

OPOWIEŚCI BROKOWSKIE
FRANCISZEK SKARPETOWSKI – ORZEŁ Z OSTROWI

W niedzielne popołudnie 19 marca 1939 r. nad dęblińskim lotniskiem rozległ się warkot silników większej grupy samolotów. Nikt nie oczekiwał przylotu samolotów w tak dużej liczbie, w tym dniu i o tej porze, toteż nieliczna tego dnia obsługa lotniska, dowództwo, instruktorzy oraz słuchacze Szkoły Podchorążych Lotnictwa zadzierali głowy, by zobaczyć, cóż to za goście. Nie były to maszyny polskie, a zanim widzowie odczytali znaki rozpoznawcze, przebiegła im przez głowy myśl... to już, zaczęło się, Hitler najechał na Polskę.

– To czeskie – wykrzyknęło kilku naraz, obdarzonych sokolim wzrokiem podchorążych.

Czechów, którzy ani myśleli poddawać się Niemcom, przywitano entuzjastycznie. Przylecieli do Polski, gdyż byli pewni, że to właśnie tutaj przyjdzie im już wkrótce stawić czoła najeźdźcy. Nie byliby jednak Czechami, gdyby spraw nie oceniali racjonalnie. Jeden z nich, Josef František przywiózł z sobą parę solidnych turystycznych butów, bo jak wyjaśnił, zapewne nie będzie to ostatnia przegrana pozycja, z której przyjdzie się wycofać, nim nastąpi zwycięstwo¹.

¹ Witold Urbanowicz, *Wspomnienia legendarnego dowódcy Dywizjonu 303*, s. 243.

Zapowiadało się gorące lato, nie tylko pod względem pogodowym. Im mocniej niski facet z wąsikiem zapewniał o swych pokojowych zamiarach, tym większy odczuwano niepokój, a w szkołach wojskowych przyspieszano program szkolenia. Podchorążowie III roku dęblińskiej szkoły nie byli pewni, czy uzyskają promocję, nim wybuchnie wojna. Z drugiej strony, większość z nich wierzyła w mocarstwowość Polski i ufała, że wojna będzie krótka i zwycięska, a powojenną promocję uświetnią zdobiące ich pierś medale – pamiątki po zwycięstwach odniesionych nad lotnikami z Luftwaffe. Prawdę znali tylko wyżsi dowódcy i czuli przykre mrowienie, gdy porównywali osiągi większości polskich i niemieckich maszyn. Już pierwszy rzut oka na ich sylwetki boleśnie dowodził, że będzie to konflikt między siłami powietrznymi pochodzącymi z całkiem innych epok. Częściowa mobilizacja spowodowała, że w Dęblinie przyspieszono sesję egzaminacyjną. Promocji dokonano już w czerwcu, a podchorążowie rozjechali się do eskadr bojowych. Czas był nadzwyczajny, więc promocja w szkole, nie była równoczesna z promocją na pierwszy stopień oficerski – do tej miało dojść później. Pochodzący z Ostrowi Mazowieckiej pchor. Franciszek Tadeusz Skarpetowski otrzymał przydział do 55 Eskadry Liniowej z Lidy.

LATA CHŁOPIĘCE

Przyszły pilot przyszedł na świat 29 stycznia 1916 r. jako owoc związku Bolesława i Stefanii z Kempistych². Niemowlak musiał być okazem zdrowia, skoro szczęśliwy ojciec zjawił się w kancelarii parafialnej dopiero po miesiącu. Było to wydarzenie niezwykle, bo wobec ogromnej śmiertelności niemowlaków, zazwyczaj chrzczono nowo narodzonych parafian w ciągu kilku dni od chwili, gdy ujrzeli świat. Zwłoka nie uszła uwadze księdza, który zamieścił w akcie chrztu uwagę, że była wynikiem niedbalstwa pana Bolesława. Skarpetowscy byli rodem w Ostrowi dobrze znanym i poważanym. Pradziadkiem naszego bohatera był Bonawentura Skarpetowski, którego z kolei braćmi byli Andrzej i Antoni. Ten ostatni, jako członek ostrowskiego dozoru kościelnego odważył się zaprotestować w sierpniu 1861 przeciwko gwałtowi rosyjskiego żołdactwa dokonанemu na tłumie pielgrzymów powracających z Broku w sierpniowe święto Przemienienia Pańskiego. Później był współorganizatorem ostrowskiej partii powstańczej, a w patriotycznym dziele czynnie pomagał mu brat Andrzej. Gdy powstanie dogasało, obaj dostali się w ręce Rosjan, a później więzieni byli w Pułtusku i w Cytadeli Warszawskiej. Antoni został zesłany na Syberię, gdzie zmarł po 21 latach wygnania. Andrzej uratowała od zesłania ciężka kontuzja nogi.

Najwidoczniej Skarpetowscy, przykładali wielką wagę do nauki, a Franciszek dobrze rokował na przyszłość, bo trafił do ostrowskiego gimnazjum, co wiązało się ze sporym wysiłkiem finansowym ze strony rodziny. W przedwojennej Polsce średnim wykształceniem cieszyło ledwie 4% społeczeństwa, więc uczęszczanie do gimnazjum było sprawą nieomal elitarną. Gimnazjalną edukację kończyło mała matura, która wprawdzie nie otwierała drzwi wyższych uczelni, ale marzącym o wojaczce chłopakom pozwalała realnie myśleć o oficerskich szlifach.

² *Księga urodzeń parafii Ostrów Mazowiecka*, akt nr 42/1916.



Franciszek Skarpetowski – uczeń
Gimnazjum w Ostrowi.



Franciszek ze swoimi młodszymi siostrami. 1922 r.

Ilustracja 1. Franek Skarpetowski jako poważny uczeń pierwszej klasy pięcioklasowego gimnazjum oraz jeszcze jako Franio w wieku lat sześciu³.



Ilustracja 2. Nasz bohater, już nie jako Franio i Franek, ale Franciszek⁴.

³ Piotr Matwiej, *Franciszek Skarpetowski. W rocznicę urodzin*, brak numeracji stron.

⁴ Tamże.

NAUKA LATANIA

Pragnieniem większości młodzieńców nie było już dosiadanie kawaleryjskiego rumaka, ale pilotowanie samolotu. Zanim ktoś przystąpił do nauki pilotażu, musiał wprawdzie ukończyć kurs szybownictwa i nauczyć się maszerowania w Szkole Podchorążych Piechoty. Dopiero później przystępowano do egzaminów do szkół lotniczych, których absolwenci stanowili *crème de la crème* wszystkich rodzajów wojsk.

Po pomyślnym przejściu przez sito badań lekarskich nasz bohater wyjechał do Ustianowej, gdzie prowadzono miesięczne kursy szybowcowe dla kandydatów do szkoły „Orląt” w Dęblinie. Początek kariery lotniczej był fatalny, jako że Franciszek okazał się kompletnym nielotem i rozbił dwa smukłe podniebne statki⁵. Skarpetowski do końca swych dni nie wiedział, czemu i komu zawdzięczał, że z Ustianowej nie wyrzucono go z hukiem? Przypisywał to czarowi, który potrafił ponoć roztaczać, co czyniło go osobą powszechnie lubianą. W tym czasie przez Ustianową przechodziły tłumy ambitnych młodych ludzi, ale nie jest wykluczone, że któryś z instruktorów wyluskał naszego bohatera i dojrzał w nim iskrę Bożą, a szybowców były tam setki, więc strata dwóch nie była wielkim wydarzeniem. Inna sprawa, że wydawał się doskonałym materiałem na teoretyka lotnictwa, gdyż kończący szkolenie egzamin pisemny zdał celująco. Pozostało jeszcze odbycie rocznego kursu unitarnego w Szkole Podchorążych Piechoty. Nasze orlątko trafiło do Różana. Nie wiem, jak to było w przypadku Skarpetowskiego, ale zazwyczaj podoficerowie nic sobie nie robili z naukowych cenzusów amatorów oficerskich gwiazdek, a wręcz odnajdywali szczególną satysfakcję w nurzaniu swych podkomendnych w błocie. Nieszczęśni kandydaci na oficerów uważali, że w ten sposób sierżanci dawali upust swym frustracjom wynikającym z faktu, że wiele wyżej już nie awansują. Chodziło jednak raczej o odsianie tych najslabszych fizycznie i psychicznie – pozostawało zacisnąć zęby i milczeć, a nawet gdzieś w kącie zaszlochać i w samotności uzalić się nad swym losem. Najcichsza skarga, najmniejszy gest niezadowolenia oznaczały kres marzeń o lataniu. Do końca życia pot zimny oblewał pana Franciszka, gdy myślał nie o wrażliwych niemieckich aeronautach, ale o podstawie mózdzierza, którą przyszło mu targać całymi dniami po piechociarskim poligonie. Rok unitarnego szkolenia zakończył z przytupem, bo stał w szpalerze żołnierzy, witających rumuńskiego króla Karola II, który przybył do Warszawy, aby zapewnić o trwałości nierozzerwalnego sojuszu łączącego kraj dostojnego monarchy z naszym⁶. Młody kandydat na lotnika, nawet nie przeczuwał, że wkrótce przyjdzie mu skorzystać z gościny Jego Królewskiej Mości.

W końcu trafił do Dęblina i z dumą ubrał mundur z pięknymi naszywkami podchorążego. Było w Dęblinie kilka rzeczy nieprzyjemnych. Przykra była konieczność okazywania w każdym miejscu i o każdym czasie uległości wobec podchorążych starszego rocznika, ale żyło się nadzieją, że już za rok, samemu będzie się zgrywać waźniaka przed młodszymi kolegami. Najgorsza była jednak nieustająca presja i groźba usunięcia ze szkoły pod byle pretekstem. *Nomen omen* wylatywano ze szkoły za byle co. Te drobne niedogodności niweczył jednak fakt, że dęblińska podchorążówka należała do najlepszych szkół lotniczych na

⁵ Piotr Matwiej, dz. cyt.

⁶ Tamże.

świecie i oferowała wszechstronne możliwości rozwoju. Także warunki bytowe były doskonałe i nie przypominały tego, co wówczas rozumiano pod terminem „koszarowego życia”.

Podczas pierwszego roku nauki przeprowadzano podział słuchaczy na grupę pilotów i obserwatorów. O przydziale do poszczególnych grup decydowały predyspozycje psychofizyczne adeptów, a przede wszystkim postępy w nauce pilotażu. Skarpetowski zaliczony został do grupy pilotów, a zadecydować miał o tym doskonale wykonany „lot ślizgowy na punkt”⁷. Przez kolejne miesiące nadal bacznie przyglądano się podchorążym, by podzielić ich na lotników myśliwskich oraz bombowych. Ci pierwsi musieli charakteryzować się ponadprzeciętnym refleksem, szybką oceną sytuacji, zadziornością, nieustępliwością. Podczas powietrznego pojedynku nie było czasu na długie kalkulacje, a o zwycięstwie często decydowała intuicja zrosniętego z maszyną pilota. Pomimo iż nasz bohater wyróżniał się spośród słuchaczy, to zaliczony został do grupy drugiej. Uważano to za swego rodzaju porażkę, bo za prawdziwych władców przestworzy uznawano tylko myśliwców, jako sobiepanów w powietrzu. O tych drugich mówiło się często, jako o powietrznych szoferach, bo dowódcą samolotu bombowego czy rozpoznawczego był obserwator. Wynikało to z przestarzałej koncepcji, według której lotnictwo bombowe i rozpoznawcze nie stanowiło odrębnego rodzaju wojsk, ale było ściśle podporządkowane potrzebom wojsk lądowych. Samolot był niczym czołg lub inny pojazd wojskowy, pilot zaś jego kierowcą. Wielkim świętem w dęblińskiej szkole, był dzień, w którym podchorążowie ostatniego roku, zabierali na swój pierwszy samodzielny lot, wybranego pasażera. Świętu nadawano uroczystą oprawę włącznie z wielkim balem. Wybranką pchor. Skarpetowskiego była panna Halina Białobrzaska⁸. Ludzie mało wówczas latali, a że niektórzy z podchorążych, chcąc się popisać, dokonywali niepotrzebnych akrobacji, to żołądki pasażerów często nie mogły sprostać próbie i dochodziło do niesmacznych sytuacji. Ponoć panna Białobrzaska (przyszła pani Skarpetowska) swój dziewiczy lot zniosła dobrze i przy opuszczaniu maszyny wyglądała równie atrakcyjnie, jak przy wejściu, co jak wyżej wspominałem, nie było normą.



Ilustracja 3. Dębliński port lotniczy, hangary oraz samoloty przed wrześniem 1939 r.⁹

⁷ Piotr Matwiej, dz. cyt.

⁸ Tamże.

⁹ *Szkoła Orłąt – spełnione marzenia*, album wyd. przez Biuro Promocji Lotniczej Akademii Wojskowej, na portalu wojsko-polskie.pl.

GORĄCE LATO 1939

Po krótkiej prezentacji drogi naszego bohatera do lotnictwa skierujemy się ku jego eskadrze. Miejscem jej stacjonowania była wprawdzie Lida, ale przez cały czerwiec 1939 r. załogi odbywały szkołę ognia na Pustyni Błędowskiej, więc to tam zapewne skierował swe kroki pchor. Skarpetowski. Później nie mniej intensywne przygotowania do wojny kontynuowano w Lidzie. Miał pan Franciszek szczęście trafić do jednostki, której wyposażenia nie stanowiły jeszcze niedawno nowoczesne, ale latem 1939 r. już archaiczne aparaty latające. W 1937 r. doszło bowiem do przebrożenia eskadry na samoloty PZL-23B „Karas”. Wraz z naszym podchorążym do Lidy trafili jego dwaj koledzy z Dębłina. Oni mieli nieco mniej szczęścia, bo podczas, gdy pan Franciszek pilotował nowiutkiego „Karasia”, to pchor. Tadeuszowi Dąbrowskiego przyszło latać w roli pilota łącznikowego na leciwym RWD-8, natomiast pchor. Zygmunt Jasiński został pilotem rezerwowym¹⁰. Pan Franciszek miał tego lata szczęście, że nie doznawał upokorzeń, które były prawie codziennym doświadczeniem myśliwców z pułków stacjonujących przy granicy z Niemcami. Niemieckie lotnictwo rozpoznawcze panoszyło się bowiem bezkarnie nad obszarami przyszłych operacji wojennych. Pościgi za Niemcami latającymi na wysokim pułapie na nowoczesnym, szybkim sprzęcie kończyły się fiaskiem. Jeden z najlepszych polskich myśliwców pisał ironicznie, że gdyby polski lotnik w pościgu za intruzem zapytał wówczas kogokolwiek, czy widział wrogą maszynę, to odpowiedź byłaby zawsze ta sama: „A tak, panie, fruwał taki, ale już dawno i nie tak wolno, jak wy”¹¹.



Ilustracja 4. Godło 55 Eskadry. „Tygrys” na tle równoramiennej białego krzyża.

Źródło: *Lonio17*, CC BY-SA 4.0 <<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>>, via *Wikimedia Commons*.

