. P02603.001, na portalu *awm.gov.au*.

Granicę przekroczyli 9 września nad ranem, w pobliżu opuszczonej bazy górniczej San Miguel nad rzeką Bidassoa. Znajdował się tam także stary, mało uczęszczany i słabo strzeżony most, po którym czasami udawało się przejść na drugą stronę rzeki. W innych wypadkach, przekraczano rzekę w bród. Szarzało, gdy natknęli się na hiszpański patrol. Hiszpanie otworzyli ogień, ale dystans był spory i nikt nie ucierpiał. W rozgardiaszu, jaki zapanował po ostrzale, Rowicki oddzielił się od reszty grupy. Wszyscy powinni znaleźć się w San Sebastian, ale Rowicki pogubił się i dotarł do nadgranicznego miasta Irun. Długo się nie namyślając, podszedł do jednej z taksówek, wręczył kierowcy plik otrzymanych od Paula peset i kazał się zawieźć do odległego o mniej więcej 20 km San Sebastian. Nie wiem, czy był na tyle zuchwały, by zamówić kurs pod same drzwi brytyjskiego konsulatu, ale jest faktem, że w konsulacie zameldował się o szesnastej²⁵.

Z pewnością nie zastał tam swych dwóch kanadyjskich kolegów, gdyż Fay i Price zostali ujęci przez Hiszpanów. Po kilkudniowym pobycie w obskurnym więzieniu w Irunie obaj zostali przewiezieni 15 września do Mirandy. Tam, poddano ich przesłuchaniom, ale Hiszpanie nie byli w stanie dowiedzieć się niczego, poza stopniem wojskowym, imieniem, nazwiskiem i podobnymi mało istotnymi szczegółami. Później byli przesłuchiwani przez agenta Gestapo²⁶, który podawał się za Australijczyka i możliwe, że tak było, gdyż doskonale mówił po angielsku z nienagannym australijskim akcentem. Rudemu, niewielkiemu wzrostem, noszącemu okulary o grubych szklach „Australijczykowi” towarzyszył wielki drab z niewiele mniejszym psem u boku. Drab nie ukrywał, że jest Niemcem, co potwierdzała fizjonomia. 28 października Kanadyjczycy zostali zwolnieni z Mirandy, a 7 listopada dotarli poprzez Gibraltar do Anglii²⁷.

²⁵ *Personne passée par Comète via les Pyrénées, evasioncomete.be.*

²⁶ Podejrzewam, że terminem Gestapo określano wszystkie niemieckie służby wywiadowcze.

²⁷ *Personne passée par Comète via les Pyrénées, evasioncomete.be.*

Pan Kazimierz nie zdradził, jak znalazł się w konsulacie. Jeżeli spotkał w San Sebastian Mr Bee, to sprawa mogła okazać się bardzo prosta, a jeżeli był sam, to ze względu na hiszpańskich funkcjonariuszy i wszechobecnych niemieckich agentów, mogło to przebiegać w sposób nieco skomplikowany, podobnie jak to miało miejsce w przypadku podróżującego na własną rękę dowódcy skrzydła Dywizjonu 308 Tadeusza Kotza, późniejszego dowódcy Dywizjonu 303:

Bez trudności znalazłem konsulat. Przed dużymi drzwiami stało dwóch hiszpańskich wartowników z karabinami. „Co tu robić – myślę – mogą nie wpuścić, a jak złapią, to wyślą do obozu Miranda, gdzie po torturach normalnie morzą głodem”. Takie słuchy chodziły o porządkach w Hiszpanii.

Czekałem na zmianę warty. Nie upłynęło dwadzieścia minut i nadeszła grupa czterech nowych wartowników.

Zaczęli ceremonię zmiany: stanęli na baczność naprzeciwko siebie, usłyszałem komendę do zmiany. Obserwowałem ten ceremoniał z drugiej strony ulicy, cały spięty, w każdej chwili gotowy do skoku. W czasie zmiany, gdy schodzący z warty wartownicy jeszcze nie odmaszerowali, wpadłem między nimi do wnętrza budynku. Przedemną biurko Lloyd Bank: w biegu otworzyłem drzwi.

