

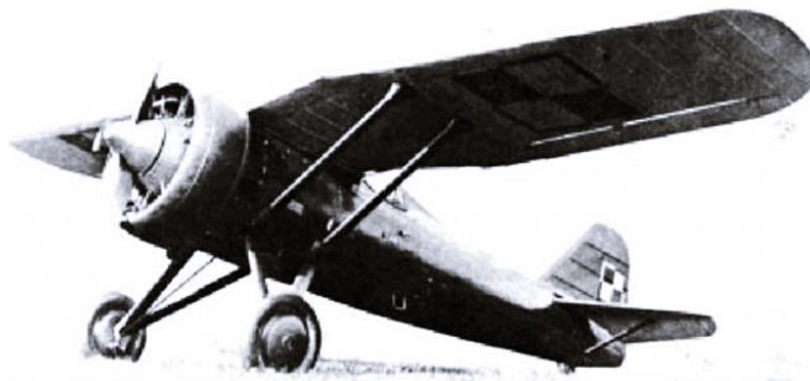
OPOWIEŚCI BROKOWSKIE

MIROSŁAW SZELESTOWSKI – MYŚLIWIEC RODEM Z OSTROWI

Już od marca 1939 r. trwały intensywniejsze niż zazwyczaj szkolenia dęblińskich podchorążych, a w lecie przybrały tempo wręcz szaleńcze. Pogoda na 1 września zapowiadała się piękna, a program szkoleń był napięty, więc zapadła decyzja, aby piątkowa pobudka odbyła się o godzinę wcześniej. Porucznik Władysław Urbanowicz wstał na długo przed swoimi podkomendnymi i już nie pamiętał, kiedy spał dłużej niż cztery godziny. Skrajnie zmęczony był cały personel i podchorążowie. Nie mogło być inaczej, skoro ze szkoły miała szybko wylecieć jak największa grupa gotowych do walki orłąt. Bezchmurne niebo nad wchodzącym w skład dęblińskiego kompleksu lotniskiem Szkoły Wyższego Pilotażu w Ułężu szarzało, panowała kompletna cisza. Przerwał ją mechanik, który otworzył drzwi hangaru i zameldował porucznikowi, że jeszcze jedna, mocno poturbowana przez któregoś z podchorążych siódemka, gotowa jest do lotu. Mechanicy poświęcili całą noc, aby przywrócić rupiecia do życia. Najwidoczniej, wzorem Jana Zumbacha niewielu podchorążych poważnie traktowało błagania swych matek: „Synu, przysięgnij mi przynajmniej, proszę, że latać będziesz nie za wysoko i nie za szybko”¹.

¹ Jan Zumbach, *Ostatnia walka. Moje życie jako lotnika, przemysłowca i poszukiwacza przygód*, s. 44.

Urbanowicz postanowił maszynę natychmiast oblatać – silniki grały niczym werk szwajcarskiego zegarka. Gdy wylądował, podchorążowie stali już w gotowości do spotkania się oko w oko z Kobrą. Tak bowiem nazywano Urbanowicza, który zawsze podkreślał, że atak myśliwca musi być „zdecydowany, błyskawiczny i skuteczny”². Inny przypisany porucznikowi przydomek równie dobrze oddawał taktykę jego powietrznej walki – Le Kuto. Ten z kolei pochodził od francuskiego słowa *le couteau*, czyli nóż. Oczywiście, nikt sobie obcą pisownią i wymową nie zwracał głowy, więc słowo to pisano i wymawiano z polską. Na pierwszą swą ofiarę Kobra wybrał podchorążego, który mógł zostać doskonałym myśliwcem pod warunkiem, że swą bezgraniczną brawurę połączy z większą dawką myślenia. Trzeba dodać, że Urbanowicz zwykł czasami przymykać oczy na sztubackie wyczyny swych podopiecznych. Idealne przestrzeganie regulaminów i gotowość do wykonywania każdego rozkazu nie zawsze szły w parze z talentem. Tak np. Witold Łokuciewski, Mirosław Ferić i Jan Zumbach, czyli późniejsi, trzech nieustraszeni „muszkietierowie” z Dywizjonu 303, wyznawali również w Dęblinie zasadę „kobiety, wino i śpiew – a na samym końcu nauka”³, toteż co chwila groziło im wyrzucenie ze szkoły. Wracajmy jednak na płytę lotniska w Ułężu. Urbanowicz i podchorąży wystartowali, związali się w pozorowanej walce, a po chwili porucznik ujrzał przelatujące obok swej kabiny smugi pocisków. Czyżby miał zmienić swe poglądy na lotniczą taktykę i to właśnie brawura była najważniejsza, skoro wystarczyła chwila, aby podchorąży wziął jednego z najlepszych polskich myśliwców na celownik? Tak czy owak, należało lądować, bo smugi oznaczały, że rusznikarze popełnili niewybaczalny błąd i załadowali karabiny ostrymi nabojami. Wściekły Urbanowicz już przygotowywał w myślach tekst reprimendy, gdy o włos przed jego maszyną przemknął swoim P-7 kolejny podchorąży. Był to ostateczny dowód, że na lotnisku zapanował kompletny chaos.



Ilustracja 1. Samolot PZL P-7a.

Źródło: samolotypolskie.pl.

Po wylądowaniu, wciąż pozostając w kabine, dał Urbanowicz głośno i dosadnie znać obsłudze i światu, co myśli o panujących na lotnisku porządkach. Przez pewien czas nikt nie był w stanie przerwać jego tyrady, aż wreszcie odważył się na to porucznik Tadeusz Arentowicz:

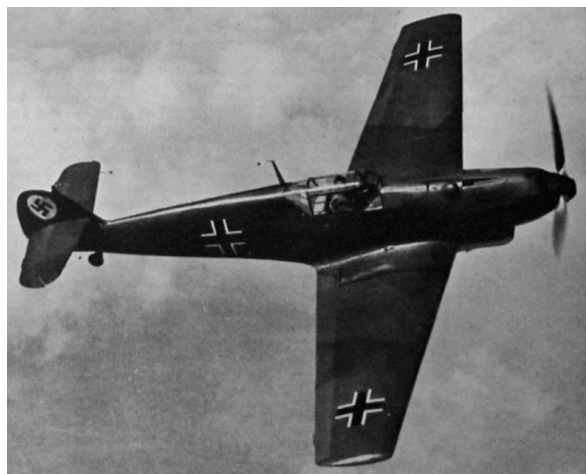
² Witold Urbanowicz, *Początek jutra. Wrzesień 1939 oczami dowódcy Dywizjonu 303*, s. 35.

³ Olson Lynne, Cloud Stanley, *Sprawa honoru. Dywizjon 303 Kościuszkowski. Zapomniani bohaterowie II wojny światowej*, s. 25.

- Ofiaruj metrową świecę w kościele, że żyjesz, messerschmitt cię atakował.
- Messerschmitt?
- Acha. Chciał ci zerznąć kuper, ale jak zobaczył tę kobrę na twoim samolocie, to cykoria go tak popędziła, że wywiał⁴.

Poza informacją o wybuchu wojny, porucznik usłyszał jeszcze jedną, niewiele mniej ważną. Okazało się bowiem, że swym porannym oblatywaniem, przerwał jakiejś wpływowej parze konsumpcję miodowego miesiąca w pobliskim majątku. Świeżo upieczony, a oburzony małżonek zadzwonił więc do adiutanta Centrum, aby obsztorcować latającego gbura, który wypędził z łóżka gorącą małżonkę.

Pośród podchorążych z kursu myśliwskiego, których dowódcą, instruktorem i wychowawcą był niewiele od nich starszy por. Witold Urbanowicz, znajdował się Mirosław Ludwik Szelestowski. Pan Mirosław przyszedł na świat 24 września 1918 r. w Ostrowi Mazowieckiej jako syn dwudziestoosmioletniego adwokata Walentego i dwudziestoczteroletniej Zofii Janiny z Pruskich⁵. Nasz bohater należał do umownej XIV promocji dęblińskiej szkoły. Umownej, bo z powodu wybuchu wojny podchorążowie ci nigdy nie zostali jednym rozkazem promowani na pierwszy stopień oficerski. Uzyskują go dopiero po szkoleniach i służbie w dywizjonach za granicami kraju, ale niektórzy zginą w boju, jako podoficerowie. Szelestowski, podobnie jak inni junacy rwał się do walki, ale szanse na to były żadne. Po pierwsze, to chętnych do wzięcia udziału w podniebnych starciach było sześciokrotnie więcej niż maszyn na dęblińskich lotniskach, a po drugie, to były to PZL P-7. Samoloty znakomite do akrobacji i szkolenia, a jakieś dziesięć lat wcześniej całkiem niezłe myśliwce. Przez dekadę technika lotnicza dokonała jednak kolosalnego postępu. Przy Messerschmittach Me-109 i Me-110 siódemki wyglądały niczym eksponaty wyciągnięte z jakiegoś lamusa. Niemieckie myśliwce były szybsze o prawie 200 km na godzinę, dysponowały przeszło dwukrotnie większą siłą ognia, a jakby tego było mało, to ich pilotów chroniło opancerzenie. Cóż zresztą pisać o niemieckich samolotach myśliwskich, skoro szybsze od siódemek były niemieckie bombowce.



Ilustracja 2. Samolot Me-109 w locie.

Źródło: *samoloty.pl*.

⁴ Witold Urbanowicz, *Początek jutra...*, s. 39.

⁵ *Księga urodzeń parafii Ostrów Mazowiecka*, akt nr 210/1918.

Zasiadając za sterami P-7, z pojedynku z niemieckimi lotnikami mógł wyjść cało tylko ktoś, kto przynajmniej dorównywał im umiejętnościom. A przecież pośród wrogich lotników pełno był prawdziwych mistrzów, którzy zdobyli doświadczenie bojowe w Hiszpanii. Na zestrzelenie niemieckiej maszyny mógł liczyć tylko ten, który mała, że był doskonałym i doświadczonym pilotem, to znał siódmkę na wylot i potrafił wykorzystać jej jedyny atut, a mianowicie zwrotność. Nic więc dziwnego, że gdy dęblińscy instruktorzy polecili na pierwsze spotkanie z niemiecką armadą, rozżalonym podchorążym wręczono zamiast sterów szpadle i kazano im kopać przeciwodłankowe rowy. Gdzieś nad Kazimierzem, Urbanowicz i inni dęblińscy doświadczeni lotnicy dojrżeli Heinkle i Messerschmitty. Ponieważ w klasycznej walce z podniebnymi bolidami Polacy nie mieli szans, więc zamienili obszar walki w pozornie bezładne kłębowisko, w którym mogli wykorzystać zwrotność swych maszyn. Słońce było raz z przodu, raz z boku, to znowu pod głowami polskich pilotów. Chwila lotu po prostej oznaczała zestrzelenie przez latających z zawrotną szybkością Niemców. W tym pierwszym spotkaniu nie zdołano wprawdzie zestrzelić wrogiego samolotu, ale Niemcy mieli chwilowo dosyć nieustępliwych Polaków w ich staroświeckich maszynach i najpierw bombowce, a za nimi Messerschmitty wycofały się z walki. Było jednak pewne, że wrócą w znacznie większej sile, a z polskimi, jak je nazywali „osami”, będą sobie radzić coraz lepiej. Tymczasem podchorążym oraz oficerom, dla których nie starczyło maszyn, pozostało roztrząsać: dlaczego nie ruszyła produkcja tych od lat obiecanych nowoczesnych myśliwców? Jak szybko alianci rozpoczną bombardowania Niemiec? Kiedy nadejdą zakupione za granicą nowoczesne samoloty?

Wróg metodycznie obracał budynki dęblińskiej szkoły w rumowiska, a jej lądowiska zamieniał w wypełnione gigantycznymi lejami kretowiska. Podchorążych wraz z myśliwcami, dla których nie starczyło samolotów, przeniesiono dla bezpieczeństwa do pobliskiego majątku, gdzie mieli czekać na rozkazy i dalszy rozwój wypadków. W tym czasie alianci zaczęli poważniej traktować swoje sojusznicze zobowiązania i rozpoczęli bombardowania Niemiec... tyle że ulotkami. Dobrą wiadomość miał natomiast dla swych podopiecznych por. Urbanowicz. Otóż do portu w rumuńskiej Konstancy płynęły angielskie myśliwce, a porucznik otrzymał rozkaz, by wraz z podchorążymi jechać po ich odbiór nad Morze Czarne. Pędził teraz na swym motocyklu do majątku, aby przekazać tę radosną informację. Jakaś dobra wiadomość była potrzebna, bo wystarczył jeden rzut oka na młodzieńcze twarze, aby przekonać się, że byli w podłym nastroju. To nie tak miało być, nie po to przygotowywali się do walki, aby, teraz gdy nadeszła chwila prawdy, kopać doły, leżeć na sianie i fasować zupę z kotła.

Nikt nie zapamiętał dokładnej daty, ale na czele swych kilkudziesięciu podchorążych Urbanowicz wyruszył do Rumunii najprawdopodobniej w nocy z 6 na 7 września. Dziwnie rozpoczynała się ta wyprawa. Niemcy posuwali się błyskawicznie do przodu, nowe samoloty na gwałt były potrzebne, a tymczasem oni wybrali się do odległej Konstancy na piechotę. Dopiero gdzieś po drodze miał czekać transport kołowy. Szli z przerwami resztę nocy i cały dzień następnego. Na noc zakwaterowali się w sporej wiosce, jedzenie przyniosły ładne dziewczyny i najwidoczniej zaprzyjaźniły się bliżej z niektórymi z młodzieńców, bo rankiem przysłała do Urbanowicza żeńska delegacja z propozycją, aby młodzi lotnicy zostali na kilka dni, a wtedy one troskliwie się nimi zaopiekują. Nieczuły na niewieście prośby porucznik musiał odmówić.



Ilustracja 3. Podchorążowie XIV promocji na wycieczce u podnóża baszty zamku w Kazimierzu Dolnym w 1939 r.

Źródło: *polishairforce.pl*.



Ilustracja 4. Kraksa treningowego PWS-26 nr 35, spowodowana prawdopodobnie przez jednego z podchorążych XIV promocji. Uśmiechnięte twarze przybyłych na miejsce kraksy podchorążych świadczą, że pilotowi nic złego się nie stało.

Źródło: *polishairforce.pl*.



Ilustracja 5. Dęblin po zajęciu przez Niemców. W mercedesie siedzą kapitan Krämer, kapral Mühlenberg i podoficer Zhivel. W tle widoczne samoloty Czapla nr 55-39 i Breguet 19 nr 44⁶.

Nie mieli radia, nie wiedzieli, co się dzieje na froncie, ale wystarczyło rozejrzeć się wkoło, aby wiedzieć, że nie dzieje się najlepiej. Zmierzali na wschód w tłumie wymizerowanych, umęczonych uchodźców. Droga była zapchana samochodami, powozami, furmankami, rowerami, motocyklami, ciągnionymi i pchanymi przez ludzi, załadowanymi tobołami wózkami. Wielkie dziury w szosie i doły jej sąsiedztwie świadczyły, że wcześniej zawitali tu

⁶ Ilustracja z książki: Glass Andrzej, Kopański Tomasz J., *Polish Air Force 1939 through German eyes*, t. 1.

niemieccy lotnicy. Ludzie nie patrzyli na oznakowanie samolotów. Na sam odgłos warkotu silnika rzucali się do panicznej ucieczki. Wszędzie na horyzoncie widoczne były słupy dymów, a z dala dochodził huk artylerii. Napotykali coraz więcej oddziałów żołnierzy, którzy przetrzucani z miejsca na miejsce sprzecznymi rozkazami, wyglądali na zdeorientowanych, śmiertelnie zmęczonych, otępiały – ot szli naprzód wraz z innymi, nie wiedząc, gdzie i po co. Nawet Urbanowicz zaczynał wątpić w cel tej pielgrzymki i w obiecane samoloty. Najbardziej bał się, że nastrój panującej wokół beznadziei udzieli się jego podchorążym. Co raz wybuchały wśród nich jakieś gorączkowe dyskusje, które cichły, gdy się zbliżył. Powinien coś powiedzieć, podnieść ich na duchu, ale to byli inteligentni ludzie, więc wszelkie przemowy o niezwykłości naszej armii, nie miały sensu. Był po prostu rozkaz i trzeba było maszerować. Nie pilnował ich – bo i jak? W każdej chwili mogli odejść lub zostać gdzieś na postoju, ale wszyscy szli. Niektórzy z ludzi, którzy w bombardowaniach potracili domy i rodziny, wyglądali na szalonych lub pijanych, a inni rzeczywiście byli pijani. Jakiś zalany jegomość uczeplił się szyi oficera i krzychał – Wodzu prowadź!

O dziwo, w umówionym miejscu, po przejściu stu, a może większej liczby kilometrów czekały na nich autobusy. Podchorążowie wydali z siebie okrzyki radości, a nie mniej uradowani byli kierowcy i ich dowódca, musieli bowiem uciekać się do przeróżnych forteli, aby uchronić pojazdy przed zarekwirowaniem. Młodzi lotnicy poruszali się teraz wygodniej, ale niewiele szybciej od piechurów. Narastał ścisk na drodze i potęgował się chaos, bo wielu zaczynało wątpić, że tam, dokąd zmierzają, będzie lepiej, więc teraz przepychali się pod prąd. Do tych powracających należał ppor. Jan Zumbach, który po wypadku lotniczym kurował się w Zaleszczykach. Pokuśtykał o kulach na stację kolejową i kupił bilet do Warszawy. Pociąg był kilkakrotnie bombardowany i ostrzeliwany z karabinów maszynowych, a podróż w wojennym chaosie trwała dwie doby. Na miejscu usłyszał, że jego eskadra gdzieś walczy, ale nikt nie potrafił powiedzieć, gdzie to „gdzieś” się znajduje. Zaproponował więc, aby dano mu choćby najmniejszy samolot łącznikowy. Widząc, że dowódcy z politowaniem patrzą na jego kule i nogi, wykrzyknął: „Nie jestem z piechoty! Do latania zdolność maszerowania nie jest mi potrzebna! Moje stopy, głowa i ręce funkcjonują bez zarzutu!”⁷. Jeszcze trochę musiał pokrzyczeć i pokuśtykać po urzędach nim dostał samolot. Pierwszy okazał się gratem, którym doleciał do przedmieść Warszawy. Jego następnym latającym dywanem stał się mały turystyczny RWD-13, na którym wykonywał misje łącznikowe. Minał ledwie tydzień, gdy otrzymał rozkaz lotu do Zaleszczyk.

Wieczorem 16 września, po przebyciu ponad pięciuset kilometrów, pielgrzymi Urbanowicza dotarli wreszcie do niesamowicie zatłoczonych Kut nad Czeremoszem. Radio informowało, że wciąż bronią się m.in. Hel, Modlin, Warszawa. Być może, wlało to nieco otuchy w serca cywilów, ale nie w te wojskowych. Oni wiedzieli, że informacje o broniących się odosobnionych punktach oporu oznaczają, że nie ma już jednolitego frontu, a kampania została praktycznie przegrana. Urbanowicz wraz z podchorążymi znalazł nocleg w budynku szkoły, ale nikt z nich nie zasnął tej nocy, wszyscy zastanawiali się – co dalej?

⁷ Jan Zumbach, dz. cyt., s. 51.