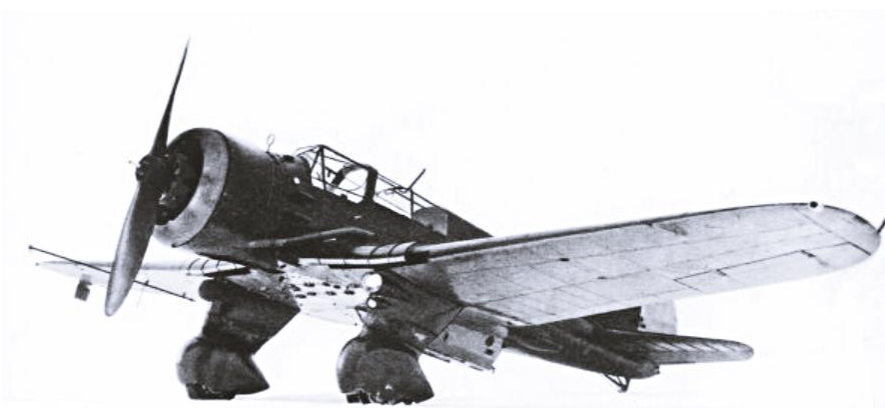
Wszelkie wątpliwości co do dalszego rozwoju wydarzeń zostały rozwiane 2 sierpnia, gdy od 14 sierpnia nakazano wstrzymać udzielanie urlopów oficerom służby stałej i podoficerom zawodowym, a znajdujących się na urloпах wezwano do powrotu. 10 sierpnia w katastrofie „Karasia” zginęli pilot kpr. Józef Wrona i mechanik Witold Jaroszewicz. Przygotowania wojenne nabierały tempa i zgodnie z „Planem użycia lotnictwa”, pod koniec sierpnia przemianowano jednostkę na 55 Samodzielną Eskadrę Bombową Lekką, wchodzącą w skład nowo utworzonej Brygady Bombowej. W nocy z 26 na 27 sierpnia rzut kołowy eskadry opuścił lotnisko w Lidzie, kierując się ku pobliskiemu lotnisku alarmowemu, a następnego dnia rzut załadowano na wagony kolejowe i skierowano na lotnisko polowe koło miejscowości Marynin, leżącej ok. 3 km na południowy wschód od Radzyna Podlaskiego. Transportem dowodził

¹⁰ Tadeusz Dąbrowski zginął w Anglii w październiku 1941 r., podczas lotu ćwiczebnego na samolocie Fairey Battle. Zygmunt Jasiński zginął w sierpniu 1944, gdy pilotowany przez niego „Mosquito” uległ katastrofie podczas startu.

¹¹ Stanisław Skalski, *Czarne krzyże nad Polską*, s. 56.

urodzony w Ostrowi, o rok młodszy od Skarpetowskiego ppor. Zdzisław Guranowski¹². Samoloty eskadry znalazły się w Maryninie 31 sierpnia – dzień wcześniej od rzutu kołowego.

Rankiem 3 września jeden z „Karasi” eskadry wystartował z zadaniem rozpoznania niemieckich kolumn pancernych w okolicach Radomska. Pierwsze bojowe zadanie eskadry i pierwsza strata – maszyna została zestrzelona nad miejscowością Dmenin. Z trzech członków załogi z życiem uszedł tylko pilot, ale z licznymi ranami i poparzeniami. O godzinie dziesiątej wystartowały trzy samoloty eskadry z zadaniem zbombardowania wspomnianych nieprzyjacielskich kolumn. Pilotem jednego z nich był ppor. Franciszek Skarpetowski¹³. Pomimo silnego ostrzału z ziemi załogom udało się ulokować bomby w celu¹⁴. W samolocie Skarpetowskiego awarii uległ mechanizm wyrzutu bomb i po nalocie nad cel w wyrzutniku pozostała jedna bomba. Nie zważając na gęsty ostrzał, pan Franciszek zawrócił i zrzucił na Niemców tę ostatnią bombę¹⁵.



Ilustracja 5. PZL 23 „Karas”¹⁶.

Niemców w rejonie Radomska zbombardowały tego dnia skutecznie jeszcze dwa klucze eskadry, a ceną za sukces była strata kolejnego „Karasia”. Była to ponoć jedna z najskuteczniejszych akcji polskiego lotnictwa bombowego we wrześniu 1939 r. Niemieckie zgrupowanie miało zostać unieruchomione na przeciąg dwóch dni. To jeden z nielicznych podobnych sukcesów, bo rozdzielone pomiędzy armie lądowe lotnictwo bombowe było zbyt rozproszone, zbyt słabe, by zadać Niemcom poważniejsze ciosy. Loty bombowe i rozpoznawcze kontynuowano w następnym dniu, wciąż unikając większych strat. 7 września na loty rozpoznawcze wyleciały dwa samoloty eskadry. Pilotem jednego z nich był nasz bohater i tak wspominał przebieg tej misji:

¹² Był synem Bogdana, taksatora ubezpieczeń od ognia i Heleny z Różyckich. Na Wyspach Brytyjskich służył ze specjalnością strzelca-bombardiera w Dywizjonie 301. Pomiędzy wrześniem roku 1942, a marcem roku następnego odbył 23 loty bojowe. Odznaczony trzykrotnie Krzyżem Walecznych. Po wojnie pozostał w Wielkiej Brytanii, gdzie zmarł w 1985 r.

¹³ Część historyków podaje, że Skarpetowski był w tym momencie podchorążym i całkiem możliwe, że tak myślał wówczas o sobie nawet nasz bohater. Mógł bowiem jeszcze nie wiedzieć, że wraz z wybuchem wojny podchorążowie XII dęblińskiej promocji otrzymali promocję na podporucznika ze starszeństwem od 1 sierpnia 1939 r

¹⁴ Jerzy Pawlak, *Polskie eskadry w Wojnie Obronnej. Wrzesień 1939*, s. 231.

¹⁵ Piotr Matwiej, dz. cyt.

¹⁶ Fotografia z albumu – *Polska lotnicza*, Warszawa : Główna Księgarnia Wojskowa, 1937, [za:] Wikipedia.

Po wykonaniu zadania w locie powrotnym samolot został ostrzelany przez polską artylerię przeciwlotniczą w okolicach Skarżyska-Kamiennej. Pociski rozrywały się tuż przed silnikiem „Karasia”. Obniżyłem lot do „koszącego” ciągnąc do bazy. Po wyjściu z ostrzału zaczął przerywać silnik, uniemożliwiając nabranie wysokości. Do macierzystego lotniska było jeszcze daleko – zdecydowałem się lądować. Na pośliskim kartoflisku „Karaś” dotknął kołami ziemi i po krótkim dobiegu zatrzymał się. Udało się. Do Marynina pozostało 20-30 kilometrów.

Uzbrojeni w drągi i widły okoliczni mieszkańcy przybiegli do samolotu. Nie pomogły tłumaczenia, nie przekonały biało-czerwone szachownice, nie mówiąc już o naszej płynnej polszczyźnie i umundurowaniu. Tłum groźnie pomrukiwał. „Uzbrojona” eskorta doprowadziła lotników do najbliższego telefonu. Zawiadomiono lotnisko i sprawa wyjaśniła się, na twarzach ludzi pojawiły się uśmiechy, prześcigano się w dowodach sympatii, które miały wynagrodzić nieprzyjazne powitanie. Ale myśmy niecierpliwie patrzyli na zegarki, oczekując na pomoc lotniska. Wreszcie zjawił się samochód z paliwem i mechanikami. Silnik prowizorycznie naprawiono. „Karaś” prawie na rękach ludzi został przeniesiony na pobliskie rżysko – wszyscy choć raz chcieli dotknąć polskiego samolotu.

Nastąpił start. Do lotniska niedaleko i powinno już się ukazać. Obserwator kontrolował mapę. Zapas paliwa zmniejszył się. Ponownie zdecydowałem się lądować na dużej wolnej przestrzeni, wzdłuż polnej drogi. Przy lądowaniu „Karaś” podskoczył, robiąc dwa „kangury”. Tym razem wieś była daleko i w pobliżu nie było ludzi. Konfrontacja terenu z mapą i ponowny start i wreszcie upragnione lotnisko¹⁷.

Natomiast zadaniem załogi obserwatora ppor. Pytlakowskiego było zrzuć meldunku ciężarkowego przed Ministerstwem Spraw Wojskowych w Warszawie i rozpoznanie sił nieprzyjaciela w rejonie Łódź – Częstochowa. Pierwszą część zadania zrealizowano z sukcesem, ale podczas wykonywania drugiej maszyna została zestrzelona przez Messerschmitta nad miejscowością Grabie Nowe – cała załoga zginęła.

Następnego dnia, dwa klucze eskadry obrzuciły bombami nieprzyjacielskie oddziały w okolicach Ostrowi Mazowieckiej. Jedna bomba trafiła z pewnością w czołg, a pozostałe wybuchły pośród nieprzyjacielskich kolumn. Podczas lądowania jeden z polskich samolotów został ostrzelany przez krążącego nad lotniskiem Heinkla 111. Polska maszyna doznała poważnych uszkodzeń, ale załoga wylądowała bez szwanku. Natomiast Heinkel został zapalony celnym ogniem polskiej obrony przeciwlotniczej i zmuszony do lądowania kilka kilometrów od lotniska. Według oficera taktycznego eskadry – „dzień ten był najpracowitszym na polu walki i najbardziej owocnym w sukcesy”¹⁸.

9 września, dwukrotnie zaatakowano niemieckie kolumny na szosie Sokołów Podlaski – Drohiczyn. Rozpoznano także kolumnę kierującą się na Sokołów Podlaski z Małkini. Około południa Dornieri 17 zbombardowały rejon lotniska, ale nie wyrządziły większych szkód. Było jednak pewne, że rychło powrócą, więc zarządzono przesunięcie jednostki na lotnisko Marianów pod Łukowem, a później do Nosowa, położonego 22 kilometry na południe od Białej Podlaskiej. Dwie grupy rzutu kołowego odjechały nocą do Nosowa – jedną z nich dowodził ppor. Guranowski. Lotnisko Marianów okazało się pechowe. Po wylądowaniu jedna z maszyn wpadła w las i rozbiła się, ale załoga odniosła tylko lekkie obrażenia. Druga zaś maszyna

¹⁷ Jerzy Pawlak, *Polskie eskadry w Wojnie Obronnej. Wrzesień 1939*, s. 232, 233.

¹⁸ Tamże, s. 234.

wpadła na małej wysokości w korkociąg i uderzyła w ziemię. Zginęła cała załoga, dowodzona przez dowódcę eskadry, obserwatora kpt. Józefa Skibińskiego – osobę tak lubianą przez cały personel eskadry, że dla zachowania morale postanowiono nie informować podkomendnych o jego śmierci.

11 września nadszedł rozkaz przekazania czterech sprawnych „Karasi” do 31 Eskadry rozpoznawczej Armii „Karpaty”. Maszyny odleciały do Lwowa wraz z załogami. Personel naziemny oraz pozostały personel latający poprzez Brześć i Kowel udały się do Łucka. Do Lwowa nie poleciał ppor. Skarpetowski, więc z pewnością znalazł się w Łucku. 14 września, piloci wyjechali do Kołomyi z nadzieją na odbiór transportu sojusznicznych samolotów. Informacje o alianckich maszynach okazały się mirażem i wieczorem 17 września, personel eskadry znalazł się w Śniatyniu nad granicą rumuńską. Atmosfera w miasteczku panowała isticie apokaliptyczna. Nieprzebrane tłumy cywilów, dziesiątki tysięcy żołnierzy, kolumny wszelkiego rodzaju pojazdów konnych i samochodów. Na północy majaczyły wysokie słupy dymów. Wszędzie roznosił się płacz, krzyki, a nad głowami, co jakiś czas przetaczał się z hukiem, lecący ku rumuńskim Czerniowcom polski samolot. Lotnicy eskadry rozpoczęli przekraczanie granicy następnego dnia o 7 rano. Nawet w oczach największych twardzieli widać było łzy. Wielu schylało się, by zabrać na obczyznę jakąkolwiek pamiątkę – kamień, grudkę ziemi, suchy liść, polny kwiatek. Tuż za granicą piętrzyły się ogromne stosy zdanych przez polskich żołnierzy karabinów. Tylko nieliczni z polskich lotników zdecydowali się oddać swe kordy, a wielu przemyciło broń krótką. Możemy przyjąć, że właśnie 18 września o 7 rano ojczystą ziemię opuścili na wiele lat także nasz bohater i jego krajan ppor. Zdzisław Guranowski.



Mapa 1. Szlak bojowy 55 Samodzielnej Eskadry Bombowej we wrześniu 1939 r.

Źródło: Lonio17, CC BY-SA 4.0 <<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0>>, via Wikimedia Commons.

TUŁACZKA

Rumuni skierowali samochody eskadry do miejscowości Babadag:

W nędznej, огоłoconej z żywności mieścinie Babadag znajdowały się na postoju transporty samochodowe resztek naszych pułków lotniczych. Wozy stały rzędem w ciasnych uliczkach, na podwórzach zabudowań. Samochody ciężarowe dźwigały jeszcze sprzęt lotniczy, koła samolotowe, śmigła, drabiny silnikowe i narzędzia. Ludzie spali w kopach zeschniętej kukurydzy. [...] Ludziom tym towarzyszyło nieodstępne zimno, malaria i głód. Tłumy oficerów i szeregowców gromadziły się na ulicach, czekając w deszczu i na błocie na okazję zdobycia jakichś lepszych wiadomości od wciąż przybywających do miasta oddziałów wojskowych. [...] Na ulicach miasta spotykałem kolegów, od których dowiadywałem się o rozmaitych plotkach naszego emigracyjnego życia. Na ogół nie miałem cierpliwości uczestniczenia w rozmowach, w których niezmiennym tematem było ciągle jęczenie o przyczynach przegranej wojny¹⁹.

Samochody zostały przejęte przez władze rumuńskie, a po kilku dniach lotników eskadry przewieziono do obozu internowania w Câmpulung Muscel, gdzie od 30 września poddano ich dwutygodniowej kwarantannie. Mimo to, kilkudziesięciu lotników zapadło na malarię²⁰. Do miejsc internowania przychodziły instrukcje od władz polskich, aby małymi grupkami opuszczać obozy i kierować się ku czarnomorskim portom. Co ważne, instrukcjom towarzyszyły paszporty i pieniądze. Liczba internowanych dosłownie topniała w oczach i wprawdzie wciąż pozostający w obozach odliczali na apelach za siebie i za coraz większą liczbę kolegów, ale jeden rzut oka pozwalał stwierdzić, że skromna grupka pensjonariuszy obozu, ma się nijak do tysięcznego tłumu wynikającego z głośniego przeliczenia. Rumuni mogliby tę turystykę łatwo powstrzymać, ale pomimo niemieckich żądań wciąż udawali, że są ślepi i głusi, a wściekłym Niemcom odpowiadali z ironicznym uśmiechem, że owszem już za chwilę podejmą stanowcze kroki, ale w tym akurat momencie nic nie są w stanie zrobić.



Ilustracja 6. Obóz dla internowanych Polaków w Targoviste w Rumunii²¹.

¹⁹ Jerzy Iszkowski, *Życie będzie biegło dalej aż kark skręci* : t. 2 – *Odwrót*, s. 150, 151.

²⁰ Piotr Matwiej, dz. cyt.

²¹ Fundacja Ośrodka Karta/Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie, [za:] Tomasz Targański, *Jak traktowano Polaków w Rumunii*, na portalu *newsweek.pl*.

Także lotnicy 55 Eskadry, poczęli wyciekać z obozu w Câmpulung Muscel. Do czarnomorskich portów dostawano się zwykle przez Bukareszt, bawiąc się w pociągach i na stacjach kolejowych w kotka i w myszkę z policjantami i żandarmami. Franciszek Skarpetowski trafił w końcu do portowego miasta Bałczik (obecnie w granicach Bułgarii). W kieszeniach miał zapewne przynajmniej dwa paszporty, a w nich wpisane różne cywilne profesje. Sądząc po poniższej fotografii, to mógł się stawić na posterunku straży granicznej, jako np. kupiec lub prawnik. Był to jeden z największych w historii przypadków zbiorowej ślepoty. Rumuńscy pogranicznicy dobrze wiedzieli, kto przed nimi stoi, a dla zachowania pozorów, tylko od czasu do czasu zabierali komuś paszport i kazali czekać, celem wyjaśnienia danych. Wtedy stawano przed kolejnym urzędnikiem i z innym paszportem, a jeżeli także za tym i kolejnym razem poniesiono porażkę, to pechowcom pozostawało zaszeleścić plikiem banknotów. Tych, z których los szczególnie srogo sobie zakpił, czekała kąpiel w ohydnej portowej wodzie i wciągnięcie na pokład statku przez kolegów.