– Gdzie konsulat? – zapytałem po angielsku.

– Schody w górę – natychmiast odpowiedziała urzędniczka.

Parę skoków i byłem na górze, stuknąłem w drzwi, otworzyły się, wpadłem do środka, zatraskując je za sobą. Był to najwyższy czas: na plecach czułem oddech goniących mnie żołnierzy. Stukali w drzwi, ale im nie otworzono. Cała akcja trwała sekundy. „Jestem na wolności” – pomyślałem z ulgą.

Najpierw wyprułem z podszewki rękawa dwa małe azbestowe dyski, lotniczą legitymację i dałem sekretarce. Zapytała mnie, czy czegoś potrzebuję.

– Mam ciasne buty – odpowiedziałem.

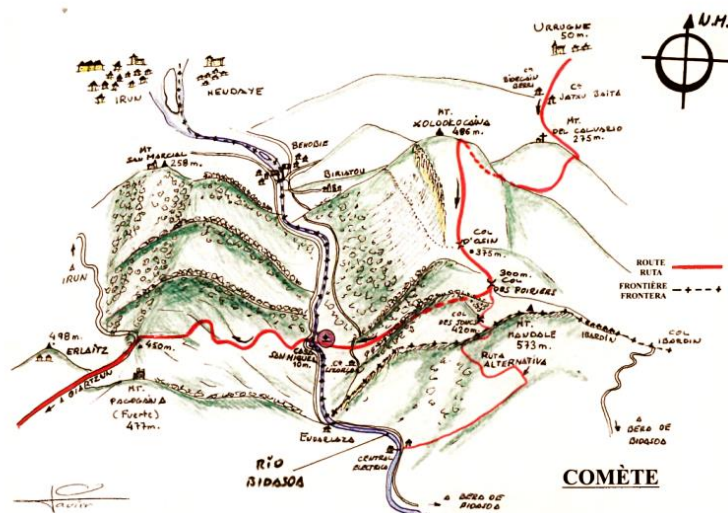
Za chwilę postawili przede mną worek pełen różnego rodzaju obuwia. Wybrałem mój numer 8, ale gdzież tam, buty nie wchodzą na moje obolałe i spuchnięte stopy. Numer 9 i 10 także nie wchodzą, w numerze 11 źle się czuję, dopiero numer 12 był dobry. Zostawiłem im w zamian swoje eleganckie francuskie buty²⁸.

Tydzień przed Rowickim, w San Sebastian pojawił się pilot z Dywizjonu 301 P/O Józef Tyszko. To legendarna postać pośród alianckich uciekinierów, gdyż dzierżył rekord szybkości w przedostaniu się z Belgii do Hiszpanii i to na własną rękę. Po zestrzeleniu, Tyszko otrzymał od czterech, przypadkowo napotkanych Belgów cywilne ubranie, po czym dostał się do Brukseli i nie bardzo wiedział, co dalej ze sobą zrobić. Jako człowiek zdesperowany, wręcz szaleńczo odważny, a przy tym wierzący w swą szczęśliwą gwiazdę, zagadnął po angielsku pierwszego przechodnia o szlachetnym wyrazie twarzy. Przechodzień wprawdzie nie miał kontaktów z ruchem oporu, ale poradził Tyszcze, jak i gdzie najłatwiej przekroczyć granicę z Francją. Z okresu wcześniejszego pobytu we Francji, pozostał mu w pamięci adres pewnej kobiety z Lille, ale mieszkał tam już ktoś inny. Skierował więc swe umęczone nogi (buty podarowane przez Belgów były przynajmniej o dwa numery za małe) ku najbliższemu kościołowi, gdzie otrzymał kolację, nocleg oraz wskazówki jak dotrzeć do hiszpańskiej granicy. Urodzić się musiał pan Józef rzeczywiście pod nadzwyczaj szczęśliwą gwiazdą, bo znając słabo język francuski i nie korzystając z pomocy ruchu oporu, znalazł się nad hiszpańską granicą, po zaledwie czterech dniach od skoku ze spadochronem:

²⁸ Tadeusz Kotz, *303 Mój Dywizjon*, s. 210, 211.