PRZEZ RUMUNIĘ I MORZA

Wczesnym rankiem 17 września odjechali w kierunku nadgranicznego Śniatynia. Tam otrzymali rozkaz, aby wszystkim podchorążym wykonać fotografie paszportowe w cywilnych ubraniach. Gdzieś zdobyto jedną marynarkę i w niej wszyscy kolejno się sfotografowali. Urbanowicz był ostatnim pozującym do zdjęcia. Pod wieczór, przybył pułkownik Bolesław Stachoń i przemówił do podchorążych, informując ich, iż Sowieci przekroczyli granicę polską na całej jej długości i w tej sytuacji nie pozostaje nic innego, jak w zwartych szeregach przekroczyć granicę, by kontynuować walkę u boku aliantów. Przemowie towarzyszył warkot nisko przelatujących, lecących w kierunku Rumunii polskich samolotów. W oczach nawet największych twardzieli pojawiły się łzy – mało, że podczas kampanii, nie spędzili choćby minuty w samolocie, to nie oddali strzału ze swych karabinów. W nocy pojawili się na granicy i nadszedł najgorszy moment – otrzymali rozkaz złożenia broni. Urbanowicz nie mógł dać po sobie poznać, że sam jest załamany i tak wspominał ten moment:

- Panie poruczniku, my broni nie zdamy – posłyszałem w szeregach. Przełamałem się:
- Złóżcie. I tak wam karabiny w samolotach nie będą potrzebne. To jest naprawdę tylko przerwa. Kordów lotniczych nie zdawajcie – dodałem półszeptem.
- Noc sprzyjała: podchorążowie błyskawicznie odpięli od pasów kordy i pochowali je pod mundurami.
- Złóżć broń, tu na trawie – powtórzył monotonnym głosem rumuński major.
- Podchorążowie podchodzili kolejno, składali swoje karabiny spokojnie i ostrożnie – takim ruchem, jakby składali kwiaty na grobie. Stałem na boku. Odpiąłem swój oficerski pas i szurnałem go jak mogłem go najdalej w krzaki. Pistolet z kabury przełożyłem do kieszeni. Kord wcisnąłem jednemu z podchorążych⁸.

W tym momencie Urbanowicz uznał, że wypełnił swoje zadanie. Doprowadził swych podchorążych do Rumunii i może wracać, by wziąć udział w walce. Swych podopiecznych przekazał przyjacielowi por. Jerzemu Iszkowskiemu⁹. Por. Urbanowicz odwrócił się i ruszył z powrotem do Polski, pod prąd tłumów. Nie jest to opowieść poświęcona por. Urbanowiczowi, więc tylko z reporterskiego obowiązku wspomnę, że daleko nie zaszedł i w dosyć dramatycznych okolicznościach został zagarnięty przez Sowieców. Szybko doszedł do wniosku, że rumuński obóz internowania jest znacznie lepszą opcją od sowieckiego łagru. Uciekł, by skrajnie wyczerpany, głodny, przemoczony i obolały pojawić się ponownie na rumuńskiej granicy. Tutaj przywitany został przez obdartusów, którzy okazali się sympatycznymi rumuńskimi żołnierzami, a jeden z nich – znający trochę język ukraiński – zaproponował:

- No, chodź na strażnicę, przymkniemy cię na kilkanaście godzin, przynajmniej się wypisz. Wyglądasz jak diablisko, taki nieogolony i pomięty¹⁰.

Nie mniej uczynny okazał się nieźle mówiący po francusku dowódca strażnicy, który otwarcie przyznał, że proponuje polskiemu oficerowi nocleg, gdyż jest to okazja do dorobienia sobie do

⁸ Witold Urbanowicz, *Początek jutra...*, s. 124.

⁹ We wspomnieniach Jerzego Iszkowskiego nie natrafiłem na informację o tym wydarzeniu.

¹⁰ Witold Urbanowicz, *Początek jutra...*, s. 136.

żołdu. Rząd rumuński zwracał bowiem koszty utrzymania więźniów. Urbanowicz przystał na tę propozycję:

– Panie kapitanie, jestem bardzo wdzięczny. Z chęcią pójdę do pańskiego kryminału nawet na dwa dni, jestem przeziębiony i podle się czuję. Gdyby to było potrzebne, podpiszę oświadczenie, że siedziałem tu tydzień¹¹.

Kapitan nie omieszkiał dodać, że jego więzień może zwiewać w każdej chwili, gdy tylko uzna to za stosowne. W momentach przebudzenia, Urbanowicz zawsze znajdował na stoliku chleb, butelkę wina i moc winogron. W końcu rumuński oficer zakłócił sen naszego rodaka, gdyż właśnie jego znajomi jechali ciężarówką do Czerniowców, gdzie Urbanowicz z pewnością znajdzie podwózkę do Bukaresztu. W Czerniowcach porucznik uzyskał pomoc od kolejnego ogniwa w łańcuszku życzliwych ludzi i bez trudu znalazł furgon jadący w stronę stolicy. W mijanych miejscowościach rozpytywał o swych podchorążych i o dziwo, okazało się, że w miasteczku, którego nazwy nie zapamiętał, znalazł ich w komplecie. Z pewnością nie brakowało pośród nich także Szelestowskiego. Z podchorążymi było też kilku oficerów lotnictwa, którzy skontaktowali się z polskimi władzami w Bukareszcie. Spali w okolicznych domach i stodołach, a żywili się głównie serem i chlebem, pragnienie zaś zaspakajali młodym winem. Spora część przywiezionej z Bukaresztu gotówki trafiła do dowódcy miejscowych żandarmów. Korzyść z tej inwestycji była obopólna – ich opiekun był bez przerwy pijany, a oni mieli święty spokój. Następny kurier przywiózł poza pieniędzmi także lepsze wiadomości. Personel lotniczy miał zostać ewakuowany na Zachód w pierwszej kolejności i wkrótce miał być podstawiony specjalny pociąg. Było to o tyle ważne, że rozchodziły się coraz bardziej niepokojące plotki, iż wskutek niemieckich nacisków, te dosyć swobodne wędrówki polskich żołnierzy po Bałkanach znajdą wkrótce kres za drutami obozów internowania. Obawy potwierdzał widok kręcących się po miejscowości cywili, których ubrania zupełnie nie pasowały do rumuńskiej prowincji, a raczej do szpiegowskich filmów. Także rumuńscy żandarmi zdradzali po pijanemu złowieszcze szczegóły planu internowania Polaków.

Wszyscy Polacy wypatrywali tego pociągu niczym arki i eszelon rzeczywiście nadjechał. Radość była tym większa, że w składzie znajdował się wagon z prysznicami i gorącą wodą w kranach. Nastroje poprawiły się tylko na krótko. Daleko nie ujechali, gdy na którejś ze stacji wezwano rumuńskiego dowódcę transportu do telefonu. Po powrocie zarządził rozładunek wagonów, gdyż to właśnie tutaj miały być przygotowane kwatery dla Polaków. Nasi rodacy byli świadomi, że oto ziściły się ich obawy i obiecane kwatery będą otaczały druty. O dziwo, Rumun nie chciał zmienić swej decyzji pomimo oferowanej sporej sumy pieniędzy. Widocznie rozkaz musiał przyjść z wysoka.

Wypada dziękować opatrności, że chaos na rumuńskiej ziemi owocował sytuacjami operetkowymi. Na placu w sąsiedztwie dworca kolejowego stał wóz drabiniasty, a na nim stała świnia wielkości przeciętnego dinozaura. Świnia była wsiowa i odgłosów cywilizacji nie znała, więc słysząc gwizd lokomotywy, wpadła w panikę, rozbiła klatkę, zeskoczyła z wozu i poczęła uciekać. Podchorążowie rzucili się w pogoń za biednym stworzeniem i po połamaniu kilku płotów ujęli zwierzaka. Właścicielem olbrzymia okazał się odziany w galowy mundur

¹¹ Witold Urbanowicz, *Początek jutra...*, s. 137.

porucznik, a świnia była przeznaczona na jego wesele. Sukces ten zaowocował tęgą popijawą, której towarzyszyły zapewnienia o odwiecznej polsko-rumuńskiej przyjaźni oraz toasty przerywane okrzykami, „niech żyje król Karol”. Wzruszony porucznik odwdzieczył się strzelistym, ozdobionym licznymi emblematami i pieczęciami dokumentem, polecającym wszelkim cywilnym i wojskowym władzom, pomoc polskim lotnikom zmierzającym transportem kolejowym do Slatiny. Rumuński oficer szczerze jednak dodał, że „dokument jest równocześnie bardzo ważny i mało ważny: zależy od tego, komu się go pokaże i ile się przy tym odpali”¹².

Dzięki temu glejtwi Urbanowicz i jego podkomendni kontynuowali podróż na południe Rumunii. Podobne, bogato zdobione dokumenty robiły na rumuńskich żołnierzach niższych szarż piorunujące wrażenie, szczególnie na tych nieumiejących czytać. A że owe osoby zwykły ulegać czarowi wszelkich urzędowych pieczęci, to bardzo przydatne okazywały się polskie świadectwa szkolne czy legitymacje narciarskie, które wręczano z dodatkiem legendy, że zostały wystawione przez rumuńską ambasadę lub nawet samego króla Karola podczas jego wizyty w Polsce. Ogólnie rzecz biorąc, to rumuńscy policjanci i żandarmi patrzyli w tym czasie na Polaków przez palce, a do nielicznych, demonstracyjnych wystąpień przeciwko naszym rodakom dochodziło tylko pod wpływem niemieckich nacisków, ale i te zdarzenia większość Polaków zapamiętała jako rodzaj farsy.

Po drodze do Slatiny eszelon zatrzymał się w miejscowości Tulcza. Miasto było pełne polskich żołnierzy ze wszystkich możliwych formacji. Urbanowicz dobrze zapamiętał zdarzenie, do którego doszło, w jednej z rozlicznych kafejek. Przy jednym ze stolików siedzieli artylerzyści, którzy na stoliku postawili obok furazerek swój półkowy proporzeczek. Wysoki blondyn o typowo nordyckim obliczu przeciskając się pomiędzy stolikami, strącił proporzeczek. Wojacy zażądali, aby blondyn podniósł to, co strącił – ten jednak po niemiecku odmówił. W lokalu zapanowała grobowa cisza. Polacy powtórzyli swoje żądanie w doskonałym niemieckim, ale nieznanym mało, że odmówił, to strącił ze stolika furazerkę i dzban wina, bełkocąc przy tym, że „Polska już zginęła”. Padł strzał, a czysty Aryjczyk padł bez życia.



Ilustracja 6. Rumunia, 5 października 1939 r. Zdjęcie pamiątkowe grupy polskich lotników wraz z żołnierzami rumuńskimi. Polacy w ubraniach cywilnych, przygotowani do przerzutu na teren Francji.
/reprodukcja: Leszek Kasprzak /Agencja FORUM.

Źródło: wycieczkinakresy.wordpress.com.

¹² Witold Urbanowicz *Początek jutra...*, s. 109.

Sponiewierani, skrajnie zmęczeni polscy żołnierze nie znajdując pomocy, zdolni byli do skrajnych czynów, o czym świadczy wydarzenie, do którego doszło w zorganizowanej na chybcika delegaturze polskiego Ministerstwa Spraw Wojskowych w Tulczy:

Z holu prefektury do Sali Ministerstwa dostać się chciał jakiś szeregowiec. W progu natknął się na generała Berbeckiego, któremu zgłosił, że jest bez oddziału, nie wie co ze sobą zrobić, że tutaj chce się czegoś dowiedzieć. Generał upomniał żołnierza, ażeby odszedł teraz i poczekał w holu. Żołnierz był jednak natarczywy więc generał uderzył go kolanem w brzuch. Żołnierz odpowiedział natychmiast pięścią w ucho i w oczy. Berbecki nie zdołał się osłonić od ciosów¹³.

We wciąż nieotoczonych drutem koszarach w Slatinie przywitał naszych wędrowców rumuński pułkownik. Lotnicy nie oczekiwali żadnych wygod i akurat to ich życzenie zostało spełnione w stu procentach. Przekleństwem były tylko roje pluskiew, specjalnie zapewne przygotowanych na przyjęcie w swe progi lotników. Musiały przejść jakieś przeszkolenie spadochronowe, bo wprost z sufitów spadały na leżących Polaków. Rumuni przynieśli jakiś cudowny proszek, którym wysypali wszystkie pomieszczenia, ale skutek był tylko taki, że pluskwy przybrały barwy maskujące i na tle pobielonych ścian trudniej było je ubić. Insekty umocniły Polaków w postanowieniu, że ze Slatiny i z Rumunii trzeba jak wiać w te pędy. Kurier przywiózł z Bukaresztu pieniądze i stertę paszportów polecając, aby małymi grupami kierować się poprzez Bukareszt nad wybrzeże Morza Czarnego. Urbanowicz podzielił podchorążych na małe grupy, rozdał pieniądze oraz paszporty, na szefów grup wyznaczył tych uznawanych za najsprytniejszych, a wybór sposobu, w jaki dotrą do portów, pozostawił ich inicjatywie i fantazji. Już na pierwszej zbiórce rumuński pułkownik nie mógł się doliczyć około jednej trzeciej Polaków. On sam traktował to jako pomyłkę wynikającą z zaspania podchorążych i trwających wojennych migracji, ale towarzyszący mu cywile o wybitnie germańskiej urodzie, choć milczeli, to wydawali się wykazywać znacznie mniejsze zrozumienie dla tej sytuacji. Koniec końców z koszar wyfrunęli wszyscy podchorążowie, a ich podróży na wybrzeże towarzyszyły mniej lub bardziej barwne wydarzenia. Urbanowicz został zatrzymany na stacji w Bukareszcie, a za zagubienie aresztanta w przydworcowym lokalu gastronomicznym, żandarmi zażądali darowizny w postaci butów.

Wszyscy odnaleźli się w małym portowym mieście Bałczik (obecnie w granicach Bułgarii). Było to uroczo położone, ale typowo bałkańskie miasto. Z luksusowymi willami sąsiadowały nędzne chałupy, warkot samochodowych silników mieszał się z porykiwaniami osłów, a wszędzie roiło się od umorusanych, wrzeszczących dzieci. Miesiąc czy dwa po odpłynięciu Szelestowskiego, dzieci te staną się opłacanymi przez polską placówkę, formalnymi „kwatremistrzami” naszych lotników i będą witały nowoprzybyłych w dobrej polszczyźnie:

– Czołem, panie lotnik! Pan też ucieka do Francji?! Zaraz panu wyszukamy odpowiednie mieszkanie!¹⁴

Nasi podchorążowie zostali podzieleni na małe grupki i rozesłani po różnych kwatrach, z poleceniem, by nie rzucać się w oczy. Ekscentryczni amatorzy zamorskich podróży byli jednak

¹³ Jerzy Iszkowski, *Życie będzie biegło dalej aż kark skręci* : t. 2 – *Odwrót*, s. 147.

¹⁴ Władysław Kisielewski, *Podróż bez biletu*, s. 88.

widoczni w całym mieście. Ustalono system łączności, tak aby na wieść o pojawieniu się statku ewakuacyjnego, wszyscy zjawili się w porcie. System zadział, bo gdy tylko na horyzoncie pojawił się grecki statek „Agios Nikolaos”, to port migiem zapełnił się polskimi „turystami”. Tak przebieg zaokrętowania zapamiętał Witold Urbanowicz:

„St. Nicolas” stał zakotwiczony przy nabrzeżu. Ze wszystkich stron, jak mrówki z ukrycia, zbiegali się lotnicy. Przy prowizorycznych stołach zasiedli urzędnicy rumuńscy, odświętnie ubrani i oficjalni. Ustawiliśmy się w długie kolejki i czekaliśmy cierpliwie na ostemplowanie naszych dokumentów. Pogoda była piękna, jak na zamówienie. Przyszła wreszcie i na mnie kolej.

– Zawód? – zapytał urzędnik, trzymając w ręku mój paszport.

– Chwilowo bez zawodu – zaryzykowałem.

– W paszporcie napisano, że jest pan duchownym.

– W tej chwili nie pełnię swoich funkcji, nie mam jurysdykcji.

Rumun popatrzył podejrzliwie:

– Oficer?

Nic nie odpowiedziałem. Przecież w gruncie rzeczy dobrze wie, że wszyscy tu jesteśmy wojskowymi, więc po co ta szopka? Ale Rumun odłożył mój paszport i skreślił nazwisko na liście. Kilku innym również paszportów nie wydano. Rumuni chcieli się wykazać bodaj paroma przytrzymanymi oficerami.

Sprawa była poważna. Jeśli nie dostanę się na statek – cofną mnie do jakiegoś obozu i całą zabawę trzeba będzie zaczynać od nowa. Wydostałem z kieszeni inny paszport, gdzie figurowałem jako stolarz. Podszedłem do innego urzędnika. Ta sama procedura (z tym tylko, że nie ma mnie na liście) – i niestety ten sam wynik. Kilka pytań, zabierają paszport. Moi podchorążowie także mają zmienne szczęście. Ogromna większość przeszła, ale kilkunastu – widzę – odwalili także. Podchorążowie są na ogół bez pieniędzy, ja także, nie ma mowy o wręczeniu zbawiennej łapówki. Wobec tego wydaję rozkaz, aby każdy starał się dostać na statek własnym pomysłem, jak kto będzie mógł. Ale muszą wejść wszyscy. Wsadziłem swój kord pod sweter, ręce do pustych kieszeni. Czekałem na zmrok i robiło mi się coraz bardziej nieswojo. Grupa lotników na wybrzeżu malała. Ci, którzy już byli już na pokładzie – machali do nas rękoma i zachęcali do wrzucenia wartownika w wodę. Byłoby to bezcelowe, zrobiłaby się na pewno poważna awantura. Tylko zmrok mógł na pomóc.

Porucznik Klimek jeszcze był na nabrzeżu. Przeszedł przez „sito” bez trudu. W paszporcie figurował jako kupiec, urzędnik rumuński zlustrował go okiem i jakby się zdziwił, że naprawdę widzi kupca. Podstemplował paszport i życzył dobrych interesów. Teraz Klimek podszedł do mnie:

– Cóż, Le Kuto, zostajesz w Rumunii, czy co?

– Wygląda na to, że nasi rumuńscy alianci wyraźnie sobie tego życzą.

Klimek zniknął gdzieś na parę minut, po chwili wrócił z dużą walizką, znalezioną chyba gdzieś w śmieciach. Była pobrudzona wapnem i lekko naddarta z jednej strony.

– Chodź, zabiorę cię. Nie dlatego, żeś mi wystawił w szkole dobrą opinię, zresztą jedyną w moim życiu, ale dlatego, abyś wreszcie poznał prawdziwego pana. Na chwałę króla jegomości. Bierz tę walizkę, jest pusta, nie zmęczysz się. I pamiętaj: chwilowo jesteś moim służącym.

Po czym pewnym krokiem ruszył do trapu, a ja za nim z walizką. Klimek podsunął pod nos wartownikowi swój paszport, potem swoją metrykę i świadectwo szkolne, pod które włożył parę leków. Wartownik zsalutował i przepuścił nas. Niezwłocznie przeszedłem na drugą stronę pokładu i wrzuciłem walizkę do morza.

– Coś ty zrobił, człowieku! Miałem tam nowe karty, całą talię!

Nie zwracaj głowy kartami. Kupię ci lepsze, kiedy się dorobię na wojnie. Ciesz się, że jesteś na krypie¹⁵.

¹⁵ Witold Urbanowicz, *Wspomnienia legendarnego dowódcy Dywizjonu 303*, s. 151-152.