Ilustracja 7. Franciszek Skarpetowski w cywilnym ubraniu tuż przed opuszczeniem Rumunii²².

Statki, które obsługiwały ten polski exodus, były zwykle brudnymi, prymitywnymi kryptami, a ich załogę stanowiło zbiorowisko typów spod ciemnej gwiazdy. Podobne rejsy nie były dla nich nowością, gdyż na co dzień trudnili się nielegalnym transportem ludzi (zwykle do Palestyny), a działalnością poboczną był szmugiel pokątnych towarów. Statki były zatłoczone do granic możliwości, a dodatkową niewygodę stanowił fakt, że musiały sprawiać wrażenie opustoszałych, więc przepływając w pobliżu lądu lub innych statków, prawie wszyscy pasażerowie byli stłoczeni pod pokładem we wprost nieopisanym zaduchu. Ppor. Skarpetowski miał szczęście, bo nie musiał płynąć masowcem, który zaledwie kilka dni wcześniej przewoził np. owce, ale trafił na pokład pasażerskiego liniowca SS „Patris”.

Oczywiście i ten liniowiec był wypełniony po brzegi tłumem ściśniętych Polaków, ale warunki podróży były nieporównanie lepsze od tych na statkach przeznaczonych do przewozu towarów. Nasz bohater miał 23 lata i zapewne nigdy nie był za granicą, a już z pewnością nie w tak odległych rejonach. Nie przeszkadzała mu ewentualna kąpiel w portowej brei, nic sobie

²² Piotr Matwiej, dz. cyt.

nie robił z tłoku i podłego jedzenia. Nie myślał o pozostawionej w kraju żonie i dzieciach, bo po prostu nie wolno mu było ich mieć. W zasadzie nie było możliwe, aby oficer otrzymał zezwolenie na ślub przed awansem na kapitana. Uznawano, że jako porucznik nie byłby w stanie zapewnić rodzinie życia na odpowiednim dla polskiego oficera poziomie. Choć zdarzało się, że w przypadku szaleńczo zakochanych poruczników dowództwo ustępowało. W przypadku jednego z dwugwiazdkowych Romeów, pani jego serca musiała wnieść swego rodzaju posag w gotówce do administracji jednostki, w której służył wybranek jej serca. Z tej sumy płatnik wypłacał co miesiąc szczęśliwym małżonkom kwotę odpowiadającą różnicy między poborami porucznika i kapitana²³.

Sprawy sercowe oderwały nas nieco od europejsko-azjatyckiego pogranicza, ale wracajmy w tamte rejony. Oglądanie choćby przez maleńki bulaj Sztambułu, malowniczych, usianych starymi fortami wybrzeży Dardaneli oraz wysepek Morza Marmara i Egejskiego, było nie lada atrakcją i przygodą. Celem rejsu miał być Bejrut, wówczas jedno z najpiękniejszych i najbogatszych miast świata. Naszemu bohaterowi nie było jednak dane zażywać morskich kąpiel, wylegiwać się na tamtejszej plaży oraz podziwiać ośnieżonych szczytów gór Libanu. Biegli w nawigacji lotnicy zorientowali się bowiem, że „Patris” obrał kurs na zachód. Pytano marynarzy, czemu tak się stało, ale członkowie załogi odpowiadali tylko wzruszeniem ramion. Wkrótce zresztą pogoda popsła się na tyle, że kołysanie i towarzyszące mu nieustające składanie ofiar Neptunowi sprawiło, że Polacy nie mieli sił do rozwiązywania szarad. Zwłaszcza że kołysanie przerodziło się nagle we wściekły sztorm i tylko lufy przemyconych przez Polaków pistoletów powstrzymały podobno marynarzy od opuszczenia łajby na szalupach²⁴. Wydaje się, że władze zdecydowały, że na pasażerskim liniowcu, choćby i zatłoczonym ponad wszelką miarę, polscy żołnierze są w stanie wytrzymać jeszcze tydzień rejsu bez zawijania do portu. Do Bejrutu kierowano przede wszystkim statki towarowe, gdyż panujące na nich skandaliczne warunki groziły wybuchem epidemii.

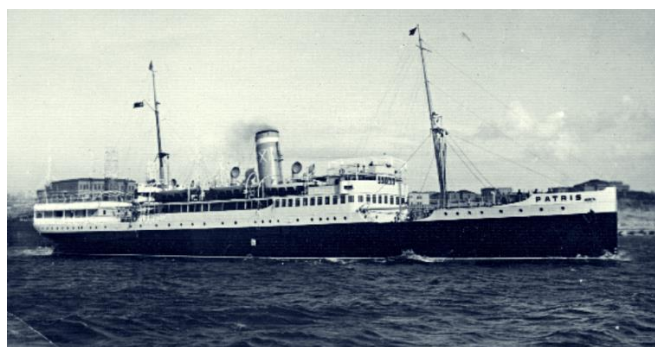
Wracajmy jednak na pokład „Patris”. Z relacji innych uczestników tamtego śródziemnomorskiego rejsu wynika, że 26 października statek przybił do brzegów Malty. Dalsza podróż do Marsylii miała już się odbywać w warunkach cywilizowanych, toteż większość Polaków przeszła na inne statki. Skarpetowski miał pecha, że pozostał na pokładzie nieco mniej luksusowego statku i kontynuował podróż w klasie, powiedzmy, że ekonomicznej. Innym zdarzyło się płynąć do Marsylii w luksusie, którego nigdy nie zaznali i w ogromnej większości już nigdy nie zazną – przy czym napisałem „w większości” jedynie z powodu wrodzonej asekuracji. Inna rzecz, że nasi rodacy nie czuli się najlepiej w swych z trudem zdobytym w Rumunii skromnym, cywilnym przyodziewku, gdy przyszło im jadać z wykwintnej porcelanowej zastawy w rześcicie oświetlonej złożonymi kandelabrami okrętowej restauracji. Podkreślali jednak nadzwyczajny profesjonalizm kelnerów, którzy zdawali się nie dostrzegać, że obsługują obszarpanych włóczęgów.

²³ Sławomir Koper, *Skrzydłata ferajna. Ci cholerni Polacy*, s. 73.

²⁴ Piotr Matwiej, dz. cyt.



Ilustracja 8. Franciszek Skarpetowski najprawdopodobniej gdzieś podczas podróży do Francji .
Źródło: Archiwum rodzinne rodów Skarpetowskich i Mierzwińskich.



Ilustracja 9. SS „Patris”, statek na pokładzie którego Franciszek Skarpetowski odbył podróż z Bałcziku do Marsylii²⁵.



Ilustracja 10. Grupa polskich lotników na pokładzie SS „Patris” gdzieś na Morzu Śródziemnym²⁶.

²⁵ R. Gretzyngier, W. Matusiak, J. Stępowski, *Lotnicy ziemi skierniewickiej w II wojnie światowej*, s. 7.

²⁶ Bartłomiej Belcarz, *Polskie lotnictwo we Francji 1940*, s. 43.

FRANCJA

4 listopada „Patris” przybił do nabrzeży portu w Marsylii. Na naszych żołnierzy czekały we Francji prymitywne baraki, często z powybijanymi szybami, nieogrzewane i bez dostępu do ciepłej wody – „żywot więc nędzny, bo i deszcz, i zimno no i co najgorsze, bardzo kiepskie jedzenie”²⁷. Inny polski lotnik zapisał w swym dzienniku: „Rano odjeżdżamy z Marsylii autobusami do Istres na lotnisko. Tutaj zamieszkaliśmy w koszarach. Nakładli nam słomy do pustych sal i dali po jednym kocu. Trudno – spotkało nas rozczarowanie. Spodziewaliśmy się, że coś będzie przygotowane, a tu jest figa”²⁸. Głównym skupiskiem związanych z lotnictwem wychodźców stał się wkrótce Lyon, gdzie później zostanie utworzone Centrum Wyszkolenia Lotnictwa. Na przełomie listopada i grudnia trafił tam także nasz bohater:

W Lyonie koncentrowała się cała polska emigracja lotnicza. Był to ostatni etap ewakuacji w nieładzie, w rozsypce, w chaosie organizacyjnym, w ciągłej improwizacji dowodzenia. Wszelkie zło, które szło naszym śladem i w pośpiechu marszu albo ucieczki nie nadążało gryźć i szarpać, tutaj dopiero w Lyonie mogło nasycić się po raz ostatni. Zawiści i oskarżenia, które nie mogły dopaść się wzajemnie, tutaj dopiero starły się, gdy ludzie odszukali siebie. Obok porachunków osobistych fermentowały masy ogarnięte psychozą rzeczywistych lub urojonych krzywd. Wybuchaly bunt szeregowców, wkrótce podoficerowie wylamali się z narzuconej dyscypliny²⁹.



Ilustracja 11. Polski personel lotniczy smakujący francuską gościnność³⁰.

Powodem podłych nastrojów była przede wszystkim nuda, beczynność i mglistość perspektyw latania na francuskich maszynach. Polscy lotnicy pragnęli jak najszybciej trafić na front, walczyć, bić się, a nie przesiadywać w koszarach i wciąż czekać, czekać:

²⁷ Józef Tyszko, dz. cyt., s. 31.

²⁸ Krzysztof Mroczkowski, *Francuski maj i czerwiec okiem podoficera 2 Pułku Lotniczego*, s. 50.

²⁹ Jerzy Iszkowski, dz. cyt., t. 2, s. 212.

³⁰ Krzysztof Mroczkowski, dz. cyt., s. 51.

Z nastaniem mrozów – tutaj prawie nieznanymi od dwudziestu kilku lat – zrobiły się fatalne warunki. Zupełny brak wody, nie ma się w czym umyć, ze śniadaniem też jest krucho bo trzeba chodzić z bańkami po kawę, która jest zupełnie gorzka.

Ogólnie to nie jest tak źle, tylko najbardziej zabija nas ta beczyność. Tak czekamy z tygodnia na tydzień w nadziei, że coś będzie się nareszcie robić. Częściowo bractwo rozjeżdża się do Anglii itp. A my czekamy na dalsze przydziały, może wyjedziemy z Francji, może zostaniemy dalej tutaj – nic nie wiadomo. Jest coraz gorzej – żadnych pieniędzy nie wypłacają od dłuższego czasu. Zupełnie takie same warunki robi nasza śmietanka jak niegdyś w Polsce. Początki tych wyróżnień były już na statku francuskim, jak płynęliśmy z Beyrouth. Wprowadzają różne paragrafy, regulaminy i zarządzenia, a tylko chyba po to, żeby obrzydzić życie tym, którzy przeszli to samo co oni i walczą o wspólną sprawę. Od pierwszego dnia pobytu w Francji nasza śmietanka opływa we wszystko – pieniędzy mieli pod dostatkiem, mieszkają sobie w hotelach, noce dość wesoło sobie spędzają. Co widać po ich zblazowanych minach³¹.

4 stycznia 1940 r. w gmachu Ambasady RP w Paryżu premierzy rządów Polski i Francji podpisali umowę, ustalającą ogólne zasady funkcjonowania Polskich Sił Zbrojnych na terenie Francji. Marzeniem poprzebieranych w cywilne, zniszczone ubrania żołnierzy, było otrzymanie munduru. Wtedy mogliby bez wstydu pokazać się na ulicy, a przede wszystkim poczuć żołnierską godność, co sprzyjałoby poprawie nastrojów. W końcu polscy lotnicy otrzymali mundury wykonane z granatowego sukna. Dostarczono także guziki i odznaki z polskim orłem. Oficerowie otrzymali bezzwrotną zapomogę na zakup umundurowania we własnym zakresie: „Za trzy tysiące franków dałem sobie uszyć kompletny mundur i piękny długi dwurzędowy płaszcz granatowy typu marynarskiego, kupiłem czapkę, rękawiczki skórzane, skarpetki, trzewiki, bieliznę, zegarek i dodatkowo oryginalny polski lotniczy mundur do zmiany. Też w ramach tej kwoty wysłałem duże paczki żywnościowe do matki, żony i siostry”³².

Podstawą działalności polskiego lotnictwa we Francji stała się umowa podpisana w połowie lutego pomiędzy gen. Władysławem Sikorskim i francuskim ministrem lotnictwa. Rozpoczęto prace zmierzające do utworzenia jednostek szkoleniowych i bojowych. Ppor. Skarpetowski otrzymał propozycję objęcia stanowiska wychowawcy na kursie dla podchorążych, ale że ze stanowiskiem związany był fotel biurowy, a nie lotniczy to grzecznie odmówił³³. Wszedł w skład grupy kpt. Kazimierza Baranowskiego skierowanej do bazy w Rennes (Base Aérienne Rennes), gdzie zamierzano przygotowywać Polaków do wykonywania misji bojowych na francuskich lekkich bombowcach. Warunki zakwaterowania także i tutaj były fatalne. Podoficerowie mieszkali w stajniach, a z powodu zapierającego dech odoru końskiego moczu, starali się nocować poza tym lokum. Oficerowie, a więc zapewne i nasz podporucznik wynajmowali pokoje w mieście. Bretońskie Rennes było jednak przepełnione wojskiem, a koszty utrzymania były tu dwukrotnie wyższe niż w Lyonie. Kwitło życie nocne, a wśród miejscowych kobiet nastąpił wyraźny podział na dwie grupy: „jedne trwożnie uciekały do domów, kryjąc się zanim zmierzch nie zapadł, a drugie w tym czasie nawiązywały atrakcyjne znajomości z rozbawionymi Anglikami, Francuzami, ba nawet z Senegalczykami. Pod tym

³¹ Krzysztof Mroczkowski, *Francuski maj...*, s. 51.

³² Tamże, s. 233.

³³ Piotr Matwiej, dz. cyt.

względem prym wiedli oczywiście Polacy. Oficjalne domy publiczne były w tym okresie przepełnione³⁴.

Dla naszych rodaków przyzwyczajonych, że we Francji nie mieli na czym latać, było wielkim zaskoczeniem, gdy 6 marca pojawił się przed hangarem jakiś pamiętający I wojnę światową antyk, na którym mieli się szkolić pod kierunkiem francuskiego porucznika. Na udostępnionym gracie wszyscy odbywali po kolei loty, a Francuz skrzętnie notował coś w kajecie. Okazało się, że był to rodzaj testu, którego nie przeszedł żaden z polskich pilotów, włącznie z tymi, którzy mieli na swym koncie strącenia niemieckich maszyn we wrześniu 1939 r. Polakom pozostało więc beczynne wążsanie się po lotnisku, bo trudno, aby takim „miernotom”, choćby z troski o ich życie, dano do użytku stojące tuż obok nowoczesne maszyny Potez 630. Francuscy oficerowie dawali Polakom jasno do zrozumienia, że nie są im do czegokolwiek potrzebni, a z Niemcami rozprawią się z łatwością sami i wprawdzie prochu jeszcze nie wężali, ale o ich niezwyężoności świadczyły niezbitie liczne wyświetlane w kinach wojenne filmy.