Tak też w Hendaye zjawiłem się o 23.00 we wtorek. Kombinowałem długo nad granicą, bo długo i wreszcie, pomodliwszy się i rozebrawszy, powoli i ostrożnie przeczołgiwałem się przez rzekę. Strach był, bo księżyc świecił prawie w pełni, a strona hiszpańska była oświetlona. No, ale Pan Bóg łaskaw uchronił mnie od nieszczęścia i dał spokojnie przekroczyć granicę. Modłą tą samą, co Czeremchę. Ubrałem się więc i piechotką, bo od chodzenia boso w noc po trawie nogi wydobraży nieco. Przy pierwszym kościółku pomodliłem się serdecznie. To muszę podkreślić, że modlitwa dała mi ogromnie dużo otuchy i wiary. I tylko jej dziękować mogę szczęścia w podróży. Przez Hiszpanię wędrowałem od 5.30 godz. 2 września (od przekroczenia granicy) do gdzieś 08.30, kiedy dotarłem do San Sebastian. Tu po mszy św. zaszedłem do banku, by pozostałe pieniądze wymienić na pesety. Trzeba bowiem wiedzieć, że przed każdym lotem otrzymujemy dwie paczuski. W jednej jest forsa (1000 fr. francuskich, 350 fr. belgijskich i 20 guldenów hol.), mapy kontynentu i kompas. W drugiej zaś pożywienie w formie pastylek, a również pastylki przeciw zmęczeniu²⁹. Te to właśnie, te pierwsze, służyły mi jako pożywienie. Ale do banku wracając, urzędnik Bask wytłumaczył mi, że to jest karalne, co widząc, że jestem w jego mocy zapytałem się, gdzie jest konsulat brytyjski, bo Brytyjczykiem sam jestem. On na to, że właśnie w San Sebastian. Posłał chłopaka ze mną i o 09.30 byłem na miejscu. Stamtąd mnie posłali do jednej rodziny, gdzie siedziałem aż do 10-tego, kiedy to wyjechałem do Madrytu. W SS byłem na plaży, na walce byków; całkiem ciekawe widowisko³⁰.

W swym, sporządzonym już w Anglii raporcie, Rowicki napisał, że nocował w domu wynajmowanym przez córkę Paula o imieniu Andrée. Była to oczywiście Andrée de Jongh, czyli Dédée. Wspominał także, że organizacja, która pomogła mu wydostać się z Brukseli zwała się „Service Andrée”³¹. W Wielkiej Brytanii przyjęła się nazwa Comet Line i to ona została utrwalona w historii.



Ilustracja 17. Szlak, po którym uciekinierzy korzystający z pomocy Comet Line, zwykle przekraczali granicę francusko-hiszpańską³².

²⁹ Głównym składnikiem „przeciw zmęczeniowych” tabletek była amfetamina [przyp. aut.].

³⁰ Józef Tyszko, *Rozkazałem załodze skacać... Pamiętnik pilota Naczelnego Wodza*, s. 100.

³¹ Oliver Clutton-Brock, dz. cyt., s. 90.

³² Jimenez de Aberasturi, *El Camino de la Libertad*, s. 14.