Spryt ppor. Klimka¹⁶ okaże się zbawienny jeszcze w wielu sytuacjach. Pan Jan odziedziczył tę przedsiębiorczość podobno po ojcu, włościaninie gospodarującym tylko na sześciu morgach, ale za to hojnie obdarzonym przez los gromadką ośmiorga dzieci. Stary Klimek pomimo nader skromnych włości, dobrze ponoć sobie w życiu radził i przekazał ten talent juniorowi. Wykorzystując przeróżne fortele, na pokład dostali się wszyscy lotnicy, poza jednym, który musiał zażyć w tym celu kąpieli w brudnej, gęstej portowej wodzie i został wciągnięty na odpływający statek. Polacy byli wprawdzie obszarpani, niegrzeszący czystością, głodni, ale tak radośni byli po raz ostatni w sierpniu tamtego roku.

Trudno powiedzieć, jaką profesję wpisano do paszportu pchor. Szelestowskiego. Patrząc na jego fotografię, śmiem podpowiedzieć, że student albo seminarzysta byłby w sam raz. Warto dodać, że młode polskie urzędniczki wydające podrobione paszporty, miały niezły ubaw podczas trwającej dniami i nocami pracy. Uwielbiały ubierać w duchowne szaty lotników powszechnie znanych jako kobieciarze. Zapewne dlatego Zumbach został seminarzystą, a Urbanowicz zakonnikiem. Natomiast w miejscowości Eforie wszyscy zgromadzeni tam lotnicy występowali jako zgrupowanie młodzieży akademickiej. Opiekunem grupy był „profesor” Wacław Walter – w rzeczywistości kapitan pilot. Grupie towarzyszył także „dziekan”. Cytowany w tej opowieści pilot por. Jerzy Iszkowski legitymował się paszportem studenta Akademii Sztuk Pięknych w Krakowie.

Niemcy nie mieli natomiast nic przeciwko zasilaniu Francuzów i Anglików rzeszami polskich inwalidów, więc po pewnym czasie od odpłynięcia Szelestowskiego, Bałczik zapełnił się kalekami:

Na drugi dzień rano, zgodnie ze starym przysłowiem: „Wiódł ślepy kulawego – dobrze im się działo”. powlokłem się o kulach w stronę prefektury prowadząc koło siebie „niewidomego” Staszka Wieprzkowicza. Tubylcy ustępowali nam z drogi i z całą życzliwością pomogli wdrapać się na wysokie schody wiodące do budynku, w którym urzędowała komisja dająca wizy.

Doszedłszy do korytarza, przystanąłem ze zdumieniem, a Staszek, któremu wzrok nagle powrócił, wrzasnął przerażony.

– Władek! Chybaśmy zabłądzili. Jesteśmy w szpitalu!

Istotnie, korytarze i poczekalnie były doszczętnie wypełnione połamańcami wszystkich kategorii, od ślepych i kulawych począwszy, a na epileptykach skończywszy. A przecież można powiedzieć, że ci wszyscy, co tam stali, to był wyłącznie personel latający, kwiat lotnictwa polskiego.

Jęki i postękiwania tej gromady połamańców zagłuszyły głos tłumacza wywołującego nazwisko. Zresztą nie wszyscy pamiętali, jak się teraz nazywają, bo w tym chaosie ewidencyjnym, jaki u nas panował, każdy zmieniał nazwisko kilkanaście razy.

Wreszcie się ktoś zgłosił i jęcząc przeraźliwie poczołgał w stronę gabinetu, gdzie urzędowała komisja. Po paru minutach wrócił z wizą w rękę. Drugi z kolei klient wjechał do gabinetu na wózku inwalidzkim zrobionym ze zwykłego krzesła i paru małych kółek.

¹⁶ W Wielkiej Brytanii trafił jako nawigator do jednego z polskich dywizjonów bombowych. Zestrzelony i ranny przedostanie się poprzez Hiszpanię na Wyspy. Po powrocie, na urlopie w Torquay spotka Urbanowicza. Obaj nieomal nie zginą podczas bombardowania przez Niemców tej wypoczynkowej miejscowości.

Po przejściu „połamańców” nastąpiła defilada ślepych i głuchych. Potem szli chorzy na choroby skórne oraz weneryczne, z obrzękłymi twarzami, pokryci wrzodami i zadrapaniami. Ci dostawali wizę szybciej aniżeli połamańcy¹⁷.

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 Palestyny¹⁸, a działalnością poboczną był szmugiel pokątnych towarów. Statki były zatłoczone do granic możliwości, a dodatkową niewygodę stanowił fakt, że musiały sprawiać wrażenie opustoszałych. Toteż przepływając w pobliżu lądu lub innych statków, prawie wszyscy pasażerowie byli stłoczeni pod pokładem we wprost nieopisanym zaduchu. Na Agios było to tym bardziej dokuczliwe, że załoga nie zatroszczyła się o staranne uprzątnięcie ładowni, w której przed naszymi rodakami przewożono barany. Smród w ładowni nie pozwalał na swobodne oddychanie. Wyżywienie było podłe, woda do picia cuchnąca, ale żaden z młodych pasażerów nie przejmował się takimi drobnostkami, skoro uniknął uwięzienia za drutami, a w oddali przesuwały się po raz pierwszy widziane w życiu egzotyczne widoki. Podziwiano je, stojąc zwykle w kolejkach do pokładowych toalet, których było raptem dwie na kilkuset chłopa.



Ilustracja 7. Polscy lotnicy stłoczeni na pokładzie „Agios Nikolaos” w drodze do Bejrutu¹⁹.

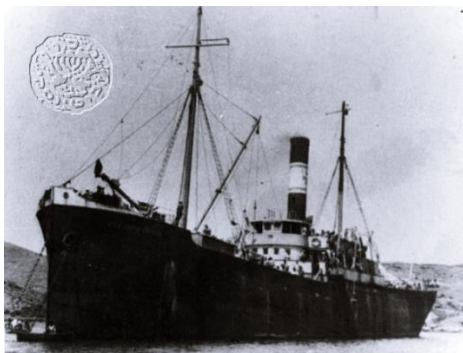
Pewnego październikowego poranka stanęli na redzie w Bejrucie. Wreszcie nie musieli się kryć. Zwiedzali piękne, zamożne miasto i urządzali wycieczki w górzyste okolice. Warunki były dobre, panowała obfitość dobrego jedzenia i wina, całkiem wygodne były także koszary – tyle że podobnie jak w Rumunii, pełne pluskiew. Niektórym Polakom przyszło się zmierzyć z Niemcami z Legii Cudzoziemskiej. Choć wielu z nich trafiło do Legii, uciekając przed Hitlerem, to niektórym zdobycze Führera zdawały się imponować. Siedząc w kafejkach, głośno wyrażali swój zachwyt nad wodzem i zapominając, że wielu z naszych rodaków mówiło po niemiecku, urągali w języku Goethego wyglądającym na oberwańców polskim weteranom:

¹⁷ Władysław Kisielewski, dz. cyt., s. 91-92.

¹⁸ W roku 1939 „Agios Nikolaos” wykonał trzy rejsy z żydowskimi uchodźcami do Palestyny.

¹⁹ Zbiory Fundacji Historycznej Lotnictwa Polskiego, [za:] Jacek Stępowski, *Romuald Suliński*, s. 12.

Pierwsze starcie nastąpiło w bejruckiej tawernie. Niemiec w mundurze legionisty potrafił Polaka i wyraził się obelżywie o polskiej odznace, jaką ten miał na marynarce. W wyniku bójki, jaka nastąpiła, legionieści mimo liczebnej przewagi, oknami uciekali z lokalu, a wezwany przez nich na pomoc patrol z Legii Cudzoziemskiej został rozbrojony i pogoniony razem z nimi. Po paru takich starciach całkowicie zmienili zdanie i dostawali drżączki na samą myśl o walce z Polakami²⁰.



Ilustracja 8. Czerwiec 1939 r. „Agios Nikolaos” podczas przewożenia żydowskich uciekinierów z Europy do Palestyny.

Źródło: National Culture – Zionist Heritage; *en.jabotinsky.org*.



Ilustracja 9. Podchorążowie XIV promocji w Bejrucie.

Źródło: *polishairforce.pl*.

W drodze z Libanu do Francji nie było już potrzeby kryć się pod pokładem zardzewiałej, przemysłowej krypy, a spora część naszych rodaków miała szczęście podróżować w warunkach podobnych, do tych opisanych przez pewnego podchorążego:

Z wielkimi luksusami płyniemy obecnie przez Morze Śródziemne w okolicach Krety. Cenne swe życie powierzyłem statkowi „Exploateur Grandidier”. Jadę jako podchorąży w II klasie i co za tym idzie, jadam jako II klasista. A jadam jak lord, tak jak nigdy dotąd 4 razy dziennie, z tego obiad z 8-9 dań z przystawkami z winem, bananami i innymi szykanami. A co najważniejsze, wyżej wymienione dary Boże zajadam z wielkim smakiem i apetytem, bowiem jak dotąd morska choroba nie ima się mnie. Śpię również lordowsko. Jednym słowem żyję jak nigdy dotąd, no i przynajmniej w najbliższej przyszłości nic podobnego mnie nie czeka²¹.

²⁰ Władysław Kisielewski, dz. cyt., s. 98.

²¹ Józef Tyszko, *Rozkazałem załodze skakać... Pamiętnik pilota Naczelnego Wodza*, s. 29.

FRANCJA

Szelestowski i jego koledzy przyплыli do Marsylii o zachodzie słońca. Wszyscy wylegli na pokład. Podziwiali wielki port i byli przekonani, że wreszcie zmierzą się z Niemcami. Byli pewni, że Francuzi już wszystko przygotowali i po przeszkoleniu na ich najnowszych maszynach, za miesiąc czy dwa zrewanżują się Teutonom za wszelkie krzywdy. Podjechały autokary, aby oficerów zawieźć do miejscowości Salon, a podchorążych do Istres. Kilku oficerów mogło pojechać razem z podchorążymi, a Urbanowicz z chęcią z tej możliwości skorzystał. Pomimo teoretycznie panującej wojny, w cieszącej się pokojem Marsylii, rozświetlone ulice pełne były uśmiechniętych ludzi, z zatłoczonych kafejek dochodziła głośna muzyka i śmiechy. Sporo było podchmielonych i pijanych żołnierzy, którzy w rozmemłanych mundurach, poowijani w kolorowe szaliki popijali wino z wielkich manierek.

Wreszcie Istres, gdzie powitał ich – podobnie jak w Slatinie – pułkownik i identycznie jak tamten rumuński, także ten plótl o przyjaźni. Same koszary okazały się podlejsze niż bałkańskie. Szyby w oknach były powybijane, po salach hulał wiatr, a pozbawione zamków drzwi głośno tłukły o futryny. Stanowiło to dotkliwy problem, gdyż już na przełomie października i listopada dawało się odczuć, że nadchodząca zima, będzie najsroższa z tych, które pamiętali starzy Francuzi. Koszary były ogołoczone ze sprzętów i dopiero późną nocą przywieziono nieco słomy do rozrzucenia na podłogach oraz koce. Po długich targach udało się wywalczyć otwarcie kuchni i ugotować kocioł zupy.



Ilustracja 10. Podchorążowie XIV promocji krótko po przybyciu do Francji i ulokowaniu w koszarach w Istres.

Źródło: *polishairforce.pl*.

Następne dni zeszyły Urbanowiczowi na walce o słomę, koce, piecyki, żywność i węgiel. Przydział tego ostatniego okazał się mikroskopijny w stosunku do potrzeb, ale w piwnicach odnaleziono wielkie zapasy węgla, tyle że strategiczne, nie do ruszenia, zamknięte na cztery spusty i zaplombowane. Biegli w ślusarce polscy mechanicy szybko się z problemem uporali, a nienaruszone plomby i także zamki strzegły teraz pustych piwnic. O lataniu nie było mowy, choć nad Marsylią harcowały bez przeszkód samoloty z czarnymi krzyżami. Trzeba przyznać, że nie wyrządzały szkód i Francuzom najwidoczniej ten stan odpowiadał, bo na pytania Polaków, jak to możliwe, że Germanie tak beztrąsko panoszą się po ich niebie, francuscy oficerowie odpowiadali tylko wzruszeniem ramion. Panował kompletny marazm – jedynie mechanicy znaleźli sobie zajęcie i z nudów majsterkowali przy rosyjskich wrakach z hiszpańskiej wojny domowej.

W połowie grudnia, podchorążych i dowodzących nimi Urbanowicza i Klimka przeniesiono do Lyonu – warunki bytowania niewiele się zmieniły. Szczególnie złe nastroje panowały wśród rezerwistów, bo podczas gdy kadra oficerska i podoficerowie zawodowi otrzymywali pełne francuskie uposażenie, to żołd dla rezerwistów nie starczał nawet na zakup paczki papierosów. Tak symboliczny żołd otrzymywali także rezerwiści francuscy, gdyż władze uznawały, że ci ostatni mogą liczyć na pomoc rodziny, co jednak w przypadku Polaków było absurdem. Nad fortami i terenami wystawowymi Lyon-Bron, gdzie rozlokowano polskich żołnierzy, wciąż latały samoloty, tyle że identycznie jak w Marsylii – niemieckie. Wigilia przebiegła w przygnębiających nastrojach. Minęły cztery miesiące od wybuchu wojny, a dęblińskie orłęża nie oddały choćby jednego strzału i nie spędziły minuty w powietrzu. Wreszcie 4 stycznia władze francuskie i polskie podpisały umowę o utworzeniu polskiej armii i jednostek lotniczych. Jeżeli ktoś oczekiwał, że sprawy ruszą z kopyta, to grubo się pomylił. Sprawy posuwały się do przodu w żółwym tempie, a głównym efektem umowy, było jednolite umundurowanie Polaków. Dobrze i to, bo wreszcie mogli zrzucić zdobyte w Rumunii cywilne łachy i poczuć się wojskiem. Na guzikach i odznakach widniały polskie orły.

Ogólna sytuacja niewiele się jednak poprawiła, a szanse na latanie pozostały mgliste. Jedyne czego nie brakło, to: apele, defilady, przemowy, uroczyste akademie, historyczne odczyty i nic niewnoszące pogadanki. Doszło do wydarzeń, które przeszły do historii pod pojęciem „buntu młodych”. Młodzi oficerowie mieli dosyć chaotycznych rządów oficerów starszych, którzy we wrześniu zwykle nie powąchaliby prochu, a obecnie opływali w dostatki i dbali wyłącznie o swe kariery. Zażądano, aby w dowództwie lotnictwa znaleźli się także młodzi, merytoryczni, wciąż zdolni do latania oficerowie, a drastycznie zmniejszono liczbę „leśnych dziadków”. Wielu „dziadków” popisywało się swą wysoką stopą życiową i nie cknęło im się szczególnie do kraju, bo przybyli do Francji z całymi rodzinami, a niektórym udało się sprowadzić swe małżonki już po wrześniu 1939 r. Delegacja buntowników dotarła do samego gen. Sikorskiego. Premier obiecał, że wkrótce odwiedzi Lyon i zapozna się z sytuacją – słowa dotrzymał. Przestało brakować łóżek, koców i opału, a co najważniejsze, wreszcie rozpoczęły się, wprawdzie na małą skalę, ale jednak szkolenia w powietrzu.

Sfrustrowany Urbanowicz nie zamierzał czekać. Miał dosyć francuskiej gościnności, więc postanowił skorzystać się z oferty brytyjskiego RAF Fighter Command²² i pod koniec stycznia wyjechał za Kanał La Manche. Brytyjczycy zgodzili się bowiem przyjąć kontyngent 300 polskich pilotów, 100 nawigatorów, 50 strzelców i 2000 żołnierzy z personelu naziemnego. Na wyspach znaleźli się wówczas także bohaterowie wcześniej publikowanych na tej stronie internetowej opowieści – pilot Czesław Dziekoński i wtedy radiomechanik Eugeniusz Bala. Już od momentu wejścia do zorganizowanych przez Brytyjczyków kolejowych wagonów, dało się odczuć, że wybierający się za Kanał lotnicy, dokonali właściwego wyboru. Jeszcze nie opuścili Francji, a już nie było śladu po francuskim bałaganie – wszystko działało niczym tryby doskonale wyregulowanej maszyny. Żegnamy por. Urbanowicza z żalem, bo jego wspomnienia pozwoliły na odtworzenie drogi naszego tytułowego bohatera od Dębłina po Lyon.

²² Część dowództwa Królewskich Sił Powietrznych kierująca lotnictwem myśliwskim.



Ilustracja 11. Francja 1939 r. Witold Urbanowicz (w środku, z opaską) i około pięćdziesięciu podchorążych, którym pomógł ewakuować się z Polski do Rumunii i Francji²³.

Pchor. Mirosław Szelestowski z pewnością pozostał we Francji. Mogę tylko snuć przypuszczenia, co tam porabiał. Na początku marca utworzono w Lyon-Bron, Dywizjon Szkolny dla pilotów myśliwskich, który składał się z dwóch eskadr: Szkolenia Myśliwskiego i Treningowej. Szkolenie pilotów myśliwskich odbywało się również w Avord, Bordeaux, Caen, Cazaux, Châteauroux, Clermont-Ferrand, Étampes, Montpellier, Pau, Rennes, St. Etienne, Tours i Versailles. Niektórych adeptów lotnictwa skierowano do Szkoły Podchorążych w Centrum Szkolenia Wojsk Lądowych w Coëtquidan. W przeważającej części przypadków słowo „szkolenie” użyte jest na wyrost. Samolotów było niewiele i zwykle były to graty pamiętające poprzednią wojnę światową. Nawet doświadczonym polskim pilotom trudno było uzyskać przydział do dywizjonów bojowych, więc najprawdopodobniej nasz bohater nie brał udziału w walkach powietrznych po 10 maja, czyli po dniu, gdy Niemcy rozpętali gorącą wojnę na swych zachodnich granicach. Większość z tych szczęśliwców, którzy otrzymali miejsce za sterami, miała chronić z powietrza zakłady przemysłowe, służąc w kluczach potocznie zwanych kominowymi. W jednej z takich formacji znalazł się Zumbach, a że pragnął dobrać się do sztukasów, to wprost kipiał ze złości, gdy francuscy oficerowie traktowali naszego pilota protekcyjnie, lekceważąco i zlecali wykonywanie marginalnych zadań. Nazwiska Szelestowski nie odnalazłem na listach pilotów myśliwskich, którzy brali czynny udział w kampanii francuskiej.

Francuski czerwiec był powtórką polskiego września, a wojenne wypadki rozgrywały się wyjątkowo szybko. 17 czerwca nowy francuski premier poprosił Niemców o rozejm i rozpoczęcie rokowań pokojowych. Już nazajutrz Polskie Radio doniosło z Londynu, że polskie oddziały mają ewakuować się na Wyspy Brytyjskie. Można się tylko domyślać, że pchor. Szelestowski, podobnie jak większość polskich żołnierzy opuścił Francję, przez któryś z portów morskich La Rochelle, Bordeaux, St. Jean de Luz lub Port Vendres. Można przyjąć za pewnik, że ewakuacja odbywała się w trudnym do wyobrażenia chaosie, a statek był zatłoczony do granic możliwości, większość zaś nękaną morską chorobą pasażerów nie spała ze strachu przed niemieckimi torpedami, bombami i minami.

²³ Fotografia ze zbiorów Kazimierza Karaszewskiego, [za:] Nina Britton Boyle, *Skrzydła we krwi. Dywizjon 303 w bazie RAF Northolt*, s. 21.