Na skraju lotniska stał ogromny, przedpotopowy samolot typu LeO 20. Ponieważ rozmiarami przypominał stodołę, to polscy lotnicy zastanawiali się nad nazwaniem tego monstrum z wiejska Maciejem, Bartkiem lub Wojciechem – wybór padł na tego ostatniego. W cieniu skrzydeł Wojciecha można było zażyć drzemki, a w jego wnętrzu urzędzono zaciszne kasyno. Pewnego razu, przechodzący obok polski mechanik, wpadł na pomysł:

- Chłopczy! – zawołał do kolegów – a może byśmy tak z braku roboty wyremontowali bebecy Wojciechowi?
- A nie wiesz po co?
- Po prostu dla zabicia czasu.
- Czy myślisz, że jakiś wariat odważyłby się latać na takim trupie?
- Kto wie?³⁵



Ilustracja 12. Lotnicy polscy przy starym bombowcu LeO 20. Niewykluczone, że jest to właśnie „Wojciech”³⁶.

³⁴ Jerzy Iszkowski, dz. cyt., t. 2, s. 276.

³⁵ Tamże, s. 241.

³⁶ Krzysztof Mroczkowski, *Kampania francuska ppłk. dypl. pil. Jana Białego*, s. 55.

Polskim złotym rączkom wystarczył tydzień, aby trup ożył, a silnik pięknie zagrał, czym wypłoszył z kadłuba „stada myszy i karciarzy, wytrząsł karaluchy i poczwarki”³⁷. Odtąd Polacy mieli do dyspozycji własnego latającego potwora, który przy pomyślnym wietrze potrafił rozpedzić się w locie do zawrotnych 90 km na godzinę.

10 maja 1940 r. o świcie, dziwna wojna przerodziła się w prawdziwą. Niemcy zaatakowali Belgię, Holandię, Luksemburg oraz zbombardowali kilka miast francuskich. Sprawy nabrały tempa. Podjęto decyzję o organizacji polskiego I Dywizjonu Bombowego. Personel dywizjonu zgromadzono na lotniskach Mions i Clermont-Ferrand. 17 maja, ppor. Skarpetowski wraz z kilkunastoma innymi polskimi lotnikami z Rennes został skierowany na to drugie³⁸. W Clermont-Ferrand znalazł się także wspomniany na samym początku tej opowieści Josef František. Nasz bohater został rychło wezwany wraz z Czechem przed oblicze dowódcy bazy, w związku z wykonywaniem niebezpiecznych akrobacji. Obaj po prostu rwali się do walki, a wobec braku decyzji o wysłaniu na misje bojowe, pozbywali się nadmiaru adrenaliny w sposób, jaki uznali za najlepszy. Karą był zakaz opuszczania koszar³⁹.

Niemcy wykorzystali fakt, że Czech z Polakiem siedzieli beczynnym w koszarach i posuwali się nieubłaganie naprzód. 26 maja dotarli do brzegów Kanału La Manche, a przez Dunkierkę, na statkach, jachtach, kutrach rybackich rozpoczęły ewakuację tysiące aliantów. 14 czerwca wojska niemieckie wkroczyły do Paryża. 17 czerwca na czele nowego francuskiego rządu stanął marszałek Philippe Petain, po czym natychmiast zaproponował Niemcom zawieszenie broni i wszczęcie rokowań. Nazajutrz, londyńskie Polskie Radio doniosło o ewakuacji polskich wojsk do Wielkiej Brytanii, której rząd nie zamierzał pertraktować z Niemcami.

Do tego momentu, polscy lotnicy z Mions i Clermont-Ferrand nie ukończyli szkolenia i nie weszli do działań bojowych. 18 czerwca porucznik Rolski, który właśnie otrzymał w Clermont-Ferrand nowe samoloty, usłyszał od komendanta bazy, że wojna jest zakończona i maszyn nie wolno ruszać. Rozmowie towarzyszyły dochodzące z kasyna wystrzały korków od szampanów, otwieranych przez francuskich oficerów⁴⁰. Ostatnie nadzieje zgasły. Następnego dnia gen. Sikorski polecił przez radio, aby wszyscy polscy żołnierze kierowali się ku atlantyckim i śródziemnomorskim portom, skąd mieli zostać przetransportowani na Wyspy Brytyjskie. Franciszek Skarpetowski dostał się do miasta Saint-Jean-de-Luz położonego na atlantyckim wybrzeżu Francji, tuż nad granicą hiszpańską. Na wybrzeżu zgromadziły się tysiące żołnierzy i cywilnych uchodźców. W akcji ewakuacyjnej uczestniczyły polskie statki MS „Batory” i MS „Sobieski”. Skarpetowski znalazł się pośród 1700 żołnierzy i cywilów, którzy weszli na pokład SS „Arandora Star”⁴¹. Na ląd zszedł w Liverpoolu. Był jednym z 6200 polskich żołnierzy związanych z lotnictwem, którym w czerwcu 1940 r. udało się opuścić Francję.

³⁷ Jerzy Iszkowski, dz. cyt., t. 2, s. 241.

³⁸ *Le gouvernement et l'armée polonaise en France de septembre 1939 à juin 1940*, s. 293.

³⁹ Piotr Matwiej, dz. cyt.

⁴⁰ Adam Zamojski, *Zapomniane dywizjony. Losy lotników polskich*, s. 64.

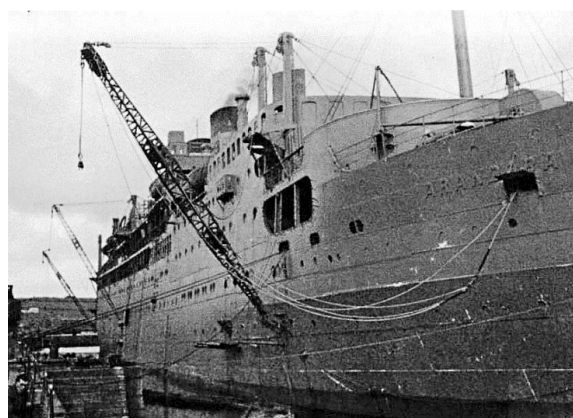
⁴¹ W swym kolejnym rejsie SS „Arandora Star” popłynął z Liverpoolu do Kanady, mając na pokładzie m.in. blisko 1200 niemieckich oraz włoskich internowanych, a w tym 86 jeńców wojennych. 2 lipca 1940 roku nieeskortowany statek został zatopiony w pobliżu wybrzeży Irlandii przez niemiecką łódź podwodną U-47. Z 1600 pasażerów uratowano połowę.



Ilustracja 13. Pawilony wystawowe Foire, które w Lyonie stały się głównym miejscem zakwaterowania polskich lotników⁴².



Ilustracja 14. Polscy żołnierze na dworcu kolejowym w Saint-Jean-de-Luz⁴³. Być może jest wśród nich także Franciszek Skarpetowski⁴⁴.



Ilustracja 15. SS „Arandora Star” po przystosowaniu do pełnienia funkcji transportowca wojkowego. Widoczne są m.in. wysięgniki sieci przeciwtorpedowych.
Źródło: *La tragédie du SS Arandora Star*, na portalu: *histochronum.com*.

⁴² Ze zbiorów Bartłomieja Belcarza, [za:] Grzegorz Śliżewski, *Rola polskiego lotnictwa myśliwskiego w działaniach aliantów w latach 1940-1942*, s. 33.

⁴³ Położone nad hiszpańską granicą Saint-Jean-de-Luz, będzie później celem wielu tysięcy osób szukających drogi ucieczki z obszarów okupowanych przez Niemców. Ucieczkom polskich lotników poświęcona jest zamieszczona na tej samej stronie internetowej opowieść *Wielka ucieczka Kazimierza Rowickiego – lotnika rodem z Prostyni*.

⁴⁴ Ze zbiorów Józefa Zielińskiego, [za:] Grzegorz Śliżewski, dz. cyt., s. 74.

WYSPY OSTATNIEJ NADZIEI

W brytyjskich portach uciekinierów witał Czerwony Krzyż, częstując ich ciepłymi posiłkami. Później trafiali na krótko do szkół, hal widowiskowych lub miasteczek namiotowych, które umęczonym wychodźcom zdawały się pięciogwiazdkowymi hotelami. Po krótkim odpoczynku wsiadali do pociągów i ruszali na północ. Dla tych, którzy swą podróż zaczynali na południu Anglii, pierwszy dłuższy postój miał zazwyczaj miejsce właśnie w Liverpoolu. Jeden z polskich lotników tak wspominał krótki pobyt w tym mieście: „Szlismy czwórkami przez ulice Liverpoolu, a Brytyjczycy krzyczeli »Niech żyje Polska« i wznosili kciuki do góry”⁴⁵. Inny zaś: „Przez otwarte okna robotnicy wrzucali do wagonów swoje owinięte w papiery śniadania, papierosy i gadali do nas wtedy jeszcze niezrozumiałym dla nas językiem”⁴⁶. Ten, tak kontrastujący z sytuacją we Francji, a wszechobecny duch bojowy sprawiał, że zrezygnowani po francuskich przeżyciach Polacy zaczynali wierzyć, że nie wszystko jest stracone i jest jeszcze nadzieja na zwycięstwo. Polaków zaskakiwał spokój, z jakim załatwiono przeróżne sprawy. W Polsce, w Rumunii, a nawet we Francji o prawie każdą potrzebną rzecz trzeba było walczyć, krzyczeć, a i tak większości spraw nie załatwiano. Tutaj, wszystko odbywało się sprawnie, w ciszy i zwykle z pozytywnym efektem. Stacją docelową było szkockie Glasgow. Jeden z lotników tak zapamiętał przybycie do tego miasta:

Była to niedziela. Maszerowaliśmy przez całe miasto czwórkami, oficerowie na czele kolumny. Policjant angielski szedł chodnikiem i doprowadził nas do szkoły, gdzie zostaliśmy zakwaterowani. Wieczorem gromady Szkotów przybyły z miasta, aby zobaczyć Polaków, o których bardzo mało słyszeli, a nigdy ich nie widzieli. Dowódca całości płk. Pawlikowski, zarządził wieczorem wspólną modlitwę. Zbiórka ta miała miejsce na placu przed szkołą. Staliśmy w czworoboku, a wokół nas setki Szkotów. Gdy padła komenda „do modlitwy” wszyscy Szkoci naśladując nas odkryli głowy a w czasie polskiego hymnu narodowego stali również na baczność⁴⁷.

Stąd, w zależności od specjalności wojskowej wysyłano Polaków do różnych ośrodków szkoleniowych. Większość znalazła się w Blackpool lub w jego okolicach. Pod względem rozrywkowym trudno było o lepsze miejsce na Wyspach. Większość czasu spędzano na nauce języka angielskiego i wkuwaniu nieszczęsnych królewskich regulaminów. Najpilniej studiowano angielski, chętnie korzystając z korepetycji udzielanych przez Brytyjki. Pan Franciszek albo był uzdolniony językowo, albo trafił na świetne korepetytorki, gdyż już późnym latem trafił do bazy Salisbury, gdzie wraz z grupą polskich lotników poznawał tajniki brytyjskich maszyn. Latał między innymi na samolocie szkoleniowym de Havilland DH-82a Tiger Mouth oraz na obserwacyjnym Hawker Hector. Jeden z polskich instruktorów tak zapamiętał naszego bohatera: „6 października 1940. Dziś jest niedziela. Latałem z uczniem ppor. Skarpetowskim jedną godzinę rano i jedną godzinę po południu. Lata na ogół dobrze, tylko był kiedyś źle szkolony i teraz się to wszystko odbija. Myślę, że jutro puszcę go samego. Jest to mój trzeci uczeń”⁴⁸.

⁴⁵ Adam Zamojski, *Zapomniane dywizjony. Losy lotników polskich*, s. 78.

⁴⁶ Tamże.

⁴⁷ Edward Kwolek, *Bomby w celu*, s. 45.

⁴⁸ Edward Metler, *Dziennik pilota bombowca*, s. 120.



Ilustracja 16. DH82a Tiger Mouth.

Źródło: *baesystems.com*.

Wkrótce trafił do 1 AACU (Anti Aircraft Cooperation Unit)⁴⁹ – jednego z dywizjonów współpracujących z obroną przeciwlotniczą. Najprawdopodobniej stacjonował w Farnborough. Służba w tych jednostkach nie była zwykle źródłem przesadnie ekscytujących przeżyć, bo polegała głównie na holowaniu na długich linach pozorowanych celów dla artylerii przeciwlotniczej. Miała jednak tę zaletę, że pozwalała samodzielnie zasiąść za sterami samolotu, podczas gdy inni polscy lotnicy czekali na to miesiącami. Samolotów wykorzystywanych w AACU nie sposób było zaliczyć do grona najnowszych osiągnięć techniki aeronautycznej, ale dawały możliwość spokojnego przyzwyczajania się do specyficznych dla brytyjskiego lotnictwa szczegółów, które nawet doświadczonym lotnikom sprawiały wiele problemów. Podczas ćwiczeń, pilotom przychodziło czasami odgrywać rolę niemieckich lotników atakujących stanowiska wojsk lądowych. Niektórzy, tryskający energią, a mający dość monotonnej służby w AACU piloci, odgrywali swe role aż nazbyt realistycznie i zamieniali ćwiczenia w fascynujące widowiska. Tak np. było w przypadku pilota z 8 AACU, którego zwano Latającym Diabłem:

Tak nazywał go dowódca jednego z dywizjonów nieoperacyjnych współpracy, gdzie Stefek Zygnerski znalazł się na stażu przed pójściem do jednostki bojowej. Już jego pierwszy występ powietrzny przyniósł mu sławę pilota latającego jak szatan. Czegoś podobnego jeszcze Anglicy nie widzieli. Widząc jego start, szef „cooperation” zmartwiał z przerażenia. Zgroza wzmożła się, gdy zewsząd zaczęły napływać telefoniczne meldunki, że jakiś samolot szaleje kilka metrów nad ziemią, latając nad szosą, przeskakując przez drzewa i budynki.

– Prawdopodobnie ma defekt i chce wylądować! – telefonowano do dowództwa.

Dla pewności przygotowano sanitarki czekając na finał. Wreszcie na horyzoncie ukazała się maszyna, idąca lotem koszącym. Znikła na moment za wałem otaczającym lotnisko, potem wystrzeliła świecą ku niebu i w ześlizgu na skrzydło, wypuszczając podwozie, usiadła tuż przed hangarem. Odbyło się to tak szybko, że oficer sztabowy nie zdążył nawet wystrzelić ostrzegawczej rakiety.

Drugi powietrzny występ Diabła był połączony z trenowaniem przechodniów w robieniu szybkiego „padnij”. Po serii takich wyczynów nawet angielska cierpliwość dowódcy dywizjonu wyczerpała się. Perswazje nie pomogły. Diabeł szalał dalej, pytając tylko, kiedy zostanie przeniesiony do bojowej jednostki? Brytyjski dowódca chętnie ułatwiłby mu przejście nawet do dna piekieł, ale nie mógł tego zrobić sam. Dał mu więc „wypoczynek” czyli zawiesił w lataniu i prosił uprzejmie aby poczekał na „posting”.

⁴⁹ Piotr Matwiej, dz. cyt.

Tymczasem zarządzono ćwiczenia obrony wojsk lądowych, przed lotnikiem nieprzyjacielskim. Generał brytyjski, dowodzący ćwiczeniami, zażądał jak najbardziej realistycznego ujęcia, czyli odtworzenia całej grozy sytuacji bojowych. Dowódca dywizjonu zatarł ręce i wyznaczył Diabła mówiąc mu, że może hulać ile tylko zechce. Jedyne niech uważa na sygnały podawane mu z ziemi! Pokazano mu trasę, nad którą miał działać, zamówiono skrzynkę whisky na stypę pogrzebową, i wypuszczono w powietrze.

