

Powojenne losy polskich pilotów myśliwskich. Co stało się z bohaterami bitwy o Anglię po 1945 roku?

W 1940 roku byli dla Brytyjczyków bohaterami. W 1945 okazali się niepotrzebni i niewygodni. Jakie były powojenne losy Witolda Urbanowicza, Stanisława Skalskiego, Bohdana Arcta i innych bohaterów walk lotniczych na froncie zachodnim?

Witold Urbanowicz nie myślał o powrocie do Polski, gdzie władzę przejęli komuniści – zdecydował się pozostać w USA. Wiedział, oczywiście, że nie będzie łatwo. Przestał być asem myśliwskim i stał się jednym z wielu bezrobotnych imigrantów, bo po powrocie do kraju setki tysięcy zdemobilizowanych żołnierzy o pracę za oceanem było bardzo trudno.

Witold Urbanowicz. „Rasowi pułkownicy są po tamtej stronie”

Początkowo pracował jako statystyk w departamencie planowania i marketingu linii lotniczych American Overseas Airlines, potem przeszedł do YMCA na stanowisko sekretarza nowojorskiego oddziału. Jako pracownik tej organizacji w sierpniu 1947 roku odwiedził Polskę.

Była to brzemienna w skutki wizyta, bo Urbanowicz nadal miał zwyczaj mówienia wprost tego, co myśli – ściągnęło to na niego poważne kłopoty. Pewnego wieczoru w szatni Hotelu Europejskiego naurągał dwóm oficerom w mundurach ludowego Wojska Polskiego, twierdząc, że „rasowi pułkownicy są po tamtej stronie”



Lotnicy Dywizjonu 303 odznaczeni brytyjskim krzyżem Distinguished Flying Cross. Pierwszy z lewej Witold Urbanowicz.

Cztery zatrzymania

Oficerowie uznali to oczywiście za obrazę i doprowadzili do aresztowania Urbanowicza. Właśnie wtedy po raz pierwszy miał okazję zapoznać się z metodami stosowanymi przez UB. Na tym się zresztą nie skończyło, bo podczas kilkumiesięcznego pobytu w kraju zatrzymywano go jeszcze trzy razy, przy czym ostatni z tych przypadków pociągnął za sobą najpoważniejsze skutki.

W grudniu miał wypłynąć z Gdyni do USA, a w swoim bagażu umieścić kolekcję obrazów będących własnością jego znajomego z Ameryki, Zdzisława Falkowskiego. I właśnie na taką okazję czekali funkcjonariusze UB. Urbanowicz został zatrzymany i oskarżony o próbę przemytu

cennych dzieł. Sytuacja nie była godna pozazdroszczenia – jego żona i syn przebywali w USA, natomiast jemu groziło w Polsce więzienie. W tej sytuacji podjął jedyną sensowną decyzję i zdecydował się na współpracę z UB. W dokumentach znajdujących się w archiwach IPN można znaleźć stwierdzenie, że pozyskano go do współpracy „drogą szantażu”.

Podpisał stosowne zobowiązania i w styczniu 1948 roku powrócił do USA. Tutaj niebawem został zwolniony z pracy, a na decyzję przełożonych największy wpływ miało to, że... nie posiadał amerykańskiego obywatelstwa.

Współpraca tylko dla pieniędzy

Na kilka miesięcy udało mu się znaleźć zatrudnienie w dziale marketingu i kontroli firmy lotniczej Eastern Airlines w Nowym Jorku, gdzie pracował jako inspektor kontrolujący biura firmy i w związku z tym przemierzał Amerykę wzdłuż i wszerz. Niestety, po kilku miesiącach stracił tę posadę i przez ponad rok pozostawał bezrobotny.

Jedynym jego dochodem były wówczas pieniądze wypłacane mu przez polskie służby, choć nigdy nie dostarczył im żadnych ważnych dokumentów, a całą współpracę traktował wyłącznie w kategoriach doraźnych wpływów finansowych. Jego przełożeni z Rakowieckiej początkowo wiązali z nim duże nadzieje, jednak po dwóch latach musieli przyznać, że się na nim zawiedli. Gdy bowiem otrzymał obywatelstwo amerykańskie oraz posadę w Republic Aviation Corporation, która produkowała między innymi sprzęt wojskowy, natychmiast zerwał wszelkie kontakty z UB. Jego późniejszą postawę określono w Polsce jako „wrogą wobec komunizmu i Związku Radzieckiego”. I to już się nie zmieniło.