WIELKA BRYTANIA

Trudno powiedzieć, w którym porcie nasz bohater postawił stopę na brytyjskiej ziemi. Nie wiem też, w jakiej był kondycji, po pełnej przygód ewakuacji i rejsie w mało komfortowych warunkach. Zwykle, nasi rodacy prezentowali się umiarkowanie elegancko, ale bojowo:

Po francuskim odwróceniu i kilkudniowej podróży na węglowej łajbie wyglądaliśmy niesamowicie. Zarośnięci, brudni, w podartych mundurach, z pokrwawionymi bandażami na rękach czy głowach, przypominaliśmy kondotierów z wojny trzydziestoletniej, wracających do domu po nieudanej wyprawie.

Przechodnie przyglądali się nam z zaciekawieniem, a że Polacy lubią pokazywać fason zwłaszcza wobec cudzoziemców, więc też i nasze „szwejki”, spostrzegłszy na ulicach sporo osób płci nadobnej, zaczęły popisy. Najpierw był śpiew, a właściwie wycie żołnierskiej piosenki. Dla większego efektu bractwo maszerowało paradnym niemieckim krokiem, tłukąc podartymi butami w gościnny asfalt szkocki. Efekt, jaki ten popis marszowo-wokalny wywołał wśród tubylców, zachęcił wszystkich do podwojenia wysiłków, co w rezultacie spowodowało zatrzymanie ruchu ulicznego. Nieszczęsny przewodnik, nie wiedząc, jak uspokoić rozwrzeszczaną horde, przyspieszył kroku. Ale nic to nie pomogło. Cała ława rozśpiewanych Polaków kłusowała za nim ani na chwilę nie przestając ryczeć.

Przechodnie, zadowoleni z przybycia na Wyspę tak dzielnych obrońców, zaczęli przyjaźnie wymachiwać parasolami.

Odprowadzani przez wzrastające z każdą chwilą tłumy, głównie kobiet i dzieci, maszerowaliśmy ulicami, tracąc guziki obrywane od mundurów z okrzykiem *souvenir*. Wreszcie ukazało się przed nami boisko sportowe, pierwsza kwatera w tym niemal zupełnie pozbawionym koszar kraju. Byliśmy już blisko bramy, gdy przez tłumy Anglików przemknęło słowo „Dunkirk”, a potem okrzyk widzów zagłuszył nasze śpiewanie.

Zatrzymaliśmy się nieco zaniepokojeni.

Jak się okazało, Anglicy, prawdopodobnie na podstawie na migi prowadzonych rozmów, doszli do przekonania, że jesteśmy ostatnim oddziałem, który osłaniał odwrót ich armii spod Dunkierki. Teraz, chcąc okazać swoją wdzięczność, zaczęli nam ścisnąć dłonie, wpychać do kieszeni papierosy, czekoladę i inne słodczyce, a młode dziewczęta podbiegały do nas z pełnym wdzięczności uśmiechem. Wmaszerowaliśmy w bramę stadionu triumfalnym krokiem, lecz gdy tylko znaleźliśmy się wewnątrz, brama zamknęła się z trzaskiem.

Jak nam wytłumaczył przewodnik, chodziło o odsunięcie od nas tłumy widzów i zapewnienie spokojnego odpoczynku po wojennych przeżyciach na kontynencie.

– My się tak szybko nie męczymy! – oświadczyli Polacy przewodnikowi za pośrednictwem tłumacza i zaczęli tłumnie podchodzić do parkanu, poza którym stały przyglądające się nam Szkotki i Angielki. Uroczę córę Albionu, pomimo nieznamości języka polskiego, nawiązały od razu konwersację na migi, mającą na celu namówienie nas do pójścia do kina lub na dancng. Trzeba było widzieć, jak nasze – nawet najbardziej pokraczne – kreatury zaczęły się wówczas pięknić, mizdrzyć, golić i czesać. Paru rosłych drabów z braku brzytwy goliło się kawałkami potłuczonej szyby, wzbudzając wśród patrzących na tę operację Szkotów zdumienie graniczące z przerażeniem. Poważniejsi zaczęli hamować pięknościów, tłumacząc rzeczowo, że zarośnięci i brudni sprawiamy o wiele większy efekt na damach z Armii Zbawienia krążących wokół i rozdających paczki. Ale nic nie pomogło. Po kilkunastu minutach niemal wszyscy byli ogoleni.

Kosmetyczne przygotowania stanowiły wstęp do wycieczki, jaką odbyliśmy w asyście gościnnych mieszkańców, nie tyle po mieście, ile jego barach. Tam to po raz pierwszy piliśmy szkocką whisky i mocne angielskie piwo, wznosząc wszystkie możliwe toasty. Początkowo wznosiliśmy je po polsku, ale w miarę opróżniania kieliszków i szklanek,

zaczęliśmy przechodzić na angielski, dziwiąc się w duchu, że język ten jest tak zadziwiająco do polskiego podobny. Koledzy, którzy zamiast do barów udali się na dancing, demonstrowali tam nasze narodowe tańce, włączając do ich spisu czardasza i kozaka²⁴.

Nie wiadomo, czy pierwsze godziny pobytu naszego bohatera na Wyspach wyglądały dokładnie tak, jak wyżej cytowanego rezerwisty z 4 Pułku Lotniczego z Torunia. Polscy żołnierze z rozrzewnieniem wspominali serdeczność mieszkańców i niemal każdy rozpoczynał swą brytyjską przygodę w gościnnym Glasgow. Tutaj bowiem przybywali kolejną Polacy po wyokrętowaniu w portach i stąd rozsyłano ich do innych obozów przejściowych w zależności od specjalności wojskowej. Po krótkim tam pobycie lotnicy trafiali zwykle do Blackpool lub innych rozrzuconych wokół tego kurortu punktów zbórnych polskiego lotnictwa. Tutaj nasi lotnicy otrzymywali mundury RAF z naszywkami Poland na rękawach oraz całkiem wysoki – jak na stosunki, do których byli przyzwyczajeni – żołd. Teraz bez cienia wstydu mogli udać się do miasta, by skorzystać z usług jego nader licznych instytucji rozrywkowych. Pierwszy raz od 1 września poprzedniego roku to właśnie przy promenadzie w Blackpool wielu podchorążych miało okazję wzbić się w powietrze. W lunaparku znajdowała się bowiem wielka karuzela, a na jej łańcuchach wisiały gondole w kształcie samolotów.

Miłym zaskoczeniem był fakt, że Wielka Brytania, to nie Francja i rychło polscy lotnicy zasiedli za sterami prawdziwych samolotów. Ci oficerowie RAF, którzy sądząc, że pobici w dwóch kampaniach Polacy, nie grzeszą nadmiarem lotniczych talentów, szybko zmienili zdanie. Dęblin i inne rodzime szkoły pilotażu opuszczały prawdziwe orły, które umiejętnościami co najmniej nie ustępowały tym brytyjskim, a brawurą i zaciętością z pewnością były ich na głowę. Oficerowie RAF rozpoczęli poszukiwanie talentów także pośród personelu naziemnego i wkrótce Polskie Siły Powietrzne dysponowały większą ilością personelu latającego niż kiedykolwiek w kraju. Z pewnością Brytyjczycy słyszeli o konfliktach między lotnikami starszego i młodszego pokolenia. Jako pragmatycy postawili na młodych oficerów. Zasada była prosta – nie latasz, nie dowodzisz jednostką operacyjną. Dla skromnych podporuczników i poruczników, jak Urbanowicz czy Stanisław Skalski otworzyły się drzwi do kariery, a swą energią i talentem zarażali innych. Dla „leśnych dziadków” znaleziono zaś stołki w sztabach, na których pichcili wzmacniające ducha i umoralniające dokumenty, a w wolnych chwilach szukali winnych wrześniewej klęski i snuli intrygi.

Po opanowaniu podstaw języku angielskiego podczas sześciotygodniowego kursu w Blackpool, pchor. Szelestowski trafił zapewne do którejś z eskadr szkolnych, by zapoznać się z brytyjskimi maszynami. Nie wcześniej niż pod koniec 1940 r. znalazł się w jednych z polskich lub brytyjskich dywizjonów, gdzie wypełniał misje jeszcze niekoniecznie bojowe. Mógł to być dywizjon obrony wybrzeża, współpracujący z obroną przeciwlotniczą lub jednostka transportu lotniczego. Służba w brytyjskiej jednostce pozwalała na praktyczne poznanie fachowego języka angielskiego. Niemal wszyscy lotnicy przyznawali, że gdy pierwszy raz usłyszeli w powietrzu, szybko podawane rozkazy i informacje, to była to dla nich kompletna chińszczyzna. Zresztą, jak dużo można się nauczyć w ciągu sześciu tygodni, nawet gdy praktyczną pomocą służy

²⁴ Władysław Kisielewski, dz. cyt., s. 149-152.

uczynna Angielka, a język jest szlifowany podczas konwersacji w pubie. Pewien czas potrwało nim przywykli, że np. *pancake* oznacza lądowanie, a *angels* odpowiada wysokości tysiąca stóp. Wielu lotnikom uratował życie skrót literowy PUAFT. Kokpit samolotu wyposażony był w wiele wskaźników, kontrolki, dźwigni, ale najważniejsze były te zawarte w tym magicznym skrócie: „P – *petrol* (benzyna); U – *undercarriage* (podwozie); A – *airscrew* (śmigło); F – *flaps* (klapy); T – *trim* (trym)”²⁵. Brytyjscy nauczyciele języka angielskiego nie wypuścili ze swych rąk nikogo, kto nie recytował niczym modlitwy znaczenia poszczególnych liter tego skrótu.

Jeżeli trafili do myśliwskiego dywizjonu RAF, to początkowo latali „za Murzyna”, na ostatnim miejscu w szyku bojowym. Latali tak, dopóki nie zginął ktoś lecący w szyku przed nimi – zazwyczaj nie musieli długo czekać. Była to pozycja najbardziej niebezpieczna, bo Niemcy zwykli atakować od tyłu, ale dla początkujących Polaków, było to o tyle wygodne, że nie rozumiejąc słów dochodzących z głośnika, robili to, co poprzedzający ich pilot.

Zanim jednak pan Mirosław trafił do myśliwskiego dywizjonu, musiał wcześniej przejść typowo myśliwskie, bojowe szkolenie. Odbył takie w 58 Operational Training Unit (Jednostka Wyszakowania Bojowego) RAF w Grangemouth. Możliwe, że czasie swojego pobytu w 58 OTU miał nieprzyjemność zetknąć się z czeskim pilotem i instruktorem Augustinem Přeučilem. 18 września 1941 Přeučil poleciał samolotem Hawker Hurricane na lot treningowy nad Kanał z jednym z polskich uczestników szkolenia. Polak wrócił do bazy, Czech zaś zameldował o kłopotach z maszyną i zniknął w chmurach. Wylądował w Belgii w okolicy Bastogne. Mieszkańcy udzieli pilotowi schronienia, a on sam zgłosił się wkrótce do Gestapo, wydając belgijskich patriotów – dwóch z nich zostało zamordowanych przez Niemców. Okazało się, że Přeučil został zwerbowany przez Gestapo już wiosną 1939 r. Szkolenie w OTU było jednak dla Szelestowskiego okazją do zawarcia także znacznie sympatyczniejszych znajomości. Właśnie wtedy, w czasie przerwy w lotach operacyjnych, instruktorami pilotażu bojowego w tym OTU byli bowiem por. Mirosław Ferić i por. Jan Zumbach. Być może nasz bohater szkolił się pod okiem jednego z tych „muszkieterów”.

Pan Mirosław ukończył kurs pomyślnie i w stopniu podporucznika zameldował się 10 lutego 1942 r. w dowództwie legendarnego 303 Warszawskiego Dywizjonu Myśliwskiego im. Tadeusza Kościuszki, zwanego też często Dywizjonem Kosynierów Warszawskich. Kilka dni później był najprawdopodobniej naocznym świadkiem tragicznej śmierci swego instruktora z 58 OTU. 14 lutego por. Ferić zakończył swój dwumiesięczny pobyt w Szkocji i powrócił do Northolt. Czuł się wspaniale, rwał się do walki i wprost z samochodu wskoczył do kabiny Spitfire`a. Na wysokości kilku tysięcy stóp najpierw odłamał się kawałek skrzydła, który za moment urwał usterzenie. Samolot zaczął błyskawicznie spadać pionowo ku ziemi. Ferić otworzył kabinę i na oczach kolegów próbował wyskoczyć. Nie zdążył, samolot z ogromną siłą wbił się na głębokość 2 metrów w płytę lotniska.

Każdy nowicjusz, zanim zasiadł za sterami Spitfire`a, musiał poznać dywizjonowe zasady. Naszemu bohaterowi zajęło to prawie dwa tygodnie, bo jego nazwisko pojawia się na liście lotów 23 lutego. Był to lot ćwiczebny. Odbył jeszcze sporo takich lotów, zanim jego starsi

²⁵ Nina Britton Boyle, dz. cyt., s. 230.

stażem koledzy z 303, odważyli się powierzyć panu Mirosławowi ochronę swych kuprów. Na długo zapamiętał zapewne pewien marcowy dzień, gdy o mało nie rozstał się z życiem. Podczas kolejnego z treningowych lotu maszyna uległa awarii i musiał lądować na łące kilkanaście kilometrów od bazy. Samolot uległ kompletnemu rozbiciu i został spisany na straty, ale Szelestowski wyszedł z katastrofy bez szwanku.

9.2.42	Extremely heavy ground mist throughout the day prevented flying.
10.2.42	An improvement in the weather enabling some flying to take place. Wing formation, cloud flying and squadron combat. P/O Szelestowski and Sgt. Rutecki posted from No. 58 O.T.U. Grangemouth.
11.2.42	No flying
12.2.42	Poor visibility but some P.D. firing practice at the Shoreham range. The Squadron patrolled over the Channel for two hours at height of 3,000 feet providing cover for M.F.Bs. in connection with attacks on Scharnhorst, Guisneau & Prinz Eugen which were proceeding up Channel - No combats

Ilustracja 12. Fragment *No. 303 (Polish) Squadron Operations Record Book, AIR-27-1664-3*, zawierający informację o przybyciu ppor. Mirosława Szelestowskiego w dniu 10 lutego 1942 r.
Źródło: The National Archives; nationalarchives.gov.uk.

W dywizjonowej kronice dzień ten zapisał się jednak na trwałe z powodu innego wydarzenia. Wieczorem dnia poprzedniego, kilku pilotów, a pośród nich Witold Łokuciewski wybrało się dla poprawienia humorów na „Gorączkę Żłota”, jeden z najstynniejszych filmów Chaplina. Film tak im się spodobał, że kupili bilety na następny wieczór, by zażyć kolejną dawkę sprawdzonego antydepresanta. Rankiem 13 marca polecili w eskorcie bombowców zmierzających nad Holandię. Było w miarę spokojnie i dopiero w drodze powrotnej spadł na nich rój Me-109. Wywiązała się ostra walka. Łokuciewski poczuł mocne ukłucie w nogę, obejrzał się i zobaczył, że stracił pół statecznika. Za moment silnik stanął w płomieniach, kabinę zaś wypełnił dym. Dusząc się, obrócił samolot i wyskoczył. Trafił w ręce Niemców i w pobliskim szpitalu przeszedł operację roztrzaskanej przez pocisk nogi. Przy okazji wyjęto z jego ciała kilkadziesiąt innych odłamków, pamiątek po wcześniejszych spotkaniach z lotnikami z Luftwaffe. Na koniec trafił do obozu jenieckiego Stalag Luft III, pod dzisiejszym Żaganiem. Bilans tamtego spotkania wypadł na niekorzyść Niemców, bo zestrzelenie maszyny drugiego z „muszkieterów” przypłacili stratą, co najmniej dwóch Me-109. Wspominałem o kupnie biletu kinowego, gdyż rzesze przesądnych, obcujących na co dzień ze śmiercią lotników żyły w przekonaniu, że planowanie swojej przyszłości, choćby nawet dotyczyło błahostek, było rzuceniem wyzwania losowi. Inna sprawa, że fatum krążyło niejako z urzędu, skoro pierwszym dokumentem, który polecano spisać nowoprzybyłemu do dywizjonu pilotowi, był testament.

Nazwy wybranych polskich stopni wojskowych i ich odpowiedniki w RAF ²⁶			
płk.	pułkownik	Group Captain	G/Cpt
ppłk	podpułkownik	Wing Commander	W/Cdr
mjr	major	Squadron Leader	S/Ldr
kpt.	kapitan	Flight Lieutenant	F/Lt
por.	porucznik	Flying Officer	F/O
ppor.	podporucznik	Pilot Officer	P/O
chor.	chorąży	Warrant Officer	W/O
st. sierż.	starszy sierżant	Flight Sergeant	F/Sgt
sierż.	sierżant	Sergeant	Sgt

²⁶ Rangi wg Wacław Iszkowski, *Życie będzie biegło dalej aż kark skręci* : t. 1 – *Mjr pilot Jerzy Iszkowski*, s. 207.

Nieustający korowód śmierci i zestrzeleń stworzył swoisty system odmierzania czasu we wszystkich polskich dywizjonach bojowych. W przypadku tych myśliwskich mówiono – było to kilka dni przed śmiercią takiego a takiego pilota albo tydzień po strąceniu innego. W dywizjonach bombowych słowo „pilot”, zastępowano terminem „załoga”.

Swoją prawdziwą karierę myśliwca z 303 nasz bohater rozpoczął 23 marca lotem nad Francję. Dnia następnego poleciał ponownie i będzie tam powracał przynajmniej kilka razy w miesiącu. Gdy ppor. Mirosław Szelestowski przybył do Northolt, charakter wojny powietrznej był już całkowicie odmienny od tego podczas Bitwy o Anglię. Zaangażowani w wojnę na Wschodzie Niemcy nie wysyłali nad Wyspy Brytyjskie wielkich bombowych armad. Teraz polscy myśliwcy: osłaniali alianckie bombowce; prowokowali do walki i niszczyli niemieckie myśliwce; eskortowali morskie konwoje; patrolowali przestworza; poszukiwali rozbitków na morzu itp. Niektórzy twierdzą, że największą radość czerpali z tych wypraw, podczas których mieli możliwość popuszczenia wodzy swej husarskiej i ułańskiej fantazji. Śmigali bardzo nisko nad okupowanymi terenami, by zniemacka wyskoczyć gdzieś zza wzgórze, lasu czy budynków i zaskoczyć Niemców. Siali wówczas zniszczenie na lotniskach, lokomotywniach, parkach samochodowych, czy choćby ostrzeliwując pojedyncze ciężarówki. Te nieco awanturnicze wyprawy, których uczestników określilibyśmy w zamierzonych czasach mianem zagończyków, nosiły najpierw kryptonim *Mosquito*, a później *Rhubarb*.

DETAIL OF WORK CARRIED OUT						
BY 303 /Polian/ Squadron						
FOR THE MONTH OF March, 1942						
SECRET						
PAGE No. ...						
(7472) W/L 242291655. 180m. 8/43. P.L. 81-7281.						
DATE	AIRCRAFT TYPE & NUMBER	CREW	DUTY	TIME		DETAILS OF SORTIE OR FLIGHT
				Up	Down	
23.3.42.	AA940 Spit.	F/L Zumbach	Training	17.00	17.30	"A" Flight Test Aircraft
"	AD179 "	F/O Wroblewski	"	17.50	19.15	" " "Map reading Formation
"	AD116 "	F/O Ciestula	"	17.50	19.15	" " " "
"	AB999 "	Sgt Cybulski	"	17.50	19.15	" " " "
"	AD138 "	S/L Kolaczkowski	"	10.15	10.30	"B" " AC/C Test
"	AD383 "	S/L Kolaczkowski	"	10.40	10.55	" " " "
"	AD138 "	S/L Kolaczkowski	"	11.00	11.20	" " " "
"	AD455 "	F/L Daszewski	Operation	14.45	16.30	" Sweep over France
"	AB906 "	F/O Szelestowski	"	14.45	16.30	" " " "
"	AD138 "	F/L Kustrzynski	"	14.45	16.30	" " " "
"	AB929 "	F/O Wojda	"	14.45	16.30	" " " "
"	BL672 "	F/O Marciniak	"	14.45	16.30	" " " "
"	AD383 "	Sgt Belza	"	14.45	16.30	" " " "

Ilustracja 13. Fragment No. 303 (Polish) Squadron Operations Record Book, AIR-27-1664-6, dotyczący pierwszego „wymiatania” ppor. Mirosława Szelestowskiego nad Francją.