Diabeł wiedział, że od jego latania zależy reputacja całego dywizjonu i postanowił pokazać swoją wysoką klasę. Zadanie było bardzo ciężkie ze względu na teren. Wąwóz, w którym miał atakować pozycje artylerii, wił się krętą trasą i był porośnięty drzewami. Widoczność przed sobą żadna, a na boki niewielka. Ale to nic! Polski myśliwiec i w lesie potrafi latać. Wyszedł w górę pod chmury i tam czekał sygnału. Z chwilą gdy go wyłożono, z miejsca dał nurka w chmurę i zginął w niej jak w wacie. Wyleciał z chmury z przeciwnej strony, wykonał klasyczny „diving” i zszedł tuż ponad ziemię, idąc lotem koszącym w stronę jaru z ukrytą w nim artylerią. [...]

W chwilę później wypadł na pierwszą baterię, której załoga spodziewała się go z zupełnie innej strony. Przeszedł tuż nad armatami, zrzucając siłą pędu siatkę maskującą na głowy oszołomionych artylerzystów. Minawszy w ryzykanckim skręcie prostopadłą ścianę, zagradzającą mu drogę, w podobny sposób, jako pierwszy zaatakował drugą baterię, a następnie poleciał ku trzeciej. Tam go, co prawda spostrzeżono, ale uniemożliwił obronę gwałtownie nurkując na armaty. Obsługa baterii w obawie zderzenia z samolotem schodzącym im wprost na głowy, rozprysnęła się. Diabeł, przelatując nad nią widział jak żołnierze fikali koziołki, przewracając się na drutach okalających stanowisko. Pędząc przed sobą uciekającą na wszystkie strony piechotę, wyprysnął z jaru w górę i zniknął między domami, albowiem w programie był jeszcze przewidziany atak na stanowiska cekaemów, osłaniających baterie. Wybrawszy jedno z nich zredukował szybkość, podciągając lekko stery. Samolot ześliznął się idąc „brzuchem” na dół tak, że żołnierze obsługujący cekaemy byli święcie przekonani, że ten zwariowany pilot chce na nich wylądować. Nie wytrzymali nerwowo i z szybkością strusi rozpięchli się po polu. Diabeł chciał zaatakować drugie stanowisko, ale dostrzegł sygnały, że ma iść w górę pod chmury. Wdrapał się na tysiąc stóp i udając, że nic nie wie o przerwaniu ćwiczeń, wykonał ostatnie zadanie: zaatakowanie sztabu śledzącego z podwyższenia przebieg całej akcji. Chcąc wyzyskać czynnik zaskoczenia, na moment ukrył się w chmurze, a potem w pionowym „divingu” runął wprost ku sztabowcom. Ktoś dojrzał go i krzyknął, ale było już za późno. Maszyna lecąca na pełnych obrotach szła ku ziemi jak kamień. Pilot wyrwał ją na czucie, przestał na moment widzieć, i dopiero po chwili spojrzął na dół. W miejscu, gdzie przed sekundą stał jeszcze sztab, nic nie było widać. Tumany pyłu wzniesione pędem hurricana przesłoniły wszystko. Dopiero po pewnym czasie, gdy kurzawa opadła, ludzie zaczęli ociężale podnosić się z ziemi i rozglądać za zdmuchniętymi z głów czapkami. Tymczasem na dole wyłożono sygnał: „Koniec ćwiczeń. Dziękujemy za współpracę”. Pokręcił się trochę w powietrzu i wylądował na pomocniczym lotnisku, gdzie, o przenikliwości brytyjska, czekał już na niego samochód dowódcy dywizjonu. Pojechali do budynku dowództwa. Wszedł i zameldował swoje przybycie. Sztabowcy brytyjscy spoglądali na niego z dużą dozą ciekawości i coś szeptali do siebie. Dowódca ćwiczeń rozmawiał z dowódcą dywizjonu, który skinął na Stefka i oznajmił mu, że generał jest zadowolony z całego przebiegu ćwiczeń, które wykazały zbyt słabe wyszkolenie wojsk lądowych. A potem zaprosił go do baru na szklaneczkę whisky.

Nazajutrz rano Diabeł otrzymał przeniesienie do bojowej jednostki. Wyższe dowództwo uznało, że do współdziałania z wojskami lądowymi jest zbyt realistyczny. Niech lepiej swoje umiejętności wypróbuje na Niemcach! – zdecydował generał. Z dywizjonu współpracy został mu przydomek Latający Diabeł⁵⁰.

⁵⁰ Władysław Kisieliński, *Podróż bez biletu*, s. 216-220.

Gdzieś na przełomie maja i czerwca 1941 r. ppor. Franciszek Skarpetowski rozstał się – zapewne bez żalu – z nie dającą szans na awans i medale służbą w AACU, by pojawić się w 18 Operational Training Unit w Bramcote. Tutaj, przez kilka tygodni poznawał sekrety bombowego Wellingtona oraz ćwiczył się w jego pilotażu. Instruktorzy pilnie obserwowali postępy kursantów oraz stosunki ich łączące, aby z dwóch pilotów, nawigatora, radiooperatora i pary strzelców stworzyć załogę, której mottem byłoby – jeden za wszystkich, wszyscy za jednego. Po skompletowaniu zgranej szóstki, zespół kierowano do eskadry szkoleniowej 18 OTU. Przez kilka następnych tygodni szóstka ta odbywała wspólne szkolenie, aby poznać wszystkie swoje zalety, słabostki i rozumieć się bez słów. Gdy proces wykuwania załogi uznano za zakończony, wysyłano jej członków na krótki urlop, a później do dywizjonu bombowego. Nasz bohater trafił do 305 Dywizjonu Ziemi Wielkopolskiej i Lidzkiej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego, a że pierwszy lot bojowy odbył przy końcu sierpnia, to do bazy Lindholme musiał przybyć najpóźniej na początku sierpnia. Zanim bowiem nowicjusz wybrał się za Kanał La Manche, musiał wprawdzie odbyć kilka lotów ćwiczebnych i poznać wszystkie dywizjonowe zasady. Zasady nie odpowiadały często wyobrażeniom nowoprzybyłych. Jeden z nich, który przybył do dywizjonu krótko po Skarpetowskim, słyszał, że w nocy, gdy załogi wyruszały na misje, reszta personelu oczekiwała ich przybycia. Tymczasem już pierwszego wieczora stwierdził, że po starcie maszyn wszyscy szli do swych kasyn i tylko przy śniadaniu pytano, kto nie wrócił?⁵¹ Życie na wulkanie nie sprzyjało przesadnemu sentymentalizmowi. Atmosfera panująca w dywizjonie nie była w tym czasie najlepsza. Powszechnie krytykowano sprzęt, łączność i organizację służby⁵².

Nazwy wybranych polskich stopni wojskowych i ich odpowiedniki w RAF ⁵³			
plk.	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

Mentorem naszego lotnika był prawdopodobnie Sgt Stanisław Dusza, gdyż 26 sierpnia o 20.10, to w jego właśnie załodze pan Franciszek poleciał nad Hawr. Nawigatorem w tym locie był P/O Jan Ochalski, radiooperatorem Sgt Franciszek Laskowski, strzelcem przednim Sgt Tadeusz Szadkowski, tylnym zaś Sgt Leon Picewicz (skład załóg Wellingtonów, będą dalej podawał w tej kolejności specjalności). Przy dobrej widoczności zrzucano na niemieckie głowy – choć niewykluczone niestety, że i na francuskie – osiem 500-funtowych bomb, a siedem wybuchów, które tuż potem zauważono w dokach, świadczyło, że bombardowanie było celne. Już tydzień później P/O Skarpetowski poleciał nad Frankfurt. Od momentu wybuchu wojny minęły dwa lata i wreszcie nadeszła okazja, by wziąć odwet na Niemcach za doznane krzywdy. Skład załogi

⁵¹ Edward Kwolek, *Bomby w celu*, s. 55.

⁵² Józef Zieliński, *305 Dywizjon Ziemi Wielkopolskiej i Lidzkiej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego*, s. 16.

⁵³ Rangi wg Wacław Iszkowski, *Życie będzie biegło dalej aż kark skręci* : t. 1 – *Mjr pilot Jerzy Iszkowski*, s. 207.

był prawie ten sam i tylko Ochalskiego zastąpił dowódca Eskadry A Dywizjonu 305 S/Ldr Stanisław Poziomek. Wyprawa nie zakończyła się pełnym sukcesem, bo z powodu kłopotów z maszyną Dusza zawrócił na Wyspy, a bomby zrzucono na cele wojskowe w rejonie Charleroi. W RAF i Polskich Siłach Powietrznych w Wielkiej Brytanii samolotem dowodził zawsze pierwszy pilot, a na przykładzie choćby tego lotu widać, jak często polscy oficerowie, również wyższych stopni trafiali pod komendę podoficerów.

Pod dowództwem Sgt Duszy nasz bohater poleciał jeszcze dwa razy nad porty za Kanałem, aż wreszcie w nocy z 13 na 14 września nadeszła wielka dla każdego pilota chwila, gdy zasiadł za sterami, jako dowódca Wellingtona. W skład jego załogi wchodził: drugi pilot Sgt Jan Rabek, F/O Aleksander Krawcewicz, Sgt Mieczysław Pasik oraz Sgt Józef Janik i Sgt Leon Picewicz. Bomby zrzucono nad Hawrem – z wyjątkiem jednej, która z powodu awarii wyrzutnika pozostała w komorze bombowej. Następnej nocy zginął nad Hawrem wraz z całą swą załogą brytyjski doradca polskiego dowódcy dywizjonu W/Cdr Drysdale.

Aircraft Type & No.	Crew	Duty	Time up	Time Down	Remarks	References
From 18-00 hrs 13/9/41 to 18-00 hours 14/9/41 Appendix A.45						
WELLINGTON II 5566 "H"	F/O Skarpetowski Sgt. Rabek F/O Krawcewicz Sgt. Pasik Sgt. Janik Sgt. Picewicz	1st. Pilot 19-30 2nd " " Navigator W. Optr. W. Op. A/G. A/G.	00-33		MSI FXS 738 TARGET LeHARVE, Docks & Shipping Aiming Point. WEATHER OVER TARGET 9/10ths Cloud BOMB LOAD ALL SORTIES 8 x 500 lb G.P. 0,025 WORK All bombs dropped except one. 7 bursts seen to straddle dock 7. No fires seen, from 10,000 feet level. One bomb hung up.	Page 2, Form 540
WELLINGTON II 5590 "A"	Sgt. Buszko Sgt. Blaszewicz F/O Prąglowski Sgt. Witkowski Sgt. Wisniewski Sgt. Kaczmarek	1st. Pilot 19-32 2nd. " " Navigator W. Optr. W. Op. A/G. A/G.	01-07		MSI FXS 882 TARGET Le. HARVE, Docks & Shipping Aiming Point. WEATHER OVER TARGET 10/10ths cloud. WORK All bombs dropped. three bursts believed in dock area. Forty minutes trying to identify target. Cloud decreased to 4/10ths at 4,000 feet.	

Ilustracja 17. Fragment No. 305 (Polish) Squadron Operations Record Book, dotyczący nalotu nad Hawr w nocy z 13 na 14 września 1941 r.

Źródło: The National Archives: <https://discovery.nationalarchives.gov.uk>.

Po kolejnych dwóch wypadach za Kanał, w nocy z 26 na 27 września P/O Skarpetowski dowodził jednym z sześciu samolotów, które poleciały nad Kolonię. Gdzieś nad Belgią jeden z silników Wellingtona zaczął się krztusić. Nie pozostało nic innego, jak wracać do bazy. Królewskie regulaminy przewidywały w takich wypadkach zrzuć bomb na cele zastępcze lub do morza. Pan Franciszek postanowił nie pozbywać się kosztownego ładunku i ufając swym lotniczym umiejętnościom, wylądował w bazie z bombami w komorze⁵⁴. Jeżeli spodziewał się gratulacji i nagród za oszczędzenie sporej liczby funtów, to srodze się zawiódł – otrzymał naganę i trudno odmówić dowództwu racji. Ryzykował bowiem życie załogi, na której wyszkolenie wydano kolosalne pieniądze, a w wyniku ewentualnej katastrofy i eksplozji bomb zniszczeniu uległaby nie tylko kosztowna maszyna, ale ucierpieć mógł także personel i infrastruktura lotniska. Podczas powrotu z misji nad Kolonię wszystkie maszyny lądowały w gęstej mgie. Dwa bombowce dywizjonu uległy katastrofie. Zginęło czterech lotników z załogi Sgt Eugeniusza Buszko, włącznie z dowódcą.

Nagana nie wyłączyła najwidoczniej pana Franciszka z lotów, bo już w nocy z 30 września na 1 października pojawił się nad Hamburgiem w towarzystwie: Sgt Rabka, S/Ldr Poziomki, Sgt Pasika, Sgt Janika, Sgt Picewicza. Widoczność była dobra, zrzucono wszystkie bomby i tuż

⁵⁴ Piotr Matwiej, dz. cyt.

potem zaobserwowano wybuchy w porcie i w mieście. Skarpetowski wykazał się nie lada walecznością – w ciągu niewiele ponad miesiąca wykonał 9 lotów bojowych. Po wykonaniu 5 misji bojowych, lotnicy niejako z automatu otrzymywali Krzyż Walecznych.

W nocy z 20 na 21 października nasz bohater pojawił się nad Emden, a sześć dni później nad Hamburgiem. W raporcie z tego ostatniego lotu zamieszczono lakoniczną informację, że widoczność była dobra, bomby zrzucono z wysokości 22.000 stóp, a załoga zauważyła niedługo potem kilka mniejszych wybuchów i jedną dużą eksplozję. Była to po prostu zwykła, standardowa, dość spokojna wyprawa nad Niemcy. Relację z tego nalotu pozostawił jeden z pilotów Dywizjonu 304, a jej fragment zamieszczam poniżej, gdyż ukazuje, jak dramatycznie wyglądała jedna z setek „zwykłych, standardowych” wypraw:

Powietrze czyste. Kwadra księżyca. Szybko przebiłem chmury nad Anglią przy średnim oblodzeniu i osiągając wysokość 19.000 stóp przy zwrotnej pozycji nad morzem, doszedłem do Niemiec ponad wierzchołkami wszystkich chmur. [...] Orientując się zarysem brzegu Niemieckiego, skręciłem w prawo na kurs 150 do lądu. Tutaj napotkałem na silną zaporę artyleryjską z okrętowymi reflektorami. Zmuszony byłem odejść na zachód i próbując przebić się na ląd natrafiłem na dalsze pasma zapory o większej intensywności. Całe więc wybrzeże było bronione jednolitą zaporą. Byłoby nonsensem lecieć wzdłuż niej na południe i szukać słabiej bronionych miejsc. Znowu przeto skręciłem na kurs 150 i przy pełnej szybkości w unikach przebiłem się przez zaporę brzegową. Wkrótce pod światło księżyca rozpoznaliśmy rzekę, wreszcie miasto Hamburg. W dole były już pożary. Ze zmiany kursu na północny zachód poszedłem do ataku. Widok był wspaniały. Niebo pokrajane setkami reflektorów. Snopy wszystkich rodzajów artylerii wystrzeliwały poza osiągalny pułap lotu. Wielobarwna fontanna iskier i pasm świecących obejmowała olbrzymią przestrzeń. Obrona przeciwlotnicza angażowała się do samolotów znajdujących się już nad miastem. Moim samolotem Niemcy o tyle interesowali się, ile by wypadało dobrym gospodarzom na przykład powiedzieć:

– Przepraszamy, że w tej chwili nie bardzo będziemy się wami zajmowali, bo właśnie zegnaliśmy naszych przyjaciół. Zaraz odejdą i całym sercem będziemy was witali. Może na razie kilka celnych reflektorów i wiązkę bliskiego ognia.