Bohdan Arct. Nie miał pracy, więc pisał

Po wojnie powróciło do kraju niewielu polskich lotników, a ich losy są dobrym przykładem traktowania przez władze Polski Ludowej weteranów z Zachodu.



Polski Zespół Myśliwski w Ameryce Północnej. U góry od lewej strony Wacław Król i Bohdan Arct.

Bohdan Arct przyjechał nad Wisłę ze swoją angielską żoną, jednak nie mogąc znaleźć pracy, zaszył się na Podlasiu, gdzie poświęcił się działalności pisarskiej. Był autorem ponad 40 książek o tematyce lotniczej.

Został nawet z tego powodu aresztowany przez Służbę Bezpieczeństwa, ogłosił bowiem w jednej ze swoich publikacji dane radzieckiego myśliwca – okazało się jednak, że zaczerpnął je z oficjalnego wydawnictwa. Odszedł przedwcześnie w maju 1973 roku.

Wacław Król. Bez szczęścia w pracy i w życiu prywatnym

Książki o tematyce lotniczej pisał również Wacław Król. Ciągłe szykanowany pracował jako magazynier i dopiero po objęciu władzy przez Gomułkę powrócił do służby. Nie pełnił jednak żadnych funkcji, do których był predysponowany z racji swego lotniczego doświadczenia.

Nie miał też szczęścia w życiu prywatnym. Wprawdzie jeszcze w grudniu 1945 roku sprowadził Leokadię na Zachód i wzięli ślub, ale w styczniu 1950 roku żona zmarła na skutek powikłań po porodzie w kraju. Później pilot ożenił się z Janiną Filaber, z którą miał dwoje dzieci. Zmarł w czerwcu 1991 roku.

Stanisław Skalski. Losy wyjątkowo tragiczne

Wszystkich przeżył Stanisław Skalski, największy as polskiego lotnictwa II wojny światowej (18 pewnych zestrzeleń). Po wojnie Brytyjczycy chcieli go zatrzymać w RAF-ie, ale pilot uznał, że musi wrócić do kraju. Jego losy ułożyły się jednak wyjątkowo tragicznie.

Po przyjeździe do Polski został oskarżony o szpiegostwo i skazany na karę śmierci. Zamieniono mu ją na dożywotnie więzienie, o czym nie został poinformowany (!) i przez kilka lat siedział w celi, sądząc, że lada dzień zostanie stracony.



Stanisław Skalski odbiera odznaczenie. Fotografia z okresu wojny.

Miał jednak szczęście – przeżył, został zrehabilitowany i na wolność wyszedł w 1956 roku. Powrócił do lotnictwa, ale wypełniał już głównie funkcje administracyjne.

Nacjonalizm i antysemityzm

Lata spędzone w celi śmierci pozostawiły na nim jednak niezatarte piętno, nieszczęścia wiązał z żydowską narodowością prześladowców z UB. W efekcie w latach 80. związał się ze Zjednoczeniem Patriotycznym „Grunwald”, a w wolnej Polsce kandydował do sejmu z list Samoobrony. W wypowiedziach prasowych głosił poglądy skrajnie nacjonalistyczne i antysemickie. W ostatnich latach życia był już schorowanym człowiekiem, zależnym od pomocy innych. Zaufał niewłaściwym ludziom, został przez swoich opiekunów okradziony z oszczędności i mieszkania. Trafił do domu pomocy społecznej, zmarł w wieku 89 lat w warszawskim szpitalu (2004).

Według informacji prasowych śmierć nastąpiła na skutek obrażeń będących wynikiem pobicia. Czy tak było naprawdę? Wiadomo tyle, że władze wolnej Polski nie zrobiły nic dla jednego z największych bohaterów bitwy o Anglię.



Stanisław Skalski po aresztowaniu w 1948 roku.