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

Operacje polegające na eskortowaniu bombowców zwały się *Ramrod*, a misje te mogły różnić się znacznie w szczegółach. Bywało, że alianckie bombowce zawracały znad brzegów Francji, by powrócić po pewnym czasie w pełnej eskorcie myśliwców. Czas ten był wystarczający, by główna wyprawa zastała niemieckich myśliwców w czasie lądowania i uzupełniania paliwa na ziemi.

Z kolei podczas misji określanych jako *Rodeo*, wcześniej *Sweep*, a po polsku „wymiatanie”, myśliwce pojawiały się nad wrogim terenem w dużej sile, prowokując Niemców do startu i wiążąc ich walką. Celem wymiatania było zniszczenie jak największej liczby wrogich maszyn oraz nękanie nieprzyjaciela. Czasami wraz z myśliwcami leciały bombowce. Wówczas *Rodeo* przekształcało się w *Circus*, a bombowce stanowiły przynętę, która kuszyła Niemców, by rzucić do walki większą liczbę samolotów.



Ilustracja 14. Northolt, początek maja 1942 r. Piloci Dywizjonu 303 obok Spitfire`a VB BL670 RF-K „Kryśia”, który nosił także imię „Wojtek” na okapotowaniu silnika. Stoją na ziemi, od lewej: F/Sgt Giermer (widoczny tylko fragment twarzy), F/Sgt Sznapka, P/O Szelestowski, F/O Schmidt, F/O Kobylański, n/n, F/O Horbaczewski, F/O Marciniak, S/Ldr Zumbach i F/Lt Bieńkowski; na samolocie znajdują się: Sgt Stasik, Sgt Górecki i F/Sgt Adamek, a poniżej w środku F/O Majewski²⁷.

Liczba lotów nad Francję wciąż rosła, a wraz z nimi wydłużała się lista strat. Zdarzało się, że polscy myśliwcy gościli nad kontynentem dwukrotnie w ciągu dnia. 5 czerwca 1942 r. ppor. Mirosław Szelestowski wziął udział w locie oznaczonym kryptonimem *Circus No 88*. Polscy myśliwcy polecili w osłonie sześciu bombowców typu Boston, których zadaniem było dokonanie zniszczeń w porcie w Hawrze. Po kilkunastominutowym, nużącym locie na małej wysokości, alianckich lotników przywitały obłoczki rozpryskujących się w powietrzu pocisków przeciwlotniczych, a w radiu usłyszeli o obecności w pobliżu niemieckich samolotów. Po opróżnieniu przez Bostony komór bombowych myśliwce poleciały jeszcze kawałek w stronę lądu, aby dać pełną osłonę ciężkim samolotom. W tym momencie spostrzegli Focke-Wulfy 190, atakujące ich z wyższego pułapu. Sekcja por. Gładycha wraz z popr. Szelestowskim i sierż. Stasikiem dała Niemcom odpór. O starciu, które zakończyło się zwycięstwem Polaków, opowie osobiście ppor. Szelestowski:

Doszli nas podczas skrętu z małą przewagą wysokości. Prowadzący czwórkę porucznik Gładych zawinął skręt tak, że znaleźliśmy się prawie łeb w łeb z pierwszą czwórką Focke-Wulfów 190, ale nieco za późno, aby móc do nich strzelać. Zobaczyłem, jak od prowadzącego szwaba szły smugi. Pierwsza myśl, że to on strzela, ale spostrzegłem, że te smugi ciągnęły się także za nim, przemieniając się w smugi białego dymu. Byłem tak zaintrygowany, że położyłem maszynę w lewy skręt i patrzyłem, co się z nim dzieje. Dym buchał z niego coraz gęstszy i ciemniejszy. Wreszcie maszyna zwała się półbeczką w korek i po kilku zwitkach przeszła w jakąś bezładną pionową beczkę. Zdawało mi się, że zaczyna się palić, i ogarnęło mnie dziwne uczucie radości. Z tego błogiego stanu wyrwały mnie białe smugi, które spostrzegłem z lewej strony nad głową. To następna dwójka pruje, zabłysło w umyśle i instynktownie zawróciłem w prawo w

²⁷ Jerzy B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1943-1945*, s. 683.

tył nieco z góry. Zobaczyłem, jak pierwszy z dwóch Focke-Wulfów strzelał do mnie. Nie mógł jednak odłożyć odpowiedniej poprawki, bo ja zacieśniałem skręt jak się tylko dało, a on był na dużej jeździe. Przechodził koło mnie około 30 metrów z prawej. Z tyłu za nami i nieco z boku szedł drugi, a jeszcze bardziej z boku jakieś dwie mile widziałem pojedynczego Spitfajera, jak się domyślałem był to porucznik Gładych. Z tyłu za szwabami widziałem jakieś Focke-Wulfy, jak szły w naszą stronę. To wszystko mignęło mi przed oczyma i zostało w pamięci, jak jakiś obraz widziany przez mgłę gdzieś w dalekiej przeszłości. W tym samym prawie czasie przerzuciłem maszynę w odwrotny, to znaczy w lewy skręt. Ciągnąłem wówczas tak, że po odwróceniu się o 180 stopni znalazłem się nad tym właśnie szwabem, co do mnie przed chwilą strzelał, i tylko byłem z 50 metrów za nim. Odłożyłem poprawkę nieco większą i jedyną moją troską było, aby nacisnąć spust w odpowiednim miejscu, bo chciałem, aby działka i karabiny maszynowe strzelały razem. Na chwilę maszyna szwaba wyraźnie się zatrzęsła, a następnie zaczęła walić bezładnie w prawo w dół. Przypominałem sobie jednak, że Niemiec nie był sam, więc pochyliłem maszynę w lewo, gdzie spodziewałem się znaleźć tego drugiego, ale go tam nie było. Gwałtownie przerzuciłem w prawo z równoczesnym skrętem i w międzyczasie rzuciłem wzrokiem za siebie i aż mi się zrobiło nieprzyjemnie. Tuż za mną, po prostu w moich wirach widzę dwa FW. 190 grzejące do mnie równocześnie. Całe szczęście, że byłem już w skrucie. Ale oni też mieli zgryz, bo zanim zdążyłem się do nich odwrócić, pokazali tylko żółte brzuchy, i tak jak lecieli w szyku, tak razem poszli w dół. Począłem się oglądać za swoimi i lekko schodzić. Wtem zauważyłem jakieś dwie maszyny, zbliżające się z prawej strony. Zwracam się do nich, ale nie mogę rozpoznać, bo lecą wprost na mnie. Kładę maszynę w głębszy skręt z równoczesnym wyslizgiem do góry i wyteżam wzrok. Już są bardzo blisko. Zobaczyłem czarne krzyże i równocześnie smugi z działek. Smugi przechodzą pomiędzy silnikiem a prawym płatem, ale... już ich minąłem. Zawracam do nich i widzę, jak ten, co strzelał, wyciąga do góry. Ja idę do niego, jego boczny robi skręt na mnie, a z przeciwnej strony zbliżają się jeszcze dwie maszyny. Nie mogłem wyciągnąć tak jak ten szwab, a dookoła mnie jeszcze były Focke-Wulfy. Dałem więc drapakę we mgłę²⁸.



Ilustracja 16. Focke-Wulf 190G.
Źródło: *samolotypolskie.pl*.

²⁸ *Kosynierzy Warszawscy. Historia 303. Warszawskiego Dywizjonu Myśliwskiego im. Tadeusza Kościuszki – z boju i życia*, s. 289, 290.

Kolejny Focke-Wulf padł wtedy ofiarą sierż. Stasiaka. Po wykonaniu zadania maszyny Dywizjonu 303 powróciły w komplecie do bazy. Następnego dnia, dowódca 11. Grupy Myśliwskiej Leigh Mallory nadesłał telegram z gratulacjami. Dowódcą Dywizjonu 303 został w czerwcu – teraz już major – Jan Zumbach. Większość jego kolegów z okresu Bitwy o Anglię już nie żyła, a on jako dwudziestoosmioletni weteran stanął na czele dywizjonu składającego się z całkiem nowych ludzi. Zachowane relacje lotników dywizjonu z ich lotów, to w dużym stopniu zasługa Ferića, nazywanego kronikarzem dywizjonu. Za jego życia wielu lotników narzekało, że był nieco namolny ze swymi prośbami o wpisywanie relacji do kroniki. Po jego tragicznej śmierci docenili tę archiwalną aktywność i z własnej inicjatywy dokumentowali mniej i bardziej istotne wydarzenia z życia dywizjonu.



Ilustracja 17. Początek listopada 1942 r. Spitfire EN951 RF-D Zumbacha z trzecią wersją jego osobistego godła „Kaczor Donald” (w ostatecznej formie, z dodanym jajem), z kontem zwycięstw oraz proporczykiem Squadron Leadera²⁹.

Każdy następny dzień to szereg lotów bojowych i ćwiczebnych. Dopiero przed zaplanowanymi na 15 czerwca przenosinami do bazy Lindsey piloci mieli kilka dni odpoczynku. Po przenosinach dywizjon wykonuje zadania prawie wyłącznie nad terenem Wyspy, gdzie szansa napotkania nieprzyjaciela była znacznie mniejsza. Mniejsza nie oznacza jednak żadna, czego dowodzą wypadki z 3 lipca 1942 r. O godz. 20 wystartowały na lot patrolowy dwie pary samolotów. W tym czasie niemieckie bombowce były już rzadkością na brytyjskim niebie, toteż gdy do oficera operacyjnego dotarła informacja, że dwa Junkersy 88 po rajdzie nad Anglią i Irlandią lecą prosto w rejon patrolowany przez dywizjon, to puls polskich lotników przyspieszył. Dokładnie nie wiadomo, o co w tej niemieckiej wyprawie chodziło, zwłaszcza że mundury doświadczonych niemieckich lotników zdobiły Krzyże Żelazne, a tylko w jednym z tych Junkersów aż trójka Niemców otrzymała te Krzyże za czyny z roku 1939. Może tak, jak Polakom podczas ich rajdów nad Francją, chodziło wyłącznie o nękanie i sianie zamętu? Butni Niemcy poczynali sobie śmiało, zrzucając bomby na angielskie osiedla i ostrzeliwując przechodniów w małych miasteczkach. W sumie zabili kilka osób i zamienili parę domów w kupę gruzu. Pilot kpt. Ostaszewski pełniący tego dnia obowiązki oficera operacyjnego rozkazał polskim pilotom udać się nad Lincoln i bacznie wypatrywać Niemców. Polowanie zakończyło

²⁹ Jerzy B. Cynk, dz. cyt., s. 684.

się pełnym sukcesem. Kilku Germanów trafiło ekspresem do Valhali, natomiast pozostałych, polscy piloci niczym owczarki strzegące owiec, zmuszali pikowaniem do nieoddalania się i trzymania w kupie, tak aby w komplecie trafili w ręce dzielnych wojaków z Home Guard³⁰:

Czterech swastykowców, wysiadłszy z maszyny, wykonywało szybki bieg, następnie padnij, potem powstań z rękoma wzniesionymi w górę, w zależności od tego, jak nasi myśliwcy wykonywali pikowanie na nich, by im opóźnić ucieczkę. Powodem ich pośpiechu była obawa przed bombami, które wybuchły 25 minut po kraksie. Zaufanie do szacownej instytucji pięćdziesięciolatków zwanej Home Guard, wyraziło się w depeszy jednego z pilotów: „Hallo Alarm! Prześlijcie natychmiast Home Guard do złapania czterech Niemców, bo uciekają³¹.”

Po zestrzeleniu dwóch junkersów piloci wykonywali przez kilka tygodni loty alarmowe, konwojowali okręty i patrolowali niebo nad Wielką Brytanią. Jakieś fatum przesładowało naszych myśliwców, gdyż w ciągu krótkiego czasu rozbili 14 maszyn i tylko w jednym przypadku nie była to wina Polaka. Szczęśliwie obyło się bez ofiar, a po trwającej dzień i noc i harówce dywizjonowych mechaników, niektóre z wraków zdołano reanimować.

W sierpniu poczęły chodzić słuchy o jakiejś nadchodzącej większej operacji. Jak się później okazało, słuchy te dotarły także do Niemców, a Hitler rozkazał przerzucić z frontu wschodniego kilka doborowych jednostek³². 15 sierpnia większość samolotów dywizjonu przeniesiono na lotnisko Redhill, co naszych lotników utwierdziło w przekonaniu, że „będzie wojenka”. Ppor. Szelestowski doleciał tam trzy dni później jako jeden z ostatnich. Tego samego dnia, przed obiadem wezwano dowódców na odprawę do Northolt, gdzie rozerwano wielką czerwoną kopertę z napisem *Most Secret*. Ogłoszono szczegóły wyprawy. W stosunku do rozmiarów operacji, niektórym z obecnych dziwny wydał się lekki ton, z jakim o niej mówiono: „Anglicy byli bardzo pewni siebie i coś lekko traktujący całą eskapadę – taki sobie trochę większy weekendzik³³”.

19 sierpnia rozpoczęła się operacja o kryptonimie *Jubilee*, która przeszła do historii pod nazwą Rajdu na Dieppe. O 9.35 kpt. Zumbach poprowadził dwanaście samolotów nad ten francuski port. Na wiele mil przed celem przelecieli nad zmierzającymi ku francuskiemu wybrzeżu konwojami złożonymi z okrętów i barek inwazyjnych. Nad miastem unosił się dym i już z oddali widoczne były liczne pożary. Za moment przywitał ich wściekły ogień artylerii przeciwlotniczej, a wkrótce potem ujrzeli niemieckie samoloty. Nadarzała się okazja do poprawienia statystyki strąceń. Porucznik Socha wziął na cel Junkersa 88, a por. Tadeusz Kołdecki³⁴ Dorniera 217, na pozostałych zaś spadło stado około dwudziestu Focke-Wulfów. Por. Eugeniusz Horbaczowski napisał później: „Jeszcze takiej rąbaniny nie widział. Wszędzie jednocześnie: w powietrzu, na ziemi w wodzie. W porcie się pali. Jeden z naszych okrętów też,

³⁰ W jej skład wchodziło ok. 1,5 miliona ochotników, uznanych za niezdolnych do pełnienia służby w regularnej armii przede wszystkim ze względu na wiek. Dlatego zapewne zwana była potocznie „Armią tatusia”.

³¹ *Kosynierzy Warszawscy...*, s. 299.

³² Chodzi o: Dyw. SS „Das Reich”, Dyw. „Leibstandarte Adolf Hitler”, Dyw. Piechoty „Grossdeutschland”, Bryg. „Hermann Goering”.

³³ *Kosynierzy Warszawscy...*, s. 308.

³⁴ Zginie 14 września 1943 r. w wypadku lotniczym.

a ja się palę do Niemców”³⁵. Udało się posłać do morza bez strat własnych oba wspomniane bombowce oraz co najmniej dwa Fw-190. Co do zestrzelenia pary innych nie było całkowitej pewności. Polacy powrócili do Redhill o 11.15, a tuż przed pierwszą wyruszyła za Kanał kolejna dwunastka, tym razem dowodzona przez por. Bieńkowskiego. W dole płonął przynajmniej jeden aliancki okręt, a całe wybrzeże wokół Dieppe usiane było pożarami. Także i tym razem na spotkanie Polaków wyleciały Fw-190 i już po chwili Luftwaffe musiała skreślić ze stanu, co najmniej dwie kolejne maszyny.

Trzy godziny później, na czele następnej dwunastki, atak poprowadził po raz drugi tego dnia mjr. Zumbach. Tym razem chodziło głównie o ochronę powracających okrętów przed atakami wrogich bombowców, eskortowanych przez Fw-190. Pomimo zaciętej niemieckiej obrony, udało się strącić dwa Heinkle 111. Niestety, nie obyło się bez strat – z misji nie powrócił por. Adam Damm. Więcej szczęścia miał sierż. Aleksander Rokitnicki, który wylądował w bazie, czymś bardziej przypominającym rzeszoto niż samolot.

Po trzech godzinach nastąpił jeszcze jeden wylot celem ochrony konwoju – nie napotkano nieprzyjacielskich samolotów. Bilans zestrzeleń dywizjonu znacznie się tego dnia poprawił i nie omieszkały o tym napisać brytyjskie gazety. Nasz bohater wprawdzie nie zapisał na swym koncie zwycięstwa, ale z pewnością zaliczył niejedną asystę. Operacja *Jubilee* zakończyła się klęską, którą z góry wkalkulowano w przedsięwzięcie. Na temat jej celu krąży wiele teorii. Jedna mówi np. o chęci pokazania Stalinowi, że wprawdzie alianci planują otworzyć drugi front, ale jest na to jeszcze za wcześnie. Według zaś innej prawdziwym celem było wykradzenie maszyny szyfrującej Enigma z siedziby niemieckiej admiralicji przez grupę brytyjskich komandosów, sam zaś rajd był tylko przykrywką dla tej misji. Jaki by jej cel nie był, to od tej pory Hitler nie znał dnia i godziny i musiał stale utrzymywać we Francji potężne siły gotowe do odparcia inwazji.



Ilustracja 18. Spitfire`y Dywizjonu 303 prowadzone przez S/Ldr Zumbacha, w ciasnej formacji ponad chmurami przed desantem pod Dieppe. Na przedzie kadłuba samolotu dowódcy widać „Kaczora Donalda” z uniesionym kijem baseballowym³⁶.

³⁵ *Kosynierzy Warszawscy...*, s. 314.

³⁶ Jerzy B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, s. 263.

20 sierpnia dywizjon powrócił do Lindsey. Polska i brytyjska flagi lotnicze, powiewały teraz w towarzystwie amerykańskiej. Stacjonował tu bowiem 94 Dywizjon Myśliwski Sił Lotniczych USA. Polscy kosynierzy wtajemniczali swych amerykańskich kolegów w praktyczne aspekty walki powietrznej z Niemcami. Podobno nigdy nie traktowali Jankesów jak żółtodziobów, ale jak kolegów po fachu. Po skończonej służbie razem spędzali czas w pubach. Jeden z przybyszy zza oceanu zanotował w dywizjonowym dzienniku: „Wyjeżdżałem ze Stanów z nadzieją, że poznam najlepszych lotników świata [...] cel ten zrealizowałem”³⁷. Sława 303 dotarła za Atlantyk, a pilot polskiego pochodzenia Francis Gabreski wpadł na pomysł, aby uczyć się u najlepszych i poprosił dowództwo o pozwolenie na ten indywidualny tok szkolenia. Chwilowo Dywizjon 303 wycofano jednak z walki celem regeneracji sił i trafił do Dywizjonu 315. Nauka nie poszła w las. Wojnę zakończył z 28 udokumentowanymi strąceniami na koncie, zostając tym samym amerykańskim asem nad asami. Do tej imponującej liczby dorzucił później 5 Migów, które zestrzelił podczas wojny koreańskiej.