– Dziękuję – należałoby odpowiedzieć i dodać grzecznościowo – och nie róbcie sobie z nami ambarasu.

Ażeby więc nie trudzić gospodarzy, sami rozgościliśmy się w Hamburgu.

Dosyć spokojnie wykonałem nalot. Celne bomby uderzyły w rejon dworca kolejowego. Od naszych bomb zapalających powstały w mieście pożary.

Odchodziłem trasą przylotu. Z lewej strony obserwowałem rzekę i według niej orientowałem się w przechodzeniu przez rejon broniony aż do morza.

Przebijałem się przez kilka poprzecznych zapór artyleryjskich. Nerwowo falujące reflektory z łatwością uchwytowały mój samolot, kłuły boleśnie w oczy, ale zniecierpliwione ogólnym chaosem walki zaraz same odzepiały się na kilkanaście sekund. Znowu nawróciły, wpiły się w kadłub, ssały go krótko i puściły wolno. Oczywiście protestowałem przeciwko niepokojeniu mnie, wykonując za każdym razem manewr ucieczki.

Podczas poprzedniego przekraczania brzegu, a i teraz obserwowałem specjalnie ciężką zaporę artyleryjską, która nad każdym samolotem wprost pastwiła się. Zbliżając się do niej widziałem jak jakiś nieszczęsny samolot wił się w sidłach reflektorów. Gesty ogień artylerii osaczył ofiarę. Czerwony i zielony prysznic koralików bił w górę jednolitą ścianą. Powiązane z sobą jakby kielbaski małokalibrowej szybkostrzelnej artylerii uzupełniały zaporę do wysokości 20000 stóp. Szrapnele najcięższych kalibrów były jakby rodzynkami w tej galarecie ognia. Nagle pojawił się jaśniejszy błysk i za sekundę czerwona żagiew zawisła w powietrzu. Samolot został trafiony. Ekspłodował. Płonące

szczałki opadały wolno. Reflektory zapory zgasły. Przestała strzelać artyleria. Dzieło zostało skończone. Zapora zamilkła, czekała na następną ofiarę.

Nie miałem innej drogi odejścia z rejonu Hamburga jak tylko przez tę brzegową zaporę. Trzeba się było zdecydować lecieć śladem zestrzelonego samolotu. Byłem już bardzo blisko brzegu. Zaczajony w dole potwór nie zdradzał się. Naturalnie naiwny pilot nie zorientuje się w rozmiarach ognia i forsować będzie zaporę na wprost, byle prędzej do morza, byle bliżej ocalenia – jakże wątpliwego gdy już wejdzie się w sam środek ugrupowania zapory. Zastosowałem metodę prowokacji. Było to niezbędne dla ustalenia miejsca największego zagrożenia. Leciałem pewien czas po prostej i skręcając w prawo o 90 stopni, zbliżyłem się do zatoki. Po chwili wróciłem na poprzedni kurs prostopadły do zapory i znowu wykonałem skręt o 90 stopni. Manewr ten powtórzyłem kilkakrotnie, ażeby w ostatnim momencie wyskoczyć z kursu wschodniego na kurs zachodnio-północny w chwili przekraczania brzegu. Kalkulacja była prosta. Bliżej miałem do morza w prawo, aniżeli w lewo poprzez zaporę, która wreszcie powinna się odezwać. Ale tak jak ja bałamuciałem Niemców, tak oni bawili się ze mną. Na razie straszili reflektorami.

Przechodziłem właśnie przez dwa pasma kilkudziesięciu reflektorów, gdy Niemcy wystrzeli w górę dwie bomby magnezowe. One całkowicie oświetliły mnie ze wszystkich stron. Były wystrzelone na użytek myśliwców nocnych jako ostatnie stadium doprowadzania do ataku. Tym prędzej skierowałem się do zapory, bowiem ogień artylerii był tak samo groźny dla mnie jak i dla myśliwców niemieckich. Wykonując ostatni zakręt ku brzegowi, sprowokowałem wreszcie, że przede mną w bezpośredniej bliskości stanęła ściana ognia. Rozszaleli się Niemcy nie na żarty. To mi było potrzebne ażeby pomimo ryzyka wykonać teraz gwałtowny skok w prawo do zatoki. Defilowałem krótki czas równoległe do brzegu w celnym chociaż chaotycznym ogniu. Otwarcie takiej zapory artyleryjskiej to niezła strata wielu ton amunicji. Teraz w zatoce rozkrzyczały się okręty. Po obu jej brzegach utworzyły się dwie ściany pocisków i reflektorów. W ciasnym korytarzu prześliznąłem się w korzystnych jeszcze warunkach dobrej widoczności, bo mogłem trzymać się dokładnie środka zatoki. Dziwiłem się dlaczego Niemcy nie zamknęły okrętami artyleryjskimi środka zatoki.

W chwili wyjścia nad morze po wyzwoleniu się od rozwścieczonych Niemców, stwierdziłem defekt olejenia w prawym silniku [...] lądowałem w bazie o godzinie 00.50 po 7 godzinach lotu⁵⁵.

Ppor. Skarpetowski wyleciał raz jeszcze nad Hamburg 30 października o 18.59. Powrócił do bazy po północy, a z raportu wynika, że lot był równie „spokojny”, co wyżej opisany. Nadal pogarszały się nastroje w dywizjonie. Szczegółowej krytyce poddawano amerykańskie silniki nowych Wellingtonów. Mechanicy wskazywali na liczne fabryczne usterki i narzekali na brak części zamiennych⁵⁶.

Pomimo ostrzeżeń meteorologów Bomber Command⁵⁷ zdecydowało o przeprowadzeniu w nocy z 7 na 8 listopada największej z dotychczasowych operacji bombowych. Czterysta samolotów pojawiło się jednocześnie nad Berlinem, Boulogne, Kolonią, Mannheim, Ostendą i Zagłębiem Ruhry. Maszyny Dywizjonu 305 poleciały nad Berlin i Mannheim. Nad to ostatnie miasto nadleciał ze swą załogą Skarpetowski. Trudno było stwierdzić, jaki był efekt bombardowania, bo zachmurzenie było całkowite. Samo dotarcie w tych warunkach nad cel było sukcesem, którym mogło się tej nocy pochwalić ok. 30% alianckich załóg. Z trzech maszyn Dywizjonu 305, które poleciały nad Berlin, dotarła tam tylko jedna. Operacja okazała

⁵⁵ Jerzy Işzkowski, dz. cyt., t. 3, s. 192-195.

⁵⁶ Józef Zieliński, dz. cyt., s. 17.

⁵⁷ Dowództwo, któremu podlegały dywizjony bombowe RAF w latach 1936-1968.

się katastrofą. Nie powróciło 37 alianckich samolotów i 220 doświadczonych lotników. Do bazy wróciły wszystkie załogi Dywizjonu 305, ale inne polskie dywizjony straciły ogółem cztery samoloty, a większość ich załóg trafiła do niewoli. Dywizjon 301 utracił Wellingtona dowodzonego przez Sgt Henryka Bolcewicza. Z powodu oblodzenia duża część instrumentów pokładowych tego samolotu uległa awarii. W drodze powrotnej na Wyspy załoga zupełnie się pogubiła. Widząc oświetlone lotnisko – przekonani, że są już nad Wyspami – wylądowali. Natychmiast zostali otoczeni przez niemieckich żołnierzy. Niemcy wykorzystywali później Wellingtona do własnych celów. Podobna przygoda przytrafiła się tej nocy załodze P/O Tadeusza Blicharza z Dywizjonu 304. Wylądowali uszkodzonym samolotem w Brukseli, ale nim zostali wzięci do niewoli, zdążyli podpalić maszynę⁵⁸. Ogólne niepowodzenie tej misji pogodziło „berlińczyków” i „mannheimczyków”. Poprzedniego dnia ci ostatni patrzyli podobno z zazdrością na szalejących z radości lotników, których wyznaczono do lotu nad Berlin. Jeden z lotników Dywizjonu 305 wspominał: „Wiem, że jeden z członków załogi lecący na Mannheim podrobił, a raczej sfalszował swoją książkę lotów, wpisując Berlin zamiast Mannheim”⁵⁹.



Ilustracja 18. Lotnicy Dywizjonu 305. Pierwszy od prawej Franciszek Skarpetowski (w płaszczu), obok w pozycji półsiedzącej, oparty o fotel Sgt Jan Rabek⁶⁰.

Paskudne warunki atmosferyczne panowały przez cały listopad, rzadziej więc latano za Kanał. Możliwe, że pan Franciszek zajmował się w tym czasie szkoleniem przybyłych do dywizjonu nowicjuszy, a nawet był mentorem brokowskiego lotnika Sgt Eugeniusza Bali. Skarpetowski był bowiem dowódcą załogi Wellingtona, który 25 listopada poleciał na Cherbourg, a Bala był podczas tej misji radiooperatorem. Kilka dni później nasz bohater już szykował się do startu nad Hamburg, ale w ostatniej chwili zauważono usterkę wieżyczki i pozostał w bazie. A szkoda, bo był już tam kilka razy i nie jest wykluczone, że otrzymałby honorowe obywatelstwo tego

⁵⁸ Jerzy Bogdan Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, s. 335.

⁵⁹ Edward Kwolek, dz. cyt., s. 57.

⁶⁰ Piotr Matwiej, dz. cyt.

miasta. Lotnicy szukali przeróżnych okazji do fetowania, a przyznanie obywatelstwa było znakomitą okazją do uroczystej ceremonii, a przede wszystkim dywizjonowego pijaństwa. Obdarzony tym tytułem dostojny laureat, chciał czy nie chciał, to musiał przeznaczyć wiele funtów na kilka skrzynek whisky.

7 grudnia, czyli tego samego dnia, w którym Japończycy uderzyli na Brytyjczyków i Amerykanów na Dalekim Wschodzie, pan Franciszek miał zaatakować Akwizgran, ale z powodu całkowitego zachmurzenia, załoga nie zdołała odnaleźć celu i bomby zrzucono na cel zapasowy, a mianowicie na węzeł kolejowy w holenderskim Maastricht. Wnet po zrzuceniu ładunku doszło na ziemi do potężnej eksplozji. Drugiej uczestniczącej w tej misji załodze także nie udało się odnaleźć Akwizgranu i również pozbyła się ładunku nad Maastricht. 16 grudnia, ponownie w towarzystwie Bali, ppor. Skarpetowski wyprawił się nad Ostendę. Po raz kolejny okazało się, jak zdradliwe potrafiły być te krótkie wypady za Kanał. Ogień artylerii przeciwlotniczej był wprost piekielny. Wszystkie samoloty wracały znad belgijskiego portu mocno postrzelane. Ostrowski pilot popisał się nie lada mistrzostwem, lądując bezpiecznie z roztrzaskaną szybą kokpitu oraz bez klap hamulcowych, których nie dało się wysunąć wskutek uszkodzenia systemu hydraulicznego maszyny. Dwa inne samoloty uległy przy lądowaniu katastrofie. Wszyscy członkowie załogi Sgt Alojzego Gusowskiego odnieśli mniej lub bardziej poważne rany podczas lądowania na polach poza lotniskiem. Z Wellingtona wyciągnęli ich farmerzy. Na szczęście nie doszło do eksplozji i pożaru maszyny. W nalocie uczestniczyły także samoloty z innych dywizjonów. Morze pochłonęło całą załogę dowódcy Eskadry B Dywizjonu 304 S/Ldr Jana Błażejewskiego.



Ilustracja 19. Franciszek Skarpetowski z nieco późniejszego okresu pobytu na Wyspach, o czym świadczą trzy kapitańskie gwiazdki.

Źródło: Archiwum p. Tadeusza Goldmanna, [za] listakrzystka.pl.

Jeszcze przed pewnym majowym lotem, który na trwale zapisze się w pamięci naszego bohatera, miał ponoć przejść operację trepanacji czaszki. Możliwe, że to właśnie ta operacja była powodem, dla którego do początków kwietnia 1942 r. nazwisko Skarpetowski, nie figuruje na listach załóg wykonujących misje bojowe. Z księgi lotów operacyjnych wynika, że on i żaden z członków jego załogi, nie doznał podczas nalotu na Ostendę obrażeń. A może panu Franciszkowi przytrafił się wówczas jakiś uraz głowy, którego skutki stały się widoczne dopiero w jakiś czas po wylądowaniu? Fatalnie mógł się także skończyć, któryś z często wykonywanych lotów ćwiczebnych. Lotów tych dokonywano w warunkach zbliżonych do bojowych i dla niejednej z załóg lot ten był ostatnim.

Powrót ostrowskiego lotnika do latania nad Niemcy zbiegł się ze zmianą strategii bombardowań III Rzeszy. Porzucono rozproszone, wykonywane stosunkowo małą ilością maszyn bombardowania na rzecz skoncentrowanych ataków w wielkich formacjach. 5 kwietnia, do jednego z takich nalotów wystartowało osiem samolotów Dywizjonu 305 – celem była Kolonia. W komorach bombowych Wellingtona dowodzonego przez pełnego już porucznika Skarpetowskiego znajdowała się tylko jedna bomba. Było nią prawie dwutonowe „ciasteczko”. Odpowiedzialnymi za dostarczenie „ciasteczka” kolończykom, byli poza F/O Franciszkiem Skarpetowskim⁶¹ znani już nam P/O Buczek, F/O Krawcewicz, Sgt Pasik, Sgt Zdzisław Pisarek i Sgt Janik. Wszyscy zgodnie raportowali, że po zrzuceniu ładunku, dostrzegli w mieście ogromną eksplozję i pożar. Pogoda na trasie i nad celem była kiepska, a obrona przeciwlotnicza strzelała gęsto i celnie. Podczas tej wyprawy została zestrzelona nad Belgią i w całości zginęła załoga P/O Alfreda Osadzińskiego z Dywizjonu 304.

Trzy dni później, ostrowski pilot gościł nad Hamburgiem. Warunki były trudne ze względu na prawie pełne zachmurzenie i oblodzenie. Bardzo aktywni okazali się niemieccy artylerzyści. Wiele samolotów dywizjonu powróciło z dziurami w poszyciu, ale nikt z lotników nie ucierpiał. Pod koniec zaś kwietnia nasz bohater wykonał pracę igrzysk herkulesową. Przez trzy z czterech kolejnych nocy siał zniszczenie w Rostocku oraz w jego okolicach. Przede wszystkim na przedmieściu Marienehe, gdzie mieściły się zakłady Heinkla oraz w Warnemünde, siedzibie fabryki Arado. Zadaniem polskich załóg w pierwszym nalocie, do którego wystartowały wieczorem 23 kwietnia, było rozniecenie pożogi w samym centrum miasta. Zadanie wykonane zostało najwidoczniej na piątkę, skoro lotnicy, którzy przylecieli nad Rostock następnego nocy, wspominali, że „stare miasto grzało jak piekło”. Z 19 polskich załóg, które brały udział w tej misji, zginęła zestrzelona nad ujściem rzeki Ems załoga F/Lt Stanisława Wójcika z Dywizjonu 304. Lotnicy wspominają, że często przeczuwali śmierć przyjaciela lub swoją. Tak było i tym razem: „Ze Staszkiem Wójcikiem rozmawiałem w tym dniu tylko jeden raz podczas obiadu. Szelmowski patrzył na mnie i perorował na temat mającego się odbyć lotu. Patrząc w czarne ślepie przyjaciela, odkryłem coś, co mnie przeraziło. Wiedziałem, że nie wróci. Po grzecznościowym podziękowaniu sobie wzajemnie za wspólnie zjedzony lunch, rozstaliśmy się. Od tej chwili unikałem Staszka. Nie chciałem go widzieć”⁶². W kolejnym nalocie na Rostock w nocy z 24 na 25 kwietnia przednim strzelcem w załodze Skarpetowskiego był Sgt Mieczysław Gałas, który cudem uniknął śmierci miesiąc wcześniej w katastrofie samolotu, w której śmierć ponieśli wszyscy pozostali członkowie jego załogi, a wśród nich Sgt Eugeniusz Bala⁶³.