Witold Łokuciewski. „Moje miejsce jest w Polsce”

„Kiedy w 1946 roku po rozwiązaniu dywizjonu stanąłem przed decyzją, czy zostać w Anglii, czy wracać do kraju – nie miałem dylematu” – wspominał Witold Łokuciewski. – „To, że moje miejsce jest w Polsce, było oczywiste. Wróciłem więc”.

Tolo domyślał się, że będzie ciężko, nie sądził jednak, że właśnie czekają go najcięższe lata życia. Wprawdzie miał szczęście i nie trafił do więzienia, ale szybko przekonał się, że komunistyczna Polska nie jest najlepszym miejscem dla weteranów z Zachodu.

Nic nie zapowiadało problemów. Osiadł w Lublinie, gdzie z Wileńszczyzny repatriowano jego rodzinę, szkolił młodzież w miejscowym aeroklubie, a rok po powrocie poślubił studentkę KUL-u Wandę Szablicką. Z czasem jednak pojawiły się kłopoty.

„Początkowo nie rozumiałem dlaczego” – opowiadał Tolo – „potem wszystko stało się jasne. Coraz mniej miałem przyjaciół, kolejno odsuwali się ode mnie koledzy. Wreszcie oficjalnie uznano mnie za człowieka niepewnego. (...) Wszędzie okazywało się, że nie ma dla mnie pracy. Personalnicy witali mnie jak zadżumionego”.

Łokuciewski został zatrudniony jako akwizytor, a potem robotnik w spółdzielni pracy produkującej wapno. Nigdy się jednak nie skarżył, choć rozłąka z ukochanym lotnictwem musiała mu bardzo doskwierać.

Znowu w powietrzu

Wszystko zmieniło się po październiku 1956 roku, kiedy to ponownie powołano go do wojska. Przeszedł szkolenie na odrzutowcach, szybko przystosował się do nowego sprzętu i przez pewien czas pełnił nawet służbę oblatywacza. Wtedy wraz z rodziną przeniósł się do Warszawy.



Piloci dywizjonu 303. Czwarty z prawej – Witold Łokuciewski

Chociaż lata upływały i dochował się dwóch córek, na zawsze pozostał tym samym Tolem, jakiego znali koledzy z czasów bitwy o Anglię. Niemal zawsze dopisywał mu humor, lubił życie towarzyskie i mocno zakrapiane imprezy.

Najlepiej bawił się w towarzystwie kolegów lotników, którzy również nie wylewali za kołnierz. Często spotykał się ze Stanisławem Skalskim, a wtedy razem odwiedzali warszawską Kameralną, gdzie na kolację lubili dobrze zjeść i wypić.

„Trudno tę eskapadę racjonalnie wytłumaczyć”

„Po skończonej imprezie” – opowiadała siostrzenica Łokuciewskiego, Bożena Gostkowska. – „Pan Stanisław, który był samochodem, postanowił odwiedzić Tola do domu”.

” Trudno tę eskapadę racjonalnie wytłumaczyć, ale wydaje się, że jedynymi pojazdami, jakie lotnicy z pokolenia Tola traktowali serio, były samoloty. (...) Wszystko inne to były dziecinne zabawki. Hulaj- noga czy samochód – co za różnica?

” Tak więc nasi dzielni panowie (...) dziarsko podgǳali na Ochotę, na wszelki wypadek trzymając się prawej strony jezdni. Jechało im się fatalnie. Samochód (...) wciąż podskakiwał, jakby na jezdni co kilka lub kilkanaście metrów były wyjątkowo duże wyboje. Skalski pomstował nad stanem dróg – przecież Aleje Jerozolimskie to była jedna z głównych ulic Warszawy. I wtedy Tolo spokojnie zapytał:

– Stasiek, a nie byłoby ci wygodniej, gdybyś odbił trochę w lewo i zjechał na jezdnię?

Skalski posłuchał i równie spokojnym tonem odpowiedział:

– Wiesz, stary, dobrze poradziłeś.

Kariera w dyplomacji

W 1969 roku pułkownik Witold Łokuciewski został mianowany attaché wojskowym przy Ambasadzie Polskiej w Londynie. Władze z Warszawy zrobiły to na