Ilustracja 17. Wojna Koreańska. Pułkownik Francis Gabreski obok swego F-86A Sabrejet.
Źródło: *America's Top Gun in Europe and First Two-Wars Ace*; na stronie *historynet.com*.

Gdy amerykańscy myśliwcy wciąż się szkolili, to Polacy eskortowali ich kolegów z jednostek bombowych 8 Armii Powietrznej. Było to tym bardziej niebezpieczne, że w odróżnieniu od Brytyjczyków, Amerykanie preferowali naloty w świetle dziennym, a na wprowadzenie do akcji myśliwców dalekiego zasięgu P-51 Mustang trzeba jeszcze było nieco poczekać:

Nic więc dziwnego, że amerykańskie załogi bombowe, tak wcześniej załogi RAF-u, zachwyciły się umiejętnością Polaków w niedopuszczaniu niemieckich myśliwców. Polscy piloci opracowali wyjątkową formację, tworząc wokół bombowców ochronny kokon. Samoloty zajmowały pozycje w przodzie, bezpośrednio nad wyprawą bombową, oraz poniżej niej w tyle. Ta taktyka okazała się tak skuteczna, że Amerykańskie Siły Powietrzne wystąpiły w końcu z prośbą do RAF-u, by zastosowały ją wszystkie brytyjskie skrzydła eskortujące. Amerykanie cenili Polaków również za niezwykłą troskliwość, jaką okazywali bombowcom w tarapatkach. Nieraz zdarzało się na przykład, że samoloty Dywizjonu Kościuszkowskiego krążyły na zmianę nad uszkodzonym B-17, który wodował przymusowo na Kanale. Polacy rzucali się na każdy niemiecki samolot, atakujący bezbronną załogę bombowca w gumowych łódkach ratunkowych, i starali się pozostać przy niej aż do nadejścia pomocy³⁸.

³⁷ Lynne Olson, Stanley Cloud, dz. cyt., s. 233.

³⁸ Tamże, s. 234.



Ilustracja 18. Sierpień 1942 r. Amerykańscy personel 1 Grupy Myśliwskiej USAAF i polscy myśliwcy z Dywizjonu 303 na lotnisku Kirton-at-Lindsey. Na drugim schodku od lewej: Adam Wojda, Everett Humphrey, Longin Majewski, Tadeusz Powierza, Wesley Pringle, Mirosław Szelestowski, Norman Widen, Stanisław Socha, Antoni Kolubiński, Richard McWgeter.

Źródło fotografii i opisu: American Air Museum in Britain; americanairmuseum.com.



Ilustracja 19. Northolt, 29 sierpnia 1942 r. Piloci Dywizjonu 303, oczekują w piknikowej atmosferze na wezwanie do lotu. Od lewej: F/O Longin Majewski, P/O Mirosław Szelestowski, Sgt Alojzy Rutecki, F/O Antoni Kolubiński, Sgt Stanisław Górny, Sgt Włodzimierz Chojnacki, P/O Tadeusz Powierza.

Źródło fotografii i opisu: Imperial War Museum; iwm.org.uk.

Na 1 września 1942 r. przypadło kolejne święto dywizjonu. Planowano o wiele większe uroczystości, ale Rajd na Dieppe zakłócił przygotowania. Święto uświetnić miał swą obecnością książę Kentu, ale zginął 25 sierpnia w katastrofie lotniczej w Szkocji. Nie zawiódł natomiast prezydent Władysław Raczkiewicz, który osobiście zawiesił odznaczenia na piersiach lotników. Od tego dnia baretka Krzyża Walecznych ozdabiała także mundur ppor. Mirosława Szelestowskiego.

OPERATIONS RECORD BOOK		Page
of this form in E.R. and A.C.I., Manual, Pt. II., chapter XX., and Book.		No. of pages used for
of (Unit or Formation) 303 /Polish/ Squadron		
Date	Time	Summary of Events
1.9.42		Squadron released from duty for the day in view of the Squadron anniversary. The Squadron paraded at 10.00 hrs to await the arrival of the President of the Polish Republic, M. R. aczkiewicz accompanied by Air Vice Marshal Ujejski Commander of the Polish Air Force and General Dyziaży Debinski. Mass was held in Hanger No. 3 followed by Squadron parade and decoration of pilots and ground staff by the President. Dive part by Wellington a/c of 303 /Polish/ Bomber Squadron. The President then took the salute on the Squadron march past. Dinner was held in Hanger No. 5. G/Opn Pawlikowski and G/Opn McEvoy of Fighter Command were present, together with W/Odr. Kellott, D.S.O. D.F.C., V.M. the British Squadron Leader who formed the Squadron in August 1940 and S/Ldr. Upton the former Squadron Adjutant. Dancing was held in the Hanger in the evening. Following personnel decorated: <u>KRZYŻ WALECZNYCH</u> : P/Lt. E. Białkowski, P/Lt. J. Marciniak P/O E. Hrabczewski, P/O A. Kolubinski, P/O J. Schmidt, P/O L. Majewski, P/O G. Sobiecki P/O Glowacki, P/Sgt. Garner, P/Sgt. Balza, P/Sgt. Fuchs, Sgt. Stasiak, Sgt. Chojnacki, Sgt. Rutecki, P/O Szelestowski, P/O T. Koleski, P/O S. Socha. <u>KRZYŻ WALECZNY</u> - P/O A. Mikolajczak, P/Sgt. H. Starzynski, P/Sgt. J. Busko. <u>REGOZOWY KRZYŻ</u> Sgt. Lemanski, Sgt. Ruzicka, Sgt. Zgraja.

Ilustracja 20. Fragment No. 303 (Polish) Squadron Operations Record Book, AIR-27-1664-17, dotyczący odznaczenia Krzyżem Walecznych m.in. ppor. Mirosława Szelestowskiego. Źródło: The National Archives; nationalarchives.gov.uk.

Kolejne miesiące, kolejne loty i co za tym idzie następne nazwiska, przy których pojawia się dopisek „zaginiony”, po pół roku zastępowany przez „uważany za poległego”. 1 grudnia 1942 r. mjr. Zumbach, chwilowo odchodząc do sztabu 9 Grupy Myśliwskiej, przekazał dowództwo por. Kazimierzowi Bieńkowskiemu. Służbę w sztabie Zumbach określał dwoma słowami: „śmiertelna nuda”³⁹. W połowie grudnia dywizjon wziął udział w dużej akcji osłaniania 90 amerykańskich superfortec, które leciały na bombardowanie składnic samolotów we francuskim Rumilly.

Na 24 grudnia przypadła czwarta wigilia na obczyźnie i jest to okazja, aby przyjrzeć się, jak wyglądał świąteczny stół w Dywizjonie 303: „Czego tam nie było – bigosy, mięso zimne i gorące, kielbasa polska, cielęcina zimna i zimne nóżki, sałaty przeróżne, śledzie na dziesięć różnych sposobów przyrządzone, whisky angielskie i piwo. Nie była to polska wilia z barszczem i uszkami, z karpem i kluskami z makiem, nie był to również posiłek angielski z indykiem i *Christmas pudding*, był to raczej obiad żołnierski, gdzie każdy chciał polskiego znów skosztować jada i najeść się tak, by do następnych świąt starczyło. Opłatek tylko został i nastrój nie tylko polski, ale i świąteczny”⁴⁰.

Obojętnie jak bogato dywizjonowy stół był zastawiony, to brytyjscy i amerykańscy lotnicy zawsze powtarzali, że w oczach nawet tych tryskających humorem, głośno śmiejących się Polaków zawsze był widoczny smutek. Pilnowali się, aby ze zwykłej uprzejmości nie zapytać, jak to mieli w zwyczaju czynić między sobą – A co tam u twojej rodziny?

Koniec roku 1942 został uświetniony zestrzeleniem pięćsetnego niemieckiego samolotu przez operujących na Wyspach polskich myśliwców. Zaszczyt ten przypadł ppor. Henrykowi Pietrzakowi z Dywizjonu 306. Tuż po sylwestrze doszło do zabawnego wydarzenia. Brytyjska obrona przeciwlotnicza zestrzeliła Dorniera. Niemieccy lotnicy wyszli z tego cało, a uciekając, trafili z deszczu pod rynnę, bo prosto pod bramę bazy RAF. Na pytanie wartownika – Kim są?

³⁹ Jan Zumbach, dz. cyt., s. 95.

⁴⁰ *Kosynierzy Warszawscy...*, s. 338.

Coś tam poczęli bąkać łamaną angielszczyzną, że nie są Anglikami i pobłądzili. Wartownik przypatrzył się gościom i orzekł: „A to wy Polacy, a to wasze mundury”⁴¹. Po czym pozwolił im odejść, wskazując uprzejmie drogę. Według zaś innych relacji wartownik wpuścił ich do bazy, przez którą bez przeszkód przemaszzerowali, by wyjść inną bramą. Później wpadli w ręce weteranów z Home Guard.

Styczeń 1943 r. to zwykła, twarda lotnicza służba. Kilka wymiatań nad Francją, konwojowanie okrętów, codzienne patrole oraz niekończące się loty ćwiczebne. W połowie miesiąca do Northolt powrócił w stopniu podpułkownika Zumbach, stając na czele skrzydła, składającego się z kilku dywizjonów. 1 lutego nastąpiło przebazowanie do Heston, a dziesięć dni później samoloty poleciały jako gwardia przyboczna jakiejś ważnej osoby – według jednych był to król, według zaś innych Churchill. Podobnie wyglądały następne miesiące. Uciążliwym urozmaicaniem codziennej służby były przeprowadzone w początkach marca ćwiczenia „Spartan”. Samoloty wymalowano w agresywne czarno-białe barwy i przez ponad tydzień trwały niekończące się loty. W tym samym miesiącu szczególną wytrzymałością wykazał się sierż. Stanisław Górny. Podczas wykonywania nad Francją roboty zagończyka, został ciężko ranny w lewą rękę. Miał pogruchotane kości i porozrywane mięśnie. Pomimo tego doleciał do bazy. Wprawdzie z upływu krwi robiło mu się ciemno przed oczami, ale zdołał wylądować – samolot rozbił, ale sam przeżył.

4 lipca 1943 r. nadeszła jeszcze nieoficjalna informacja o śmierci gen. Władysława Sikorskiego w katastrofie lotniczej na Gibraltarze. Dwa dni później, start do misji *Rodeo No 240* oderwał polskich myśliwców od ponurych rozmyślań. Dywizjon 303 wystartował w sile dwunastu samolotów pod dowództwem por. Longina Majewskiego. Za sterami jednej z maszyn zasiadał ppor. Mirosław Szelestowski. Po stoczeniu nad Francją walki z Messerschmittami polscy lotnicy natknęli się w drodze powrotnej na Focke-Wulfy. Relację z tego dramatycznego lotu zda nasz tytułowy bohater:

Byliśmy bardzo przygnębieni i wstrząśnięci katastrofą w Gibraltarze. Orędzie Prezydenta Rzeczypospolitej oraz rozmyślenia własne wywlekły na wierzch raz jeszcze naszą polską krzywdę i niedolę. I raz jeszcze zapiekł się ból i chęć odwetu.

Dla otoczenia pozostało jednak to samo co przedtem – na pozór beztróskie oblicze. Polak je tylko rozumie, bo cierpi i czuje to samo. Pierwszy raz od wielu dni byłem naprawdę rad, że wstałem tak wcześnie. Było cicho, powietrze takie świeże i niebo takie samo jak w Polsce. Boże, ileż to czasu upłynęło, kiedym ja takie niebo przed wschodem słońca oglądał w kraju. Tak myślałem, jadąc rowerem do *dispersalu*⁴². I tak mi było jakoś dobrze, że zacząłem sobie mrużyć pod nosem „Kiedy ranne...”.

Lecimy na wyprawę myśliwską we dwa dywizjony. Nad Francją kręcimy się tu i tam w poszukiwaniu nieprzyjaciela. Gdzieś na południowy wschód od Amiens zauważono jakieś maszyny. Leciały około 10 000 stóp poniżej. Wódz wyprawy, prowadzący tego dnia dolny dywizjon, dał rozkaz do ataku i sam zjechał pierwszy. Ja ze swoją czwórką dałem też nura do nich i nadrabiając odległość szybkością, znalazłem się u celu tuż przed wodzem. Ciągle jednak nie mogłem rozpoznać, co to za maszyny. Jednego byłem pewien, że to nie Focke-Wulfy. Mogłem już otworzyć ogień na pierwszego z prawej,

⁴¹ *Kosynierzy Warszawscy...*, s. 347.

⁴² Obszar przylegający do pasa startowego, połączony z tym pasem osobnymi drogami, używany do rozśrodkowania samolotów, by uchronić je od zniszczenia z powietrza. Każde miejsce bazowania samolotów były otoczone wałami i zamaskowane [przyp. aut.].

ale byłem niezdecydowany i bałem się, żeby to nie okazały się Spifajery, więc wyrwałem w górę, aby się upewnić, co to ostatecznie jest. Wtedy widzę, jak do następnej maszyny „grzeje” jeden z naszych. Chciałem już krzyknąć: ty... nie strzelaj do Spitfajera, ale właśnie gdy zadymił i wywrócił się w prawo, widzę krzyże – był to Me. 109. Złość mnie ogarnęła, że ja swoją, i to jaką rzadką okazję zmarnowałem. Rzuciłem okiem za następnym. Jest, jest, zaraz go dojdę, ale spojrzawszy na moment na tego pierwszego i widzę, jak w płomieniach wali on piką do ziemi. Dobrze mu tak – myślę i gonię wzrokiem za swoim wybranym. Mam go na celowniku – jeszcze chwileczkę i zaraz go dojdę z bliska. Wtem, o niech to...! Jakiś Spitfire wlaź mi w drogę, więc znów strzelać nie mogę. On tymczasem rąbnął serię, a po szwabie aż się zakurzyło. Odskokczyłem w prawo, żeby się z nim nie zderzyć, ale zaraz skręcam w lewo i widzę, jak mój szwab kreci korek. Ja więc znów w pikę i do niego. Teraz to cię już rąbnę, boś mnie zgniwał – myślę sobie. I rzeczywiście! Ledwom uleciał ze sto metrów, a mój szwab już wisi na spadochronie. No, to czy choć zdjęcie zrobione – wyrwało mi się przez zaciśnięte zęby. Ale gdzież tam – jak pech to pech. Właśnie przypomniałem sobie, że fotokamera nawalona. Klnę na czym świat stoi, na siebie, na tego Spitfajera, co mi dwóch szwabów przed samym nosem ustrzelił.

Tymczasem co miało spaść, to spadło. Cała wyprawa wyciągnęła w lewo do góry – ja zostałem sam. Ciągnę się dobre pięć mil za Dywizjonem. Jestem już nad brzegiem i zaraz dojdę do swoich, a tu artyleria jak nie przygrzeje między nas! Zaraz się wszyscy rozprysli po niebie – dobrze grzeją, nie ma co. Omijam więc tę zaporę z prawej strony, oddalając się jeszcze tym samym od reszty. Oglądam się więc dookoła, a zwłaszcza za siebie, bo pomimo że jestem sam, to mam jeszcze w pamięci te kilkadziesiąt maszyn niemieckich, zapowiadanych przez „Operation”. Są! Trzy punkciki widzę bardzo wyraźnie. Daleko z tyłu i nieco wyżej. Zobaczył je także ktoś inny i zapowiedział przez radio. Przyglądając im się uważnie, widzę, jak rosną w oczach – widocznie nas gonią. Ledwieśmy przelecieli z piętnaście mil, a szwabów już nas dochodzą. Widzę, że to Focke-Wulfy 190. Zapowiadam więc przez radio, że dochodzę z tyłu, z dołu, z prawej. Przeszli przede mną z lewej, kilka tysięcy mil niżej [zapewne chodziło o stopy] – widocznie nie zauważyli.

Mówię więc, że ja idę za nimi i atakuję. Zawrócili nasi w tył na prawo i szwabów też. Jeden w górę w lewo, dwa w dół w prawo. Ktoś krzyczy: „Strzelają!”. Ja walę w pice do nich, bo nie chcę, żeby mnie ktoś i tym razem uprzedził. Biorę na celownik prowadzącego szwabów, gdyż mi się zdaje, że krzyki odnoszą się do kogoś, do kogo ten szwab strzela, a czasu mało. Jeśli mam komuś pomóc, to muszę to zrobić szybko – natychmiast.

Dostałem go na celownik w prawym skrucie, ale jakoś nic... on leci dalej. Wlażłem mu więc w ogon i teraz bez poprawki długą, bardzo długą serię. O tak! – teraz jest OK! Widzę wybuchy pocisków działek na prawym i lewym skrzydle. Już nie klnę teraz, nie myślę o niczym, tylko cisnę na spust i jednym moim pragnieniem jest zobaczyć więcej tych wybuchów. I zobaczyłem, jak się kawały płatów odrywają. Szwab już nie kręci, tylko wali piką do morza.

Nagle, nie zdając sobie sprawy dlaczego, zaczynam kręcić w lewo, skręt bardzo ciasny, a ja jeszcze ciągnę i widzę Focke-Wulfa za ogonem, jak strzela do mnie – no już przestał... ależ patałach, przecież widzę jego płaty z góry, jak on mógł do mnie strzelać. Zrobiłem całe okrążenie, zanim go zgubiłem. Teraz już widzę, jak mu jakiś Spitfajera siedzi na ogonie. No, nic mu już nie pomoże. I rzeczywiście, za chwilę szwab pływał w kanale. Ten Spitfajera to był Tadek Kotecki.

Tymczasem trzeba było myśleć o powrocie na lotnisko, bo miałem jeszcze tylko 15 galonów, a do domu daleko. Zawróciłem więc na północ⁴³.

⁴³ Kosynierzy Warszawscy..., s. 401-403.

Polscy piloci dolecieli do bazy na oparach benzyny. Poza Mirosławem Szelestowskim niemieckie samoloty zestrzelili jeszcze por. Tadeusz Kołecki i sierż. Aleksander Kwaśniewski. Por. Stanisław Socha uszkodził⁴⁴ z pewnością kolejnego Fw-190. Lipiec i sierpień to okres wzmożonej aktywności alianckich bombowców i prawie codzienne wyloty w eskorcie bombowców. Najważniejsze było bezpieczeństwo ich załóg, a na niemieckie prowokacje mające na celu rozproszenie ochrony odpowiadano tylko w ostateczności. Do takiej sytuacji doszło 17 sierpnia. Piloci dywizjonu zestrzelili trzy szczególnie natrętne Fw-190, a jeden prawdopodobnie⁴⁵. Kilka dni później skarcono kolejnych namolnych pilotów Luftwaffe.