25 kwietnia miały miejsce coroczne obchody święta dywizjonowego, które w roku 1942 uświetnił swym przybyciem gen. Władysław Sikorski. Nie wiem, czy po dwóch spędzonych daleko nad Niemcami nocach panu Franciszkowi starczyło sił i czasu, aby uczestniczyć w uroczystościach. W trakcie trwania defilady na lotnisku lądowały ostatnie powracające z Rostocka maszyny. O świcie generał osobiście obserwował powrót do Lindholme załogi F/Lt

⁶¹ Nasz bohater awansował – litery P/O przy jego nazwisku, zostały zastąpione przez F/O.

⁶² Jerzy Iszkowski, dz. cyt., t. 3, s. 283.

⁶³ Przebieg tej tragedii został opisany w zamieszczonej na tej samej stronie internetowej opowieści *Radiooperator Dywizjonu 305 – Eugeniusz Bala*.

Kazimierza Czetowicza. Załoga stoczyła walkę z nocnym myśliwcem i ostrzegła przez radio, że lądowanie pokieroszowanym samolotem odbędzie się w trybie awaryjnym. W starciu z myśliwcem ranny został Czetowicz i tylny strzelec P/O Józef Apanasik. Przy lądowaniu maszyna została rozbita, a wynoszonego z samolotu na noszach Czetowicza, gen. Sikorski odznaczył Krzyżem Virtuti Militari, Apanasika zaś Krzyżem Walecznych.

Ostatni z trzech nalotów na Rostock, w którym por. Skarpetowski wziął udział, miał miejsce w nocy z 26 na 27 kwietnia i okazał się najbardziej niszczycielski. Nasz bohater przyczynił się do wyprowadzenia z równowagi Hitlera, co odnotował Goebbels: „Führer jest w niezwykle złym humorze ze względu na słabą obronę przeciwlotniczą [...] Luftwaffe nie była dostatecznie przygotowana i tylko to umożliwiło szkody w zakładach Heinkla”. Same zaś skutki bombardowania Minister Propagandy Rzeszy, opisał jako: „wielce nieszczęśliwe [...] bardziej niszczycielskie niż poprzednie [...] w niektórych sektorach katastrofalne [...] Siedem dziesiątych miasta zostało starte z powierzchni ziemi. Trzeba było ewakuować ponad 100 tysięcy ludzi [...] Doszło do paniki”⁶⁴. Podczas tego bombardowania jeden z polskich samolotów został poważnie uszkodzony. Nie widząc szans na dotarcie do Wysp, pilot obrał kurs na Szwecję. Po awaryjnym lądowaniu koło Ystad załoga zdołała podpalić samolot, nim została internowana. Niedługo później wszyscy powrócili na Wyspy.



Ilustracja 20. Rostock po bombardowaniach w kwietniu 1942 r.
Źródło: *April 1942. Bombenhagel auf Rostock*, na portalu *ndr.de*.



Ilustracja 21. Gen. Sikorski oddaje salut sztandarowi PSP podczas parady 25 kwietnia 1942 r. Na pierwszym planie Wellington nr 5590A, którym za osiem dni załoga F/O Skarpetowskiego poleciał nad Hamburg⁶⁵.

⁶⁴ Cytaty z opracowania Richard i Saundres, *The Royal Air Force 1939-1945*, [za:] Jerzy Cynk, dz. cyt., s. 345.

⁶⁵ Jerzy Cynk, dz. cyt., s. 344.

Do pamiętnego dla naszego bohatera majowego wydarzenia, o którym wcześniej wspomniałem, doszło podczas lotu w nocy z 3 na 4 maja. Załoga Wellingtona nr 5590A wystartowała o 22.51 i skierowała samolot nad Hamburg. Poza panem Franciszkiem w jej skład wchodził jeszcze P/O Zenon Giedryś, F/O Krawcewicz, Sgt Pasik, Sgt Pisarek i Sgt Janik. Bomby zrzucono nad celem, ale z powodu dużego zachmurzenia, nie sposób było dostrzec, czy i gdzie wybuchły. Tylko unosząca się nad miastem, widoczna z odległości kilkudziesięciu kilometrów łuna pożarów, świadczyła, że wysiłek alianckich lotników nie poszedł na marne. Ostrzał przeciwlotniczy nad Hamburgiem był silny, ale w isticie morderczy dostali się nad ujściem Łaby. W pewnym momencie Wellington został uchwycony w krzyżowe, oślepiające światła kilkunastu reflektorów. Teraz stał się tarczą strzelniczą dla obsługi dziesiątek niemieckich dział. F/O Skarpetowski dokonywał isticie cyrkowych akrobacji, aby wyrwać się z piekielnego kręgu światła, a wokół latały pociski i wybuchały szrapnele. Samolotem ciskały podmuchy powietrza, aż w końcu doszło do bezpośrednich trafień. Maszynę udało się wyprowadzić z zasięgu reflektorów, ale okazało się, że z przestrzelonego przewodu paliwowego, benzyna leje się do kadłuba. Pierwsza myśl, która przebiegła pilotowi przez głowę, to lot do neutralnej Szwecji – na to powinno starczyć paliwa. Później rzut oka na wszystkie wskaźniki i westchnienie ulgi – drugi zbiornik paliwa nie ucierpiał, jest więc szansa na dotarcie do brytyjskiego wybrzeża. Chwilowo oba silniki napędzał tylko paliwem z uszkodzonego zbiornika. Starczyło na pół godziny lotu. Jest dobrze, paliwa starczy. Przełączył na drugi zbiornik – silniki pracują niczym szwajcarskie zegarki. Po pewnym czasie zaczęły jednak przerywać i krztusić się, pomimo iż kontrolki wskazywały, że w zbiorniku jest dość paliwa. Było jasne, że silniki ciągną na oparach, a czujniki zostały uszkodzone. Załogę czekała morska kąpiel.

Pierwszy pilot przekazał stery Giedrysiowi, a sam przeszedł na tył samolotu, by kierować przygotowaniem Wellingtona do wodowania. Najważniejsze było odciążenie maszyny i wyrzucenie z kadłuba właściwie wszystkiego poza członkami załogi, radiostacją i szalupą ratunkową *dinghy*. Radiooperator Sgt Pasik nie przestawał nadawać sygnału S.O.S, a pozostali zajęci byli opróżnianiem kadłuba. Powierzchnia wody była coraz bliżej, Giedryś położył maszynę w lot ślizgowy i był to ostatni moment, aby reszta załogi przyjęła pozycje, które przećwiczyli podczas szkoleń, a które w momencie uderzenia w wodę, uchroniłyby ich od większych obrażeń, umożliwiając szybkie opuszczenie kadłuba. Na wysokości około 300 metrów pilot wyrównał lot, by w miarę spokojnie usiąść na powierzchni wody. Według pana Franciszka uczynił to nieco za późno i prędkość, przy której samolot zetknął się z wodą, była zbyt duża, skutkiem czego maszyna znalazła się pod wodą i dopiero po chwili wynurzyła się na powierzchnię⁶⁶. Podczas wodowania wszyscy nieco się poturbowali, ale mocno ucierpiał tylko Giedryś. Uderzył głową w pulpity i całą twarz miał zalaną krwią, ale nie stracił przytomności. Samolot szybko wypełniał się wodą. Wypchnęli na wodę łódź ratunkową *dinghy* i czwórka lotników wydostała się na zewnątrz. Wewnątrz pozostał Giedryś oraz radiooperator, który nie przestawał nadawać sygnałów S.O.S. Przeżyli chwile grozy, gdyż łódź nie napelniała się powietrzem, sprawiając wrażenie bezużytecznego flaka. Albo nie uważali na szkoleniach,

⁶⁶ Przeczytałem wiele relacji z wodowań przeprowadzonych przez pilotów w czasie II wojny światowej i w każdej była mowa o zanurzeniu się samolotu i ponownym wypłynięciu. Sytuacja w której maszyna usiadłaby miękko na powierzchni morza, była być może idealna, ale w praktyce dochodziło do niej tylko wyjątkowo.

albo nikt ich nie poinformował, że zanim łódź zacznie wypełniać się powietrzem, musi upłynąć nieco czasu. Czas ten był potrzebny na zatkanie stanowiącymi wyposażenie łodzi korkami, zauważonych dziur w poszyciu. W pewnym momencie rozległ się syk i *dinghy* wypełniła się powietrzem, a jednocześnie z wnętrza kadłuba wydostał się drugi pilot. Sprawiał jednak wrażenie zdezorientowanego i zupełnie nie dostrzegał łodzi. Skarpetowski krzyknął co sił w płucach – Giedryś, po kadłubie – drugi pilot jakby się obudził i począł pełznąć po kadłubie w kierunku łodzi. Radiooperator znalazł się w łodzi jako ostatni. Miał szczęście, bo tylny strzelec dostał ataku paniki i jeszcze przed jego przybyciem próbował odciąć łódź od kadłuba, bojąc się, że ten pociągnie *dinghy* w morską otchłań:

Teraz pozostało im tylko czekać. Zegarek Skarpetowskiego zatrzymał się na 4.15. Był już 4 maja 1942 r. Słyszając przelatujący w górze samolot, wystrzelili cały zapas rakiet sygnalizacyjnych, licząc na spostrzegawczość pilota. Bez rezultatu. Nad ranem nad rozbitkami pojawiły się trzy samoloty. Lockheedy „Ventura” zataczały coraz szersze kręgi, za środek obierając sobie miejsce ostatniego kontaktu z samolotem. Taka była taktyka lotnictwa ratunkowego. W końcu nadleciały nad dryfującą łódkę. Wyglądało jednak na to, że nie dostrzegły rozbitków. Załoga przeklinała wystrzelone wcześniej rakietę. Wszystkich ogarnęło zwątpienie. Lockheedy odleciały. Niespodziewanie pojawił się czwarty samolot, którego pilot już doskonale orientował się w położeniu *dinghy* – tamte przesłały do niego odpowiednią informację. Zrzucił dwie łódki podejrzewając, że ta w której przebywają lotnicy, może być uszkodzona i nadał, używając reflektora, alfabetem Morse’a pokrzedającą dla załogi wiadomość – „*Boat is coming*” (łódź nadchodzi). Wszyscy rozpoczęli jej wypatrywać.

Niedługo pojawiła się na horyzoncie. Statkiem ratunkowym okazał się być zwykły kuter rybacki, jeden z wielu jakie obstawiały wtedy brzegi Anglii. Dopiero po wczłganiu się na jego pokład, lotnicy poczuli jak są wyczerpani. Była to zresztą prawidłowość. W takich sytuacjach człowiek maksymalnie wysila swój organizm, walcząc o życie nie myśli o zmęczeniu. Podczas II wojny światowej polski pilot myśliwski kpt. Lew Kuryłowicz spędził w lodowatej wodzie Kanału La Manche 88 godzin zanim został uratowany!

Po ułożeniu Skarpetowskiego w kajucie okazało się, że jedna z jego nóg – cały czas była w wodzie – jest bezwładna. Rybacy wiedzieli co z tym zrobić. Mimo protestów pilota, który żałował szlachetnego trunku, natarli mu nogę rumem, aż krążenie wróciło. Tymczasem załoga odzyskiwała humor, zawiązywały się znajomości z rybakami. Wymieniano uściski, pamiątki. Kapitan kutra nie zgodził się przekazać Polaków innej łodzi, jak to było w zwyczaju, lecz sam ich odstawił na brzeg. Byli to pierwsi uratowani przez tą załogę lotnicy, byłoby zatem dla rybaków dyshonorem, gdyby nie pozwolono im wypełnić zadania do końca. W kilka miesięcy potem załoga „Wellingtona” otrzymała legitymacje członkowskie „the Goldfish Club” („Klub złotej rybki”), zrzeszającego wszystkich wyłowionych lotników⁶⁷.

Tak szybki ratunek załoga zawdzięczała przede wszystkim postawie radiooperatora, który do ostatniej chwili nadawał wezwania S.O.S. W przerwach pomiędzy ich nadawaniem przekazywał sygnał tożsamości i krótkotrwały sygnał ciągły. Ten ostatni był najważniejszy, gdyż po odebraniu przez specjalne, rozlokowane na brytyjskim wybrzeżu radiostacje kierunkowe umożliwił ustalenie miejsca katastrofy. Gdy sygnał stawał się nieprzerwanie ciągły, oznaczało to, że radiostacja przeszła w tryb automatyczny, a radiooperator podjął próbę

⁶⁷ Piotr Matwiej, dz. cyt.

ratowania się. Po pewnym czasie radio cichło – samolot zatonął. Pilot 279 Dywizjonu Ratunkowego RAF P/O Lacey wystartował wraz z załogą już o 4.33, by dotrzeć do namierzonego rejonu wodowania. Po przybyciu zrzucił flary oświetlające, ale w ciemnościach nie był w stanie niczego dostrzec. Nie przerywano jednak akcji, a pierwszym, który dostrzegł łódź Polaków, był strzelec tego samolotu P/O H. T. Calvert⁶⁸. Załoga F/O Skarpetowskiego została wyłowiona o 9.00 rano, daleko od brzegu, bo na Morzu Północnym, 146 mil na wschód od miejscowości Mablethorpe. Tamten lot nad Hamburg okazał się fatalny dla F/O Antoniego Jankowskiego i jego załogi – cała szóstka zginęła.



Ilustracja 22. Ta załoga Halifaxa, po wodowaniu 400 mil na północny wschód od wybrzeży Irlandii, dryfowała 11 dni po lodowatych wodach Atlantyku, nim nadeszła pomoc.

Źródło: Amazing story of downed World War 2 RAF crew who survived 11 days in freezing Atlantic in a tiny dinghy, na portalu *mirror.co.uk*.



Ilustracja 23. Spotkanie członków The Goldfish Club (Klubu Żółtej Rybki). Skarpetowski stoi drugi od lewej⁶⁹.

⁶⁸ Thomas Buchanan Clark, *From Hitler's U-Boats to Kruschev's Spyflights*, s. 72.

⁶⁹ Piotr Matwiej, dz. cyt.

Po opisanej wodnej przygodzie F/O Skarpetowski otrzymał urlop, a miesiąc później, 6 czerwca 1942 r. spotkał go wielki zaszczyt. Nadeszła bowiem chwila, aby to Dywizjon 305 otrzymał na przechowanie sztandar Polskich Sił Powietrznych. Sztandar miał niezwykle historię. Został wykonany w okupowanej Polsce, a do Londynu trafił z Wilna poprzez Berlin i Sztokholm. Pierwszy etap podróży odbył z pomocą japońskich dyplomatów. Każdy z polskich dywizjonów otrzymywał sztandar na 3 miesiące, a później przekazywał sztandar kolejnemu. Przekazaniu nadawano niezwykle uroczysty charakter, a po jego odbiór wysyłano delegację złożoną z najbardziej zasłużonych pilotów. Zgodnie z przygotowanym przez dowództwo planem Franciszek Skarpetowski zasiadł za sterami samolotu obok W/Cdr Stanisława Skarżyńskiego⁷⁰ – legendarnego pilota, który na małym, jednomiejscowym samolocie RWD-5bis przeleciał przed wojną nad Atlantykiem. F/O Skarpetowski, uznając starszeństwo i doświadczenie zaproponował, aby to jednak starszy kolega pilotował Wellingtona. Ten jednak odmówił, twierdząc, że „już się nalatał”⁷¹.