Rowicki spędził w San Sebastian zaledwie jedną noc, więc z pewnością nie oglądał walki byków, ale że dom, w którym nocował, znajdował się tuż koło plaży La Concha, to całkiem możliwe, że zażył morskiej kąpiel³³. Następnego dnia ruszył wraz z Tyszką do Madrytu samochodem misji wojskowej. Nie znalazłem informacji, co to była za misja, ale cytowany już Kotz wspominał, że jechał amerykańską limuzyną, z kierowcą mówiącym po angielsku z jankeskim akcentem, a pierwszym przystankiem w Madrycie był budynek Misji Wojskowej USA. W przypadku samochodów brytyjskich nie można było wykluczyć jakichś prowokacji, natomiast na widok amerykańskich limuzyn funkcjonariusze Policia Armada i Guardia Civil zwykle odwracali głowy w drugą stronę, starając się ich nie dostrzegać. Choć i w tym wypadku należało dmuchać na zimne, a szofer ostrzegł Kotza, że „na wypadek jakiejś kontroli, to on mnie nie zna ani ja jego, podwozi mnie tylko kawałek drogi”³⁴.



Ilustracja 19. Józef Tyszko, Blackpool luty 1942 r.³⁵

Na terenie brytyjskiej ambasady w Madrycie, Tyszko z Rowickim spędzili 10 dni. Ten pierwszy umiłował sobie oczekiwanie – „opalając się i czytając książki”³⁶. Nie wiem, co na terenie wielkiego gmazyska i ogrodu ambasady porabiał Rowicki. Możliwe, że zawierał nowe znajomości i zabawiał się konwersacją. Ogromny budynek był bowiem jakby przygotowany na pobyt zwykle kilkudziesięciu szukających schronienia ludzi różnych nacji i profesji. Kotz, wspomniał, że było wśród nich wielu Polaków, którzy przebywali w ambasadzie rok i więcej:

Nie spodziewałem się tu spotkać tylu ludzi. Było tu więcej niż pięćdziesiąt osób ubranych po cywilnemu, jedni lepiej, drudzy gorzej: inżynierowie, technicy, lekarze, a większość ze służby wojskowej – nie udało im się na czas dotrzeć do Anglii, która była głównym celem ich podróży. Bo w tym czasie tylko w Anglii mogli poświęcić swoje zdolności w walce o wolność narodów. W większości byli to Polacy. W rozmowie poinformowali mnie, że siedzą tu już dwa lata i nadal czekają. Widząc, że do nich dołączam, przepowiadali mi, że mnie czeka ta samo.

Podszedł do mnie dość dobrze ubrany pan w średnim wieku, przedstawił się:
– Durski-Trzaska, jestem admirałem polskiej floty z Gdyni, czy mógłby pan – dodał – poprosić Polskie Dowództwo w Londynie, żeby mnie stąd wyciągnęli?³⁷

³³ Andrée de Jongh wynajmowała drugie piętro domu przy 3 Calle de la Marina.

³⁴ Tadeusz Kotz, dz. cyt., s. 216.

³⁵ Józef Tyszko, dz. cyt., s. 83.

³⁶ Tamże, s. 100.

³⁷ Tadeusz Kotz, dz. cyt., s. 223, 224.

Tak długi pobyt niektórych panów w Madrycie mógł wynikać z faktu, że z powodów politycznych nie byli mile widziani w Londynie, a w ambasadzie w Madrycie zostali niejako internowani. Lotników wciąż brakowało, więc Rowicki i Tyszko na transport do Gibraltaru nie czekali latami. Pewien czas był jednak niezbędny na przygotowanie dokumentów. Nie wiem, z jakim akcentem mówił po angielsku pan Kazimierz, bo jeśli z twardym to dostał paszport na nazwisko jakiegoś Szkota, a w innym przypadku mógł zostać np. Walińczykiem.