Podczas misji *Ramrod No 125* z 24 sierpnia jedna z amerykańskich Fortec B-17 została trafiona przez artylerię przeciwlotniczą i dymiąc zawróciła do bazy. Kilka maszyn Dywizjonu 303 zostało wyznaczonych do ochrony tracącej wysokość maszyny. Pojedynczy Fw-190, nie zważając na polską eskortę lub jej nie zauważając, rzucił się na pozornie łatwą zdobycz. Za moment pikował ku ziemi zestrzelony do spółki przez por. Majewskiego i sierż. Tadeusza Szymkowiaka⁴⁶. Załoga fortocy nie zdołała dolecieć do zbawiennego, brytyjskiego brzegu i wodowała na Kanale. Polacy latali nad miejscem wodowania, aż do momentu przybycia ratunkowych ścigaczy. Za kilka dni do dowódcy dywizjonu przyszedł list z podziękowaniami od pani o nazwisku Blanche Majka za uratowanie jej brata, członka załogi owego bombowca:

Czytałam właśnie artykuł w dzisiejszej porannej gazecie i dlatego piszę do Pana. Nie mam słów na wyznanie swych uczuć w stosunku do Pana i pilotów, którzy uratowali od pewnej śmierci mego brata i jego załogę. Jeżeli jest coś, co Pan potrzebuje, albo jeżeli życzyliby Pan sobie jakiś upominek z Ameryki, proszę dać mi znać, ponieważ będzie to wyrażeniem mojej wdzięczności. Jestem również pochodzenia polskiego, ale ponieważ słabo władam językiem polskim, piszę po angielsku, aby Pan mógł lepiej zrozumieć ten list. Jak długo istnieją ludzie o waszej dzielności, miłości i zrozumieniu dla innych, Polska nigdy nie zginie⁴⁷.

Kolejne tygodnie to prawie codzienne loty bojowe. Nie dochodzi do spotkań z wrogimi myśliwcami. Niemcy dokonują ataków dopiero poza zasięgiem Spitfire`ów. Szczególnie pracowity i obfitujący w wymierne sukcesy okazał się 6 września. Najpierw piloci wystartowali, by ratować „kąpiące się w Kanale” załogi postrzelanych Fortec. Później zaś eskortowali bombowce lecące nad Amiens. Tym razem Niemcy nie wytrzymali nerwowo i na Spitfire`y rzucił się rój Fw-190 i Me-109. Polacy dali im godną odprawę. Pięć wrogich maszyn skierowało swe dzioby ku ziemi, a liczba zestrzeleń dokonanych od momentu powstania Dywizjonu 303 przekroczyła dwieście. Obyło się bez strat. Kilka Spitfire`ów zostało wprawdzie mocno postrzelanych, ale wszystkie wróciły do bazy. 23 września przyniósł kolejne sukcesy. Jeden Fw-190 został zestrzelony na pewno, a trzy prawdopodobnie. Sierż. Wiktor Kempka przypłacił ten triumf kąpielą w Kanale⁴⁸. Po 40 minutach został wyłowiony przez

⁴⁴ Uszkodzenie – doszło do widocznego uszkodzenia wrogiego samolotu, zauważono np. odpadające fragmenty poszycia.

⁴⁵ Prawdopodobne zestrzelenie – wrogi samolot został uszkodzony w takim stopniu, że przypuszczalnie uległ późniejszemu rozbiciu.

⁴⁶ Poległ w walce powietrznej stoczony we 23 września 1943 r. nad francuskim Amiens.

⁴⁷ *Kosynierzy Warszawscy...*, s. 419.

⁴⁸ Po strąceniu w maju 1944 r. trafi do niemieckiej niewoli.

brytyjski hydroplan ratunkowy i tak wspominał finisz tej stresującej przygody: „W bazie wodnopłatowców opiekowano się mną jak małym dzieckiem. Po oględzinach lekarskich wyciągnąłem znakomitą »tea« i zacząłem wypoczywać typowo po angielsku. Wieczorem moi wybawcy Anglicy urządzili party, po których wróciłem na chwiejących nogach, śpiewając skutecznie”⁴⁹. Tym sposobem elitarny The Goldfish Club, zrzeszający ocalonych z morskiej toni lotników powiększył się o jeszcze jednego członka⁵⁰. Październik 1943 r. zszedł na intensywne działania bojowe, ale polscy piloci byli zniechęceni faktem, że Niemcy schodzili im z drogi i nie było okazji do podrasowania statystyki strąceń.

12 listopada personel latający dywizjonu przeniesiono do bazy RAF Ballyhalbert w Irlandii Północnej. Nadszedł czas odpoczynku. Tamtejsi mieszkańcy z zainteresowaniem oglądali egzotycznych przybyszów, o których słyszeli wiele fantastycznych opowieści – dobrych i złych. Polak miał się charakteryzować urodą w stylu bałkańskim i niezbyt przyjaznym stosunkiem do otoczenia, a każde spotkanie niewinnego dziewczęcia z tym osobnikiem kończyło się podobno ciążą. Pomimo tych niezbyt przychylnych naszej nacji pogłosek, Polacy zamiast strachu wzbudzali ciekawość także pośród płci przeciwnej. Niebezpieczne wyprawy do francuskiego interioru zostały zastąpione przez rowerowe wypadki do pubów w Ballyhalbert, a także Ballywater, Kircubin i Portavogie. Po pewnym czasie Irlandia okazała się gościnna dla Polaków, tym bardziej że okolica była zamieszkała prawie wyłącznie przez katolików. Przed Polakami stacjonowały tam dywizjony angielskie, więc Irlandzka Armia Republikańska spaliła protestanckim Anglikom kilka Spitfire`ów⁵¹. Por. Witold Herbst dał nawet w Belfaście kilka cieszących się sporą frekwencją wykładów o polskiej historii, tradycjach i obyczajach.



Ilustracja 21. 303 Dywizjon Myśliwski w Ballyhalbert. Pod śmigłem odchodzący dowódca S/Ldr Jan Falkowski oraz jego następcą S/Ldr Tadeusz Koc (na emigracji zmienił nazwisko na Kotz)⁵².

⁴⁹ *Kosynierzy Warszawscy...*, s. 440.

⁵⁰ Członkiem tego klubu był jeszcze jeden pochodzący z Ostrowi lotnik – pilot z Dywizjonu 305 Franciszek Skarpetowski.

⁵¹ Herbst Witold H., *Podniebna Kawaleria*, s. 263.

⁵² Fotografia z książki: Piotr Sikora, Łukasz Gredys, *Polskie skrzydła nad Irlandią*.

Polacy porzucili na dłuższy czas swą ulubioną gospodę Orchard Inn w pobliżu Northolt – niemalże drugi dom dla kosynierów z 303. To tutaj zjeżdżały się wyzwolone córki Albionu, aby poznać bohaterów z pierwszych stron gazet. Z wybuchem wojny dziewczęta i kobiety, które z rzadka tylko opuszczały dom rodzinny, zaczęły pracować w fabrykach czy transporcie. Tysiące dziewcząt rozpoczęło służbę w WAAF⁵³ i innych militarnych formacjach. Dotyczyło to także wychuchanych panienek z dobrych domów, które w swym szczęśliwym życiu nie nauczyły się gotować wody na herbatę. Doszło do obyczajowego przewrotu, a polscy lotnicy chętnie konsumowali owoce tej rewolucji. Rewolucyjny zapał i patriotyzm niektórych z dam zaskakiwał często samych lotników i te panie zwykli nazywać „messerschmittami”. Jan Zumbach, który trafił pewnego razu do sypialni jednego z „messerschmittów”, znalazł na nocnym stoliku zeszyt i skracając sobie czas oczekiwania na biorącą kąpiel wybrankę, zaczął go kartkować. Okazało się, że był to zeszyt zawierający wyniki studiów porównawczych uroczej panny Ann. Było tam kilkadziesiąt nazwisk lotników różnych nacji, a przy każdym ocena. Zumbach nie bez dumy skonstatował, że oceny przy polskobrzmiących i często znanych mu nazwiskach, były zazwyczaj wyższe niż te przy nazwiskach angielskich.

Na ścianie gospody wisiała stale aktualizowana lista zwycięstw dywizjonu. Każda zmiana na liście powodowała pomruk aprobaty pośród podpitych mężczyzn, a w paniach wzmagała przypływ patriotycznych uczuć. Wszyscy z Polaków zgodnie twierdzili, że nie było lepszego sposobu na odstresowanie niż wizyta w Orchard Inn. Po spożyciu większej ilości wysokoenergetycznych trunków lotników często ponosiła fantazja. Zumbach kilkakrotnie odgrywał rolę Wilhelma Tella, zestrzeliwując pistoletową kulą pudełko papierosów z głowy kolegi. Po jednej z takich zabaw pozostał w aktach dywizjonowych dokument stwierdzający, iż 1 marca 1942 r. pilot por. Antoni Daszewski przestrzelił pudełko *Lucky Strike*ów, umieszczone na głowie rotmistrza Ryszarda Wiszowatego⁵⁴.



Ilustracja 22. Gospoda polskich myśliwców Orchard Inn w Ruislip pod Londynem.
Fotografia współczesna.
Źródło: *tripadvisor.com*.

⁵³ Women's Auxiliary Air Force, czyli Służba Pomocnicza Kobiet w Królewskich Siłach Powietrznych.

⁵⁴ *Kosynierzy Warszawscy...*, s. 224.

Pomimo przeróżnych wojennych ograniczeń w kasynie nigdy nie brakło alkoholu. Witold Łokuciewski wspominał o pewnym dramacie, do którego omal nie doszło w związku z trunkami. Otóż w uznaniu wyczynów lotników z Dywizjonu 303, pewna fabryczka whisky w Szkocji, ufundowała naszym rodakom trzysta butelek tego napoju. Cały ambaras polegał na tym, że fundator nie zapewniał transportu. Długo trwały debaty, kogo wysłać po tak cenny ładunek. Ktoś wpadł na salomonowy pomysł, żeby w dwuosobowej, lecącej do Szkocji delegacji, znalazł się dla bezpieczeństwa jedyny w dywizjonie abstynent. Cały personel z napięciem obserwował powrót dwóch dzielnych lotników z tej trudnej misji. Lądowanie okazało się wyjątkowo twarde. Pilotujący samolot abstynent po prostu rąbnął o ziemię, znosząc zupełnie podwozie – był kompletnie zalany. Cała zebrana publiczność zamarła, pewna, że whisky diabli wzięli. Być może doszłoby do linczu, ale abstynenta ocalił fakt, że wytwórnia opakowała prezent wyjątkowo starannie – rozbiła się tylko jedna butelka. Nadmiernym zamiłowaniem lotników do trunków zainteresowało się w końcu dowództwo. Alkohol można było podawać już tylko do kolacji. Wkrótce bar był pełen Polaków fundujących sobie kolejki mleka. Pułkownik Tadeusz Rolski postanowił sprawdzić, o co z tą nową modą chodzi, więc także zamówił mleko, które rzecz jasna smakowało jak mleko. Jako osoba wielce dociekliwa postanowił jednak dyskretnie sprawdzić, czy biały trunek w szklance sąsiada smakuje tak samo... zakrztusił się, nie smakował jak mleko⁵⁵.

Znajomość z Brytyjkami często kończyła się małżeństwem. W aktach stanu cywilnego miasta Gloucester City znajduje się wpis dotyczący zawartego w trzecim kwartale 1943 r. małżeństwa pomiędzy Mirosławem Szelestowskim i Cicely M. Higney⁵⁶. Ilu Mirosławów Szelestowskich mogło wówczas zawrzeć w Wielkiej Brytanii związek małżeński? Sądzę, że coś około jednego, więc najprawdopodobniej chodzi o pana Mirosława rodem z Ostrowi. Zwłaszcza że nasz bohater także schyłek swego życia spędzi w leżącym niedaleko granic Walii hrabstwie Gloucester. Kochliwi Polacy oddawali się w ten rodzaj niewoli dość chętnie, a na biurkach dowódców dywizjonów zawsze leżały prośby o wydanie pozwolenia na ślub. Nie wiem jak pan Mirosław i panna Cicely się poznali. Miło jest pomyśleć, że to właśnie nasz krajan był tym Polakiem, który poznał swoją wybrankę, lądując na spadochronie w ogrodzie jej rodziców.

Służba w Irlandii nie była wyłącznie odpoczynkiem, gdyż niemal codziennie odbywały się patrole nad Morzem Irlandzkim, a szczególnie nad cieśninami pomiędzy Irlandią i Szkocją. Pogoda najczęściej była paskudna i doskwierały nisko wiszące mgły, co skutkowało licznymi wypadkami. Młoda pani Szelestowska musiała zatem być zadowolona, że od grudnia roku 1943 do maja roku 1944 jej mąż pełnił służbę w Operations Room w Ballyhalbert, skąd kierowano operacjami nie tylko Dywizjonu 303. Służba młodego żonkosia w Irlandii mogła cieszyć panią Szelestowską i jej rodzinę z jeszcze jednego powodu. Otóż było tu znacznie łatwiej o reglamentowane i trudno osiągalne na wschodnim brzegu Morza Irlandzkiego produkty spożywcze: świeże jajka, masło, mięso, drób. Każdy wybierający się do Anglii lub Szkocji pilot czuł się zatem zobowiązany do zamiany swego Spitfire`a w samolot transportowy i albo upychał towar w wymyślnych skrytkach, albo starał się przekonać kontrolera na lotnisku

⁵⁵ Sławomir Koper, *Skrzydłata ferajna. Ci cholerni Polacy*, s. 146-196.

⁵⁶ *Gloucester City, Gloucestershire Marriage Registration 1943*, v. 6A, p. 756.

w Anglii, że umrze na urlopie, bez skonsumowania przynajmniej kilograma masła dziennie. Znacznie łatwiej było tam także o nylonowe, a nawet jedwabne pończochy, za którymi wprost szalały Angielki.

W maju 1944 r. dywizjon powrócił do Anglii, do bazy Horne. Po pobycie w prawie że domowych pieleszach w Irlandii musieli nocować we własnoręcznie rozstawionych namiotach – Anglia była dosłownie przepełniona wojskiem. Polowe warunki miały też i swoje zalety. Brak ciepłej wody ułatwiał życie wszystkim mającym uczulenie na codzienne golenie i kąpiel. Ponownie rozpoczęło się eskortowanie bombowców nad kontynent i wypadki zagończyków na niemieckie instalacje wojskowe we Francji. Latali przy tym tak często i tak daleko, jak nigdy przedtem. Charakter lotów sprawiał, że co rusz jakiś lotnik ginął trafiony ogniem karabinów i artylerii przeciwlotniczej, lub lecąc tuż nad ziemią, rozbijał się o jakąś przeszkodę we Francji. Doszło do paradoksalnej sytuacji, że straty rosły, a liczba zestrzelonych niemieckich samolotów nie ulegała zmianie. Postronnemu, patrzącemu tylko na liczbę zestrzeleń obserwatorowi, może się wydawać, że Dywizjon 303 nic nie robił. Wyobraźmy sobie frustrację wielu, szczególnie tych młodszych stażem pilotów, którzy przyszli do osławionej formacji z nadzieją na zostanie bohaterami, wzorem ich poprzedników z okresu Bitwy o Anglię – a tu nic, zero szans na zwycięstwa w powietrznych pojedynkach.



Ilustracja 23. Maj 1944. Piloci Dywizjonu 303 na lotnisku Horne⁵⁷.

6 czerwca 1944 r. rozpoczęła się inwazja na kontynent. Było jeszcze ciemno, gdy nad głowami polskich lotników przeleciały z hukiem tuziny wielosilnikowych, wypełnionych spadochroniarzami samolotów transportowych. Dywizjon wystartował przed 5 rano. Morza prawie nie było widać spod niezliczonej ilości najróżniejszych jednostek pływających. Ogień własnej i wrogiej artylerii dostrzegli już z połowy Kanału. Na francuskim wybrzeżu panowało istne piekło. Przez wiele dni samoloty dywizjonu startowały kilkakrotnie w ciągu dnia. W powietrzu nad plażami Normandii panował taki tłok, że z trudem unikano zderzeń. Najbardziej wkurzający był jednak brak niemieckich samolotów – jak w tych warunkach cokolwiek ustrzelić? Nic dziwnego, że por. Herbst na wieść, iż do wybrzeża zbliża się dziesięć Junkersów,

⁵⁷ Józef Zieliński, *303 Dywizjon Myśliwski Warszawski im. Tadeusza Kościuszki*, s. 61.

zareagował w pierwszym momencie wręcz niedowierzaniem: „Dziesięć! Bez eskorty myśliwskiej. To było wręcz trudne do pojęcia. Poczułem nagle wiele sympatii i współczucia dla załóg tych bombowców. Ich szanse dolecenia do Saint-Lô były znikome, a powrotu – żadne. Już w tej chwili co najmniej pięćdziesiąt amerykańskich mustangów dobierało się im do skóry i cała ta delegacja Luftwaffe miała przestać istnieć w ciągu najbliższych pięciu-dziesięciu minut. Westchnąłem – to byli dzielni ludzie”⁵⁸.

Z braku niemieckich samolotów, Polacy z tym większą zaciętością atakowali Niemców na ziemi, czyszcząc drogi ze wszystkiego, co nosiło czarny krzyż – kilku następnych polskich pilotów nie powróciło do bazy. Spitfire’y nie były stworzone do walki z celami naziemnymi – nawet te najnowsze, które otrzymali w lipcu 1944 r. Lotnicy cieszyli się jednak i z tej zmiany: „Nareszcie nie będziemy nad Francją myśleć o nawaleniu silnika, ale o prawdziwej »szpardze« ze szkopami, tak jak to dawniej bywało”⁵⁹.

Wieczorem, pierwszego dnia inwazji polscy i kanadyjscy lotnicy z Horne wspólnie nawiedzili okoliczne karczmy. Szli tam, nie będąc pewnymi przyjęcia, gdyż miejscowi farmerzy traktowali lotników – bez względu na nację – jak intruzów zakłócających spokój i płoszących gospodarski inwentarz. Tym razem zostali powitani z entuzjazmem, a co jeszcze dziwniejsze, znani ze skąpstwa tamtejsi farmerzy nalegali, aby bawiono się na ich koszt. Wkrótce Hitler zdecydował o rzuceniu na stół swej ostatniej atutowej karty. Polacy ze zdumieniem obserwowali, jak nad bazą przelatują dzień i noc kierujące się na Londyn pociski V1. Swymi Spitfire`ami nie mogli ich dogonić.

Na początku września, piloci dywizjonu zetknęli się po raz pierwszy, z czymś, o czym dotychczas tylko słyszeli. Stało to się podczas eskortowania amerykańskich Fortec nad Münster. Dziwadło, które ujrzeli, było niezwykle grube, krótkie i pozostawiało za sobą długą smugę czarnego dymu – właściwie to coś takiego nie powinno unosić się w powietrzu, tak ze względu na prawa fizyki, jak i poczucie estetyki. Dopiero po jakimś czasie dopasowali sylwetkę tego kuriozum do niemieckiego samolotu raketowego Me-163. Samolot pikował z wielką szybkością ku Fortecom, a Herbst obliczył, że będzie miał ułamki sekundy, by zestrzelić brzydkie kaczątko, gdy tylko pojawi się przed dziobem jego Spitfire`a. W odpowiednim momencie nacisnął spusty działka i karabinów, a niemiecki samolot pikował teraz ku ziemi niczym kometa. Dokonana po powrocie do bazy analiza zdjęć fotograficznych wykazała, że wroga maszyna została z pewnością trafiona, ale zestrzelenie określono jako prawdopodobne. Dla Herbsty było to o tyle korzystne finansowo, że skoro zestrzelenie nie zostało potwierdzone, to nie musiał stawiać kolegom kolejki w barze. Kilkanaście minut po pojedynku z samolotem rakieta, polscy piloci natknęli się na kolejną lotniczą nowinkę, a mianowicie na odrzutowe Me-262. Liczebna przewaga aliantów była jednak tak duża, że Niemcy nie odważyli się na atak⁶⁰.

19 września 1944 r. to trzeci dzień nieszczęsnej operacji „Market Garden”. Polscy myśliwcy z Dywizjonu 303 mieli tego dnia eskortować kilkaset alianckich transportowców, których zadaniem było zrzuć zaopatrzenia dla amerykańskich, brytyjskich i polskich

⁵⁸ Witold H. Herbst, dz. cyt., s. 312.