Po raz ostatni nazwisko naszego bohatera wymieniono w księdze bojowej dywizjonu 7 lipca 1943 r. Wraz z F/O Giedrysiem, F/O Czesławem Rupińskim, Sgt Michałem Sylwestrzakiem i Sgt Zygmuntem Modro, zajmował się tamtej nocy sadzeniem warzyw u wybrzeży Wysp Fryzyjskich. W ten sposób określano akcję minowania wybrzeży. Z raportu wynika, że misja przebiegła spokojnie, a dwie miny spadły na spadochronach do morza w wyznaczonym rejonie.



Ilustracja 24. Przed lotem po sztandar PSP. F/O Skarpetowski tuż przed wejściem do samolotu (pochylony, z rękami założonymi do tyłu), za nim z papierami w rękach radiooperator Sgt Pasik. W/Cdr Skarżyński w czapce garnizonowej i w kombinezonie (trzeci od prawej)⁷².

⁷⁰ Stanisław Skarżyński zginął dwa tygodnie później, podczas powrotu z bombardowania Bremy. Z powodu awarii silników samolot wodował. Uratowała się cała załoga poza Skarżyńskim.

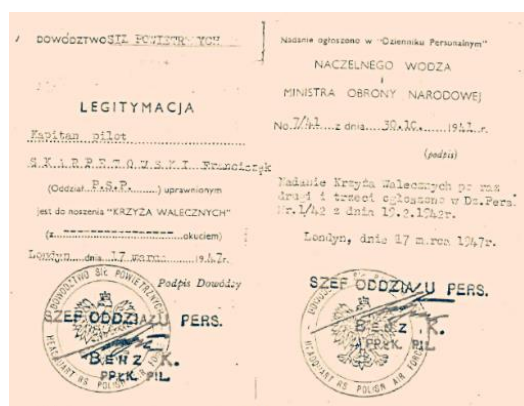
⁷¹ Piotr Matwiej, dz. cyt.

⁷² Tamże.

Po zakończeniu służby w Dywizjonie 305 nasz bohater został instruktorem i szkolił kandydatów na lotników bombowych. Nie wiem, do jakiej jednostki trafił, ale była to najprawdopodobniej 18 OTU w Bramcote. W 1945 r. dowodził w 286 Eskadrze AACU, stacjonującej wówczas na lotnisku Weston Zoyland w hrabstwie Somerset. Po rozwiązaniu 286 Eskadry, w maju 1945 r. objął dowodzenie w 577 Eskadrze AACU na lotnisku Atcham położonym przy granicy z Walią. Tę ostatnią jednostkę rozwiązano w czerwcu 1946 r.



Ilustracja 25. Gen. Władysław Sikorski dekoruje por. Franciszka Skarpetowskiego.
Źródło: Archiwum rodzinne rodów Skarpetowskich i Mierzwińskich.



Ilustracje 26, 27. Legitymacje Kapituły Virtuti Militari i Krzyża Walecznych⁷³.

⁷³ Piotr Matwiej, dz. cyt.



Ilustracja 28. Legitymacja Honorowej Odznaki 305 Dyonu Bombowego Ziemi Wielkopolskiej⁷⁴.

POWRÓT

Podobnie jak tysiące polskich żołnierzy pan Franciszek zastanawiał się – co dalej? Sytuacja uległa całkowitej zmianie już 13 kwietnia 1945 r., gdy ogłoszono postanowienia konferencji w Jałcie. Zapanowało ogólne przygnębienie, odezwały się głosy niezadowolenia, ale wciąż byli żołnierzami i wykonywali swoje obowiązki. Robili to także wtedy, gdy 5 lipca 1945 r. Wielka Brytania cofnęła swoje poparcie dla polskiego rządu w Londynie, a tym samym podległe temu rządowi Polskie Siły Zbrojne, zamieniły się – jak to określił pewien brytyjski sędzia – „w największą nielegalną armię prywatną, jaka kiedykolwiek istniała w tym kraju”⁷⁵. Przed Brytyjczykami stanął problem, co zrobić z dziesiątkami tysięcy Polaków. W maju 1946 r. ogłoszono powstanie Polskiego Korpusu Przesiedleńczego. Wstępujący w jego szeregi Polacy przestawali być żołnierzami polskimi, a jako nominalnie żołnierze brytyjscy otrzymywali dach nad głową, opiekę medyczną i płacę. Zatrudniano ich przy różnych robotach, jednocześnie poszukując dla nich cywilnych posad. Po znalezieniu pracy opuszczali korpus, ale w przypadku jej utraty mieli możliwość powrotu. Pomimo ogromnego oporu ze strony brytyjskich związków zawodowych spawy powoli posuwały się ku lepszemu, zwłaszcza że tysiące naszych rodaków znajdowało środki utrzymania na własną rękę: otwierało własne przedsiębiorstwa, warsztaty i sklepy albo emigrowało dalej za morza. Stosunkowo najmniejszy problem stanowił personel Polskich Sił Powietrznych. Ogromna jego część była mechanikami, elektrykami, radiomechanikami itd., a każdy w ciągu minionych lat przechodził szereg szkoleń i zdobywał nowe umiejętności. Polscy lotnicy utworzyli Stowarzyszenie Lotników Polskich, którego jednym z głównych zadań była pomoc personelowi PSP w rozpoczęciu nowego życia. W roku 1947, gdy żołnierze innych formacji wciąż wstępowali do korpusu, stowarzyszenie dysponowało ilością ofert pracy trzykrotnie przekraczającą ilość podań o pracę⁷⁶.

Wielu Polaków, przede wszystkim tych, na których czekały w kraju rodziny, zastanawiało się nad powrotem do kraju, pomimo nadchodzących stamtąd niepokojących wieści. Jedni podejmowali decyzję po długich rozmyślaniach, a inni „pod wpływem emocji, po jeszcze jednym, przelewającym kielich goryczy okrzyku »Wstrętni Polacy!« w autobusie”⁷⁷. Franciszek Skarpetowski wrócił do Ostrowi Mazowieckiej w roku 1947. Sytuacja była gorsza,

⁷⁴ Piotr Matwiej, dz. cyt.

⁷⁵ Adam Zamojski, *Orły nad Europą*, s. 332.

⁷⁶ Tamże, s. 344.

⁷⁷ Adam Zamojski, *Zapomniane...*, s. 225.

niż sobie wyobrażał, więc postanowił przede wszystkim chronić rodzinę, wtopić się w tłum i nie wspominać o swej lotniczej przeszłości. Ostatnią rzeczą, o której myślał, było wstąpienie w szeregi ludowego lotnictwa. Wiedział, że takie osoby aparat bezpieczeństwa otaczał szczególną opieką. Stanisław Skalski, który wcześniej odrzucił propozycje ze strony RAF i USS Air Force, licząc, że swym doświadczeniem służyć będzie krajowi, powrócił i otrzymał w Polsce stopień majora. Niedługo potem wylądował w jednej celi z Tadeuszem Nowierskim, który w czasie Bitwy o Anglię walczył w Dywizjonie 609. Obaj byli torturowani, a Skalski otrzymał wyrok śmierci, który zamieniono na długoletnie więzienie. Inni lotnicy mieli mniej szczęścia i tak np. mjr. Zygmunt Sokołowski z Dywizjonu 304, który po powrocie otrzymał pracę w szkolnictwie lotniczym, a później objął nawet Katedrę Lotnictwa w Akademii Sztabu Generalnego, został rozstrzelany w 1953 r.⁷⁸ Taktyka przyjęta przez naszego bohatera okazała się skuteczna i wraz z rodziną uniknął prześladowań.



Ilustracja 29. Koniec wojny. Dyskusja czy wracać do kraju. Franciszek Skarpetowski w środku. Po jego lewej stronie (z wyraźnie widoczną lotniczą „gapą”) pilot F/O Kazimierz Głazowski. Obaj panowie powrócili⁷⁹.



Ilustracja 30. W bazie przed wyjazdem do Polski. Franciszek Skarpetowski (w mundurze) obok pilota F/O Konrada Juraszka także absolwenta XII promocji w Dęblinie⁸⁰.

⁷⁸ Wojtek Matusiak, *Powojenne losy elity polskiego lotnictwa*, s. 89.

⁷⁹ Piotr Matwiej, dz. cyt.

⁸⁰ Tamże.



Ilustracja 31. Zdjęcie Stanisława Skalskiego (czołowego polskiego asa myśliwskiego II wojny światowej) wykonane bezpośrednio po jego aresztowaniu w czerwcu 1948 r. Na mundurze widać baretki Złotego i Srebrnego Krzyża Virtuti Militari⁸¹.

Franciszek Skarpetowski został odznaczony Orderem Virtuti Militari oraz trzykrotnie Krzyżem Walecznych. Zmarł 10 października 2004 r. Jego grób znajduje się na Cmentarzu Parafialnym przy ul. Lubiejewskiej w Ostrowi Mazowieckiej, sektor B2, rząd 3, grób nr 2.



Ilustracja 32. Wiele lat po wojnie. Franciszek Skarpetowski podczas spotkania z młodzieżą⁸².

Za udzielenie informacji, które pomogły w stworzeniu tej opowieści, szczególnie dziękuję panom: Zbigniewowi Banaszкови – twórcy unikalnego, prywatnego Muzeum Kresów i Ziemi Ostrowskiej z siedzibą w Ostrowi Mazowieckiej; Piotrowi Matwiejowi – kustoszowi stworzonej przez siebie Sali Tradycji Lotnictwa Polskiego przy kościele Matki Boskiej Zwycięskiej w Łodzi.

⁸¹ Wojtek Matusiak, *Powojenne losy elity polskiego lotnictwa*, 28.

⁸² Piotr Matwiej, dz. cyt.

BIBLIOGRAFIA

- Bishop Patrick, *Chłopcy z bombowców*, Poznań : Dom Wydawniczy Rebis, 2010.
- Belcarz Bartłomiej, *Polskie lotnictwo we Francji 1940*, Sandomierz : Wydawnictwo Stratus, 2002.
- Clark Buchanan Thomas, *From Hitler's U-Boats to Krushev's Spyflights*, Barnsley : Pen and Sword, 2014.
- Cynk Jerzy Bogdan, *Polskie siły powietrzne w wojnie 1939-1943*, Gdańsk : Wydawnictwo AJ-Press, 2001.
- Gretzyngier Robert, Matusiak Wojtek, Stępowski Jacek, *Lotnicy ziemi skierniewickiej w II wojnie światowej*, Warszawa : Wydawca GRETZA – Robert Gretzyngier, 2020.
- Harris Arthur, *Ofensywa bombowa*, Warszawa : Wydawnictwo Bellona, 2000.
- Iszkowski Waław, *Życie będzie biegło dalej aż kark skręci* : t. 1 – Mjr pilot Jerzy Iszkowski, Warszawa : Wydawca Waław Iszkowski, 2018.
- Iszkowski Jerzy, *Życie będzie biegło dalej aż kark skręci* : t. 2 – *Odwrót*, t. 3 – *Dywizjon 304*, oprac. Waław Iszkowski, Małgorzata Kalinowska-Iszkowska, Warszawa : Wydawca Waław Iszkowski, 2018.
- Kenig Krystyna, *A jednak przeżyłem... Losy pilota Dywizjonu 305 Stefana Zygnerskiego*, Warszawa : Szkoła Wyższa Przymierza Rodzin, 2019.
- Koper Sławomir, *Skrzydłata ferajna. Ci cholerni Polacy*, Warszawa : Wydawnictwo Bellona, 2020.
- Król Waław, *Polskie dywizjony lotnicze w Wielkiej Brytanii 1940-1945*, Warszawa : Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, 1982.
- Król Waław, *Zarys działań polskiego lotnictwa we Francji 1940*, Warszawa : Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, 1988.
- 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 Wojtek, *Powojenne losy elity polskiego lotnictwa*, „Biuletyn Instytutu Pamięci Narodowej”, 2011, T. 11, nr 3, s. 86-97.
- Matwiej Piotr, *Franciszek Skarpetowski. W rocznicę urodzin*, „Historyczny Biuletyn Lotniczy”, styczeń 2004.
- Metler Edward, *Dziennik pilota bombowca*, Warszawa, Wydawnictwo Łośgraf, 2006.

Mroczkowski Krzysztof, *Francuski maj i czerwiec okiem podoficera 2 Pułku Lotniczego*, „Aviator Krakowski”, 2021, nr 3, s. 49-53.

Mroczkowski Krzysztof, *Kampania francuska ppłk. dypl. pil. Jana Białego*, „Aviator Krakowski”, 2021, nr 3, s. 54-59.

Le gouvernement et l'armée polonaise en France de septembre 1939 à juin 1940, pod red. Régis Ladous, Lyon : Université Lyon 3, 2009.

Mroczkowski Krzysztof, Olejko Andrzej, *Nocnych lotów świadectwa. Polskie dywizjony bombowe w latach drugiej Wojny Światowej we wspomnieniach*, Kraków : Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie, 2011.

Pawlak Jerzy, *Polskie eskadry w Wojnie Obronnej 1939*, Warszawa : Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, 1982.

Pawlak Jerzy, *Polskie eskadry w latach 1918-1939*, Warszawa : Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, 1989.

Pawlak Jerzy, *Polskie eskadry w Wojnie Obronnej. Wrzesień 1939*, Warszawa : Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, 1991.

Skalski Stanisław, *Czarne krzyże nad Polską*, Warszawa : Wydawnictwo Bellona, 2019.

Śliżewski Grzegorz, *Rola polskiego lotnictwa myśliwskiego w działaniach aliantów w latach 1940-1942*, Koszalin : praca doktorska, 2011.

Tyszko Józef, *Rozkazałem załodze skakać... Pamiętnik pilota Naczelnego Wodza*, Warszawa : Wydawnictwo historyczna.com.pl, 2011.

Urbanowicz Witold, *Wspomnienia legendarnego dowódcy Dywizjonu 303*, Kraków : Wydawnictwo Znak, 2016.

Zamoyski Adam, *Zapomniane dywizjony. Losy lotników polskich*, Londyn : Wydawnictwo Puls, 1995.

Zamoyski Adam, *Orły nad Europą*, Kraków : Wydawnictwo Literackie, 2004.

Zieliński Józef, *305 Dywizjon Ziemi Wielkopolskiej i Lidzkiej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego*, Warszawa : Wydawnictwo Bellona, 2003.

ŹRÓDŁA INTERNETOWE

Imperial War Museum: iwm.org.uk. [dostęp 12.01.2022]

Niebieska Eskadra: niebieskaeskadra.pl. [dostęp 16.01.2022]

Personel Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii: listakrzystka.pl. [dostęp 10.01.2022]

Polskie dywizjony w Wielkiej Brytanii: polishsquadronsremembered.com [dostęp 17.01.2022]

Polskie Siły Powietrzne w II wojnie światowej: *polishairforce.pl*. [dostęp 18.01.2022]

Portal pasjonatów lotnictwa: *samoloty.pl*. [dostęp 17.01.2022]

ŹRÓDŁA ARCHIWALNE

Akta parafii rzymskokatolickiej w Ostrowi Mazowieckiej, Archiwum Państwowe w Warszawie Oddział w Pułtusku, na portalu *geneteka.genealodzy.pl*.

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

ILUSTRACJA WYRÓŻNIAJĄCA ARTYKUŁ

Opis ilustracji znajduje się na stronie 33.