20 września, z mocnymi dokumentami w kieszeniach i tysiącem peset na ewentualne wydatki, zostali obaj panowie odwiezieni na dworzec kolejowy i ruszyli przez Algeciras do Gibraltaru. W pełni bezpieczni poczuli się, dopiero gdy minęli ogromną bramę z napisem Gibraltar i ujrzeni charakterystyczną angielską budkę telefoniczną, a tuż obok, żywcem przeniesionego z Londynu policjanta. Wielu, co bardziej sentymentalnym uciekinierom, łza w tym momencie pociekła z oka i nie wiedzieli, czy czule objąć budkę, paść na kolana i ucałować ziemię, a może uściskać *Bobbiego*? Ten nostalgiczny nastrój rozwiewał oczekujący na uciekinierów brytyjski oficer, który po uścisku ręki na powitanie, zwykle pytał bezceremonialnie – czy przybyłym zostały jakieś pesety? Większość żałowała, że nie wydała ich na pamiątki. Jeszcze tego samego zdali cywilne ubranie i wyfasowali mundury lotnicze, bieliznę oraz worek spadochronowy na rzeczy osobiste. Gibraltar nie był oazą spokoju i 24 września sen naszym lotnikom zakłóciły dwa włoskie bombowce Piaggio P108B. 30 września, Rowicki i Tyszko opuścili Półwysep Pirenejski wraz z dużą grupą alianckich lotników na pokładzie pancernika HMS „Malaya”. 6 października, znaleźli się w bazie Royal Navy w szkockim Greenock. Nie dano im zbyt wiele czasu na odpoczynek, bo już dwa dni później byli przesłuchiwani w Londynie przez oficerów z MI-9. Była to standardowa procedura, gdyż każdy szczegół z wędrówki mógł pomóc innym alianckim lotnikom w uniknięciu niewoli.

Zaginionego lotnika wykreślano ze stanu dywizjonu, a po powrocie na Wyspy, dawano mu możliwość wyboru jednostki, w której chciałby służyć. Z materiałów, które przejrzałem, wynika, iż większość dochodziła do wniosku, że limit swego szczęścia wyczerpali i nie pałali chęcią powrotu do dywizjonów, w których na co dzień igrano ze śmiercią. Ich wciąż latający nad Niemcy koledzy przyjmowali taki wybór z całkowitym zrozumieniem. Zresztą niechętnie takim powrotem było i dowództwo, bo przecież nawet największy, powtórnie zestrzelony twardziel mógł się załamać na przesłaniu w Gestapo i wydać Basków, Belgów, Francuzów czy Holendrów, którzy uprzednio pomogli mu w ucieczce. Poza Rowickim i pozostającym w niewoli Czarneckim wszyscy pozostali członkowie załogi Wellingtona S-MR Z8599 trafili do Dywizjonu Bombowego 304, który wobec groźby całkowitego wykrwawienia został skierowany do RAF Coastal Command (Obrony Wybrzeża), gdzie prawdopodobieństwo dożycia końca wojny było znacznie większe, choć niestety dalekie od stuprocentowego.

1 listopada 1942 r. z Wellingtona patrolującego rejon Zatoki Biskajskiej odebrano wiadomość, że jest atakowany przez dwa Junkersy. Brytyjskie myśliwce, które przyleciały z pomocą, znalazły na wodzie jedynie plamy oleju³⁸. Zginęła cała załoga samolotu, którego pilotem był F/O Stanisław Krawczyk, a nawigatorem F/O Alojzy Szkuta. Informację o atakujących niemieckich myśliwcach odebrano także z Wellingtona patrolującego ten sam akwen 11

³⁸ Edward Kwolek, dz. cyt., s. 113.

kwietnia 1944 r. Członkami załogi tego samolotu byli W/O Wacław Czekalski i F/O Edward Siądecki. Również i tą załogę pochłonęły wody Zatoki Biskajskiej³⁹.

Jest paradoksem, że gdyby ta czwórka dostała się do niewoli, to najprawdopodobniej przeżyłaby wojnę podobnie jak Ludwik Czarnecki. Kapitan Kazimierz Rowicki służył najprawdopodobniej do końca wojny w administracji wojskowej, a w roku 1948 wyjechał do Kanady⁴⁰.

POST SCRIPTUM

Nasz bohater spotkał na swej drodze z Brukseli do Gibraltaru wiele niezwykłych postaci. Warto wspomnieć o dalszych losach przynajmniej kilku z nich.

Andrée de Jongh, pseudonim Dédée, została aresztowana przez francuską policję 15 stycznia 1943 r. podczas jej 35 wyprawy przez Pireneje. Wydał ją rolnik, niejaki Donato. Następnich kilka miesięcy spędziła w więzieniach w Bajonnie i w Bordo, ale pomimo wielu brutalnych przesłuchań, francuscy kolaboranci wciąż nie zdawali sobie sprawy, kogo dostali w swe ręce. Podjęto nawet próbę zorganizowania jej ucieczki z więzienia w Bajonnie, ale spełzła na niczym. Francuzi przekazali Belgijkę Niemcom, później zaś trafiła do obozu Ravensbrück. Przeżyła, a po wojnie wyjechała do Etiopii, gdzie przez 28 lat pracowała jako pielęgniarka w kolonii dla trędowatych. Jej burzliwe, pełne poświęceń życie zainspirowało amerykańską pisarkę Kristin Hannah do napisania bestsellerowej powieści *Słowik*.

Frederic de Jongh, pseudonim Paul, został aresztowany przez Gestapo w czerwcu 1943 r. Po połączonych z torturami przesłuchaniach został rozstrzelany.

Florentino Goicoechea, w trakcie jednej ze swych wypraw, został pod koniec 1944 r. postrzelony i ujęty przez Niemców. Dzielnego Baska wywieźli ze szpitala konspiratorzy przebrani za niemieckich sanitariuszy. Z powodu trwałego niedowładu nogi nie mógł odbywać dłuższych górskich wędrówek i tym samym czynnie uprawiać rodzinnej profesji. Król Jerzy VI udekorował bohatera jednym z najwyższych brytyjskich odznaczeń, a po uroczystości w pałacu Buckingham zapytał Baska – czym się zajmuje zawodowo? Goicoechea odparł, że prowadzi firmę eksportowo-importową.

Peggy van Lier, pseudonim Michaele, również została aresztowana przez Gestapo, ale słynącej z żelaznych nerwów konspiratorce udało się przekonać oprawcę, że nie ma nic wspólnego z ruchem oporu. Było jednak pewne, że wkrótce dojdzie do następnego zatrzymania. Peggy wprawdzie nie chciała opuszczać Belgii, ale uległa sugestiom przyjaciół i ruszyła dobrze sobie znanym szlakiem ku Gibraltarowi. W Wielkiej Brytanii przeszła szkolenie spadochronowe, żywiąc nadzieję, że wróci na kontynent i nadal będzie czynnie walczyć z Niemcami. Wyszła za mąż za oficera MI-9 Jamesa Maydona Langleya, pseudonim Jimmy, który stracił jedną rękę pod Dunkierką. Po wojnie prowadziła księgarnię w Suffolk.

³⁹ Tadeusz J. Krzystek, A. Krzystek, *Polskie Siły Powietrzne w Wielkiej Brytanii w latach 1940-1947*, s. 142 i 511.

⁴⁰ O powojennych losach Kazimierza Rowickiego, właściwie nic nie wiadomo. Znalazłem wprawdzie informację, że w 1943 r. Kazimierz Rowicki pojął w Leeds za żonę Audrey Playford, ale nie udało mi się ustalić, czy to nasz pan Kazimierz był tym szczęśliwym panem młodym. W 1953 r. wdowa Playford Rowicka wyszła ponownie za mąż.

BIBLIOGRAFIA

- de Aberasturi Jimenez, *El Camino de la Libertad*, na portalu *ondarea.hernani.eus*.
- Clutton-Brock Oliver, *RAF Evaders. The Complete Story of RAF Escapes and Their Escape Lines, Western Europe 1940-1945*, London : Grub Street Publisher, 2009.
- Falkowski Jan, *Z wiatrem w twarz*, Warszawa : Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, 1969.
- Gajda Mateusz, *Antypolska działalność niemieckiej dyplomacji w Hiszpanii w latach 1939-1943*, „Dzieje Najnowsze”, 2019, nr 3, s. 157-177.
- Iszkowski Waław, *Życie będzie biegło dalej aż kark skręci : t. 1 – Mjr pilot Jerzy Iszkowski*, Warszawa : Wydawca Waław Iszkowski, 2018.
- Korcz Grzegorz, *Na ścieżkach do wolności, [w:] Za linią wroga*, Warszawa, Wydawnictwo Gretza, 2015, s. 228-255.
- Kotz Tadeusz, *303 Mój Dywizjon*, Warszawa : Wydawnictwo Bellona, 2018.
- Krzystek Tadeusz Jerzy, Krzystek Anna, *Polskie Siły Powietrzne w Wielkiej Brytanii w latach 1940-1947*, Sandomierz : Wydawnictwo Stratus, 2012.
- Kwolek Edward, *Bomby w celu*, Brighton : wydawca nieznany, 1984.
- Matusiak Wojciech, *Wojnę przeżyje na pewno.. chyba żeby udało mu się uciec, [w:] Za linią wroga*, Warszawa, Wydawnictwo Gretza, 2015, s. 260-296.
- Tyszko Józef, *Rozkazałem załodze skakać... Pamiętnik pilota Naczelnego Wodza*, Warszawa : Wydawnictwo historyczna.com.pl, 2011.
- Yada-Mc Neal Stephan, *50 Women against Hitler*, London : Books on Demand, 2018.
- Wysocki Bolesław, *Nad rzeką Ebro*, Wrocław : Zakład Narodowy im. Ossolińskich, 1979.
- Zieliński Józef, *305 Dywizjon Ziemi Wielkopolskiej i Lidzkiej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego*, Warszawa : Dom Wydawniczy Bellona, 2003.

ŹRÓDŁA INTERNETOWE

- American Air Museum in Britain, na portalu *americanairmuseum.com*. [dostęp 13.12.2021]
- Australian War Memorial, na portalu *awm.gov.au*. [dostęp 14.12.2021]
- Aviation Escape & Evasion, na portalu *dearoldblighty.com*. [dostęp 10.12.2021]
- Comet Lines Freedom Trials of Europe, na portalu *smashingtimes.ie*. [dostęp 07.12.2021]
- List of Comet Evaders 1941-1944, na portalu *airforceescape.org*. [dostęp 15.12.2021]
- Myśliwcy, portal miłośników lotnictwa polskiego *mysliwcy.pl*. [dostęp 13.12.2021]

Niebieska Eskadra, na portalu *niebieskaeskadra.pl*. [dostęp 11.12.2021]

Personne passée par Comète via les Pyrénées, na portalu *evasioncomete.be*. [dostęp 12.12.2021]

Personel Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii, na portalu *listakrzystka.pl*. [dostęp 08.12.2021]

Polskie dywizjony w Wielkiej Brytanii, na portalu *polishsquadronsremembered.com*. [dostęp 19.12.2021]

Polskie Siły Powietrzne w II wojnie światowej, na portalu *polishairforce.pl*. [dostęp 20.12.2021]

Raporty polskich lotników, na portalu *polishsquadronsremembered.com*. [dostęp 13.12.2021]

The Saint-Jean-de-Luz Passage, na portalu *conscript-heroes.com* [dostęp 07.12.2021]

ŹRÓDŁA ARCHIWALNE

Księgi metrykalne parafii w Prostyni, na portalu *genealodzy.geneteka.pl*.

No. 305 (Polish) Squadron Operations Record Book, na portalu *nationalarchives.gov.uk*.

ILUSTRACJA WYRÓŻNIAJĄCA ARTYKUŁ

Opis ilustracji znajduje się na stronie 15 niniejszego artykułu.