⁵⁹ *Kosynierzy Warszawscy...*, s. 487.

⁶⁰ Witold H. Herbst, dz. cyt., s. 320-341.

spadochroniarzy starających się o uchwycenie mostów na Renie. Pogoda była jednak paskudna i dowództwo uznało wysyłanie myśliwców na tę misję za bezcelowe. Wystartowali dopiero następnego ranka, by chronić lecące z zaopatrzeniem Halifaxy. Zaopatrzenie zostało zrzucone, ale nie wiadomo, czy cokolwiek z cennego ładunku trafiło do alianckich spadochroniarzy.

Charakter działań dywizjonu nie zmienił się także w roku 1945. W międzyczasie do atakowanych celów naziemnych doszły wyrzutnie V1 i V2. Trwała ciężka, niebezpieczna służba, tym bardziej uciążliwa, że nie przynosiła żadnych efektów w postaci strącen samolotów wroga. Ostatni lot bojowy pilotów Dywizjonu 303 miał swoją symboliczną wymowę. 25 kwietnia stanowili asystę dla 255 Lancasterów, lecących nad Berchtesgaden i Berghof, czyli nad górską rezydencję Hitlera – gniazdo bestii. Lot był niezwykle pod jeszcze jednym względem. Piloci z 303 po raz pierwszy i ostatni pojawili się nad Niemcami, siedząc za sterami Mustangów IV. Wielu wzdychało – Ach, gdyby te Mustangi trafiły w ich ręce znacznie wcześniej. Ile radości sprawiałoby dawanie Niemcom w kuper gdzieś w samym centrum III Rzeszy.

Na liście personelu latającego Dywizjonu 303 z 3 września 1945 r., przy nazwisku Mirosław Szelestowski widnieją litery F/Lt oznaczające brytyjskiego odpowiednika polskiego kapitana. Nasz bohater został więc awansowany. W listopadzie 1945 r. do dywizjonu powraca z niewoli – teraz już kapitan – Witold Łokuciewski. W lutym zostaje ponownie awansowany i obejmuje dowództwo, chociaż właściwsze byłoby wyrażenie: „przyjmuje ciężkie brzemię”. Przyjdzie mu zarządzać niejako masą upadłościową, bo wprawdzie wszyscy wciąż wypełniają powierzone im zadania, ale jest jasne, że dni jednostki są policzone. Niektórzy z lotników i personelu naziemnego nie mają, dokąd wracać, gdyż ich rodzinne strony znalazły się w granicach ZSRR. Tych, którzy przeszli przez piekło gułagów, zimny pot oblewa na samą myśl o perspektywie ponownego spotkania z oprawcami z NKWD. Nocami nikt nie może zasnąć. Wszyscy rozmyślają – wracać, zostać, a może poszukać sobie zupełnie innego miejsca do życia?



Ilustracja 24. Baza Wick, styczeń 1946 r. Niedługo przed zdaniem obowiązków dowódcy Dywizjonu 303 przez kpt. Bolesława Drobińskiego. Od lewej stoją: kpt. Kazimierz Budzik, mjr. Witold Łokuciewski, kpt. Bolesław Drobiński i dowódca eskadry „A” kpt. Mirosław Szelestowski⁶¹.

⁶¹ Józef Zieliński, dz. cyt., s. 61.

Pewnego marcowego dnia 1946 r. brytyjski oficer administracyjny bazy Charter Hall wręczył polskim lotnikom ulotkę wydaną przez rząd Wielkiej Brytanii, zachęcającą Polaków do powrotu do ojczyzny. Były tam także zapewnienia, że władze w Warszawie będą jednakowo traktować tych, którzy walczyli z Niemcami na wschodzie i tych z zachodu. Nadal trwała pozornie zwyczajna służba. Lotnicy wylatywali na loty treningowe, ćwiczebne strzelania, uczęszczano na wykłady, filmy, odczyty, ale wszystko to robiono bez zapału, dla zabicia czasu w oczekiwaniu na ostateczne decyzje. Od chwili zakończenia działań bojowych, śmierć w wypadkach lotniczych poniosło jeszcze czterech pilotów dywizjonu. Ponurą listę zamknął 29 marca 1946 r. sierż. Konrad Sztuka, który wystartował na oblatywanie świeżo wyremontowanego Mustanga. Tuż po starcie, na małej wysokości, silnik samolotu przerwał pracę, maszyna zaczęła tracić wysokość, a po chwili zawadziła o drzewa, runęła na ziemię i eksplodowała. Pilot poniósł śmierć na miejscu.

Niepewność nie sprzyjała dyscyplinie. Polski wywiad donosił, iż pośród lotników rośnie pijaństwo i szerzy się hazard⁶². Wczesną jesienią 1946 r. poinformowano naszych rodaków o utworzeniu Polskiego Korpusu Przynsposobienia i Rozmieszczenia. Wstępujący do Korpusu mieli zapewniony żołd, opiekę medyczną, wyżywienie. Prowadzono tam różne warsztaty, szkolenia, kursy, by przygotować żołnierzy do życia w cywilu. Problem dalszych losów kilkunastu tysięcy mężczyzn i kobiet z personelu latającego i naziemnego polskiego lotnictwa wydawał się prostszy do rozwiązania. Prawie wszyscy posiadali w ręku konkretny fach, więc nietrudno było o znalezienie dla nich zajęcia. Stowarzyszenie Lotników Polskich, które w listopadzie 1945 r. utworzyło Samopomoc Lotniczą, zostało wkrótce zalane ofertami od przedsiębiorców brytyjskich i spoza Wysp.

W środę 27 listopada 1946 r. doszło na lotnisku Hethel do przygnębiającej uroczystości. Mjr. Witold Łokuciewski wspiął się w obecności całego personelu i licznie przybyłych gości na samolot Mustang i zdjął z niego odznakę Dywizjonu 303. Tak zakończyły się wielkie, wspiane dzieje tej jednostki. Zarządzono jednogminutową ciszę.



Ilustracja 25. Hethel, 27 listopada 1946 r. Symboliczne zdjęcie odznaki dywizjonu z Mustanga przez mjr. Witolda Łokuciewskiego.

Źródło: *polishairforce.pl*.

⁶² Adam Zamojski, *Orły nad Europą*, s. 338.

EPILOG

Każdy z ocalałych lotników, szukał sposobu na ułożenie sobie powojennego życia. Mirosława Szelestowskiego odnalazłem na liście pasażerów statku „Highland Chieftain”, który 19 sierpnia 1947 r. wypłynął z Anglii, a jego portem docelowym było Buenos Aires⁶³. Udający się do Argentyny pan Szelestowski urodził się w roku 1918, był żonaty, a w rubryce zawód wpisał – mechanik. Najwidoczniej odpowiedział na apel argentyńskiego lotnictwa, które zgłosiło zapotrzebowanie na 900 pilotów, nawigatorów, radiooperatorów i mechaników lotniczych⁶⁴. Wszystko więc wskazuje, że to nasz bohater, a jeżeli tak, to po jakimś czasie powrócił na Wyspy. Mieszkając na ziemi brytyjskiej, aktywnie działał w środowisku polskich weteranów. Był długoletnim sekretarzem Towarzystwa Dywizjonu 303. Richard King, autor książki *Dywizjon 303. Walka i codzienność zaczyna ją słowami: „Książka dedykowana pamięci Mirka Sheltona, dawniej Szelestowskiego, lotnika Dywizjonu 303 i prawdziwego dżentelmena”*. Z tejże książki dowiadujemy się m.in., iż urodzony w Ostrowi myśliwiec był prawdziwą kopalnią informacji i przyrządzał mało mającą wspólnego z kuchnią polską, choć podobno smaczną zapiekankę z kartofli i peklowanej wołowiny. Zmarł w 2006 r. w Gloucester⁶⁵.



Ilustracja 26. Mirosław Szelestowski składa podpis na obrazie stanowiącym dzieło krakowskiego artysty p. Piotra Górki.

Źródło: *aviationart.pl*.

Jan Zumbach nie był obecny na ponurej uroczystości w Hethel. Wykorzystał fakt, że jego dziadek ze strony ojca był Szwajcarem i w konsulacie tego kraju wystarał się o paszport z białym krzyżem na czerwonym tle. Władze brytyjskie podarowały słynnemu pilotowi kombinowany bilet na statek i pociąg do alpejskiego kraju z adnotacją, iż: „terytorium Wielkiej Brytanii musi być opuszczone w ciągu najbliższych trzech dni”⁶⁶. Zumbach próbował protestować. Logicznie argumentował, że na Wyspach ma zbyt wielu przyjaciół, aby pożegnać się ze wszystkimi w tak krótkim czasie. Brytyjski urzędnik odparł, że właśnie na to otrzymał aż trzy dni. Po trzech nocach spędzonych na pożegnalnych biesiadach Zumbach pojawił się w mundurze podpułkownika RAF na przejściu granicznym koło Bazylei. Szwajcarskiemu

⁶³ *United Kingdom Outgoing Passenger Lists 1947*, Royal Mail Lines Limited, Highland Chieftain.

⁶⁴ Adam Zamojski, *Zapomniane dywizjony. Losy lotników polskich*, s. 228.

⁶⁵ *Gloucester City, Gloucestershire Death Registration 2006*, v. 4881G, p. G1D.

⁶⁶ Jan Zumbach, dz. cyt., s. 111.

urzędnikowi imigracyjnemu cała ta historia wydała się nieco podejrzana. Zumbach, który ojczyznę swego dziadka widział wcześniej jedynie z powietrza, gdy naruszył swym Mustangiem jej neutralność, cierpliwie tłumaczył swe skomplikowane losy. Wreszcie Szwajcar otworzył paszport i wbił tam pieczęć, dodając przy tym. – *Monsieur*, ma pan wiele dusz w piersi!⁶⁷ Rozpoczął zupełnie nowe życie – na bakier z wszelkimi regulaminami. Za pieniądze, które zebrał, przemycając swym Mustangiem diamenty pomiędzy Londynem a Brukselą, otworzył wraz z kolegami lotniczą firmę czarterową. Przewóz pasażerów stał się wnet tylko przykrywką dla szmuglowania wielkich ilości brudnych pieniędzy, szwajcarskich zegarków, sztabek złota z Tangeru do Paryża, penicyliny do czeskiej Pragi, a wreszcie przerzucania do Palestyny żydowskich, niestroniących od terroryzmu działaczy politycznych. Próbował się ustatkować i otworzył w Paryżu nocny klub, ale najwidoczniej dłuższy pobyt w jednym miejscu przeczył jego naturze. Wyjechał do Afryki, by jako najemnik organizować skromniutkie siły lotnicze Katangi, zbuntowanej prowincji Konga. Później te same usługi świadczył w Biafrze, która zadecydowała o oderwaniu się od Nigerii. Handlował bronią. Na początku stycznia 1986 r. zwłoki tej najbarwniejszej z zastępu barwnych postaci polskiego lotnictwa odnaleziono w Paryżu. Wiele osób twierdzi, że ktoś pomógł mu w zejściu z tego świata. Jego wspomnienia czyta się niczym powieść sensacyjną.

Witold Łokuciewski podjął decyzję o powrocie do kraju przede wszystkim pod wpływem nadchodzących z Polski listów od matki, siostry i brata. Pewien wpływ na tę decyzję miał też zapewne fakt, że w Polsce pozostała pewna bliska znajoma, z którą zamierzał się ożenić. Na miejscu okazało się, że wybranka serca wyszła za innego, a rzeczywistość maluje się w znacznie ciemniejszych barwach, niż sobie wyobrażał. Znalazł pracę instruktora pilotażu na lotnisku w Lublinie, ale został z niej wyrzucony po ucieczce dwóch pilotów na Zachód. Imał się przeróżnych, marnie opłacanych zajęć, m.in. był robotnikiem w wytwórni napojów. Gdy w roku 1956 nastąpiła polityczna odwilż, zaproponowano pilotowi z 303, wstąpienie do lotnictwa wojskowego. Latał na odrzutowych MIG-ach i piął się po szczeblach kariery. W roku 1969 powrócił do Londynu jako attaché wojskowy w ambasadzie PRL. Część z żyjących na emigracji dawnych kolegów nie chciała mu podać ręki. Jego przyjacielem pozostał Zumbach, który chleb jadł z niejednego pieca, nie bawił się w żadne podziały, nie licytował się z nikim na patriotyzm i nie widział niczego zdrożnego w przeróżnych życiowych woltach. Witold Łokuciewski zmarł w roku 1990 w Warszawie.

Witold Urbanowicz zamieszkał po wojnie w Nowym Jorku. Otrzymał średnio płatną, ale przynoszącą mało zawodowych podniet urzędniczą posadę w liniach lotniczych. Jemu także brakło adrenaliny – stał się ponoć zgorzkniały, zrezygnowany. Zasadnicza miana jego w życiu nastąpiła, dopiero gdy odkrył w sobie talent pisarski. Po ponad półwieczu spędzonym na obczyźnie odwiedził w 1991 r. Polskę. Podczas wizyty w Dęblinie, na widok swej dawnej szkoły, oczy mu rozbłysły i jak sam przyznał, nagle odmłodził o lat właśnie pięćdziesiąt. Później odwiedził swój stary kraj jeszcze kilkakrotnie, m.in., aby przyjąć awans na generała lotnictwa polskiego. Zmarł w sierpniu 1996 r. w Nowym Jorku.

⁶⁷ Jan Zumbach, dz. cyt., s. 112.

BIBLIOGRAFIA

- Ares Antoni, *303 wzloty i upadki. Awanturnicze losy bitwy o Anglię*, Warszawa : Wydawnictwo Czerwone i Czarne, 2016.
- Belcarz Bartłomiej, *Polskie lotnictwo we Francji 1940*, Sandomierz : Wydawnictwo Stratus, 2002.
- Britton Boyle Nina, *Skrzydła we krwi. Dywizjon 303 w bazie RAF Northolt*, Poznań : Wydawnictwo Replika, 2020.
- Cynk Jerzy B, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, Gdańsk : AJ Press Adam Jarski, 2001.
- Cynk Jerzy B, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1943-1945*, Gdańsk : AJ Press Adam Jarski, 2002.
- Glass Andrzej, Kopański Tomasz J., *Polish Air Force 1939 through German eyes*, t. 1, Sandomierz : Wydawnictwo Stratus, 2010.
- Gostkowska Bożena, *Tolo – Muszkieter z Dywizjonu 303*, Warszawa : Wydawnictwo AMF+, 2007.
- Fiedler Arkady, *Dywizjon 303*, Poznań : Wydawnictwo Poznańskie, 1990.
- Herbst Witold H., *Podniebna Kawaleria*, Poznań : Wydawnictwo Zysk i S-ka, 2013.
- 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*, oprac. Waław Iszkowski, Małgorzata Kalinowska-Iszkowska, Warszawa : Wydawca Waław Iszkowski, 2018.
- Kent John, *Polacy są najlepsi. Wspomnienia Kanadyjczyka z Dywizjonu 303*, Warszawa : Wydawnictwo Bellona, 2017.
- King Richard, *Dywizjon 303. Walka i codzienność*, Warszawa : Oficyna Wydawnicza Read Me, 2012.
- Kisielewski Władysław, *Podróż bez biletu*, Warszawa : Ludowa Spółdzielnia Wydawnicza, 1974.
- Koper Sławomir, *Skrzydłata ferajna. Ci cholerni Polacy*, Warszawa : Wydawnictwo Bellona, 2020.
- Kosynierzy Warszawscy. Historia 303. Warszawskiego Dywizjonu Myśliwskiego im. Tadeusza Kościuszki – z boju i życia*, zebr. i oprac. Kazimierz Węgrzecki, Warszawa : Wydawnictwo Mireki, 2014.

Kotz Tadeusz, *303 Mój dywizjon*, Warszawa : Wydawnictwo Bellona, 2018.

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.

Kutzner Jacek, *303 Dywizjon Myśliwski Warszawski im. Tadeusza Kościuszki w bitwie o Wielką Brytanię*, Warszawa : Oficyna Wydawnicza Rytm, 2010.

Olson Lynne, Cloud Stanley, *Sprawa honoru. Dywizjon 303 Kościuszkowski. Zapomniani bohaterowie II wojny światowej*, Warszawa : Wydawca Andrzej Findeisen/A.M.F. Plus Group oraz Wydawnictwo Albatros A. Kuryłowicz, 2004.

Sikora Piotr, Gredys Łukasz, *Polskie skrzydła nad Irlandią*, Warszawa : Wydawnictwo Alma-Press, 2015.

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

Sojda Grzegorz, *God save the 303 Squadron. Historia Dywizjonu 303 z trochę innej perspektywy*, Czerwonak : Wydawnictwo Vesper, 2018.

Stępowski Jacek, *Romuald Suliński*, Warszawa : Instytut Pamięci Narodowej, 2021.

Śliżewski Grzegorz, *Rola polskiego lotnictwa myśliwskiego w działaniach aliantów w latach 1940-1942*, Koszalin : praca doktorska na Uniwersytecie im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, 2011.

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

Urbanowicz Witold, *Początek jutra. Wrzesień 1939 oczami dowódcy Dywizjonu 303*, Kraków : Wydawnictwo Znak, 2008.

Urbanowicz Witold, *Myśliwcy. Młodzieńcze przygody dowódcy Dywizjonu 303*, Kraków : Wydawnictwo Znak, 2010.

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, *Asy polskiego lotnictwa*, Warszawa : Agencja Lotnicza „Altair” przy współpracy z Redakcją Przeglądu Wojsk Lotniczych i Obrony Przeciwlotniczej, 1994.

Zieliński Józef, *303 Dywizjon Myśliwski Warszawski im. Tadeusza Kościuszki*, Warszawa : Dom Wydawniczy Bellona, 2003.

Zumbach Jan, *Ostatnia walka. Moje życie jako lotnika, przemytnika i poszukiwacza przygód*, Warszawa : Oficyna Wydawnicza Echo i Espadon Publishing, 2014.

ŹRÓDŁA INTERNETOWE

American Air Museum in Britain *americanairmuseum.com*. [dostęp 13.02.2022]

Imperial War Museum *iwm.org.uk*. [dostęp 28.01.2022]

Niebieska Eskadra *niebieskaeskadra.pl*. [dostęp 12.02.2022]

Personel Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii *listakrzystka.pl*. [dostęp 06.02.2022]

Polskie dywizjony w Wielkiej Brytanii *polishsquadronsremembered.com* [dostęp 15.02.2022]

Polskie Siły Powietrzne w II wojnie światowej *polishairforce.pl*. [dostęp 28.01.2022]

Portal pasjonatów lotnictwa *samoloty.pl*. [dostęp 17.02.2022]

ŹRÓDŁA ARCHIWALNE

Akta parafii rzymskokatolickiej w Ostrowi Mazowieckiej, Archiwum Państwowe w Warszawie Oddział w Pułtusk; za pośrednictwem portalu *geneteka.genealodzy.pl*.

Gloucester City, Gloucestershire Marriage and Death Registration, za pośrednictwem portalu *familysearch.org*.

No. 303 (Polish) Squadron Operations Record Books, na portalu *nationalarchives.gov.uk*.

United Kingdom Outgoing Passenger Lists 1947. za pośrednictwem portalu *familysearch.org*.

ILUSTRACJA WYRÓŻNIAJĄCA ARTYKUŁ

Mirosław Szelestowski. Źródło: *polishsquadronsremembered.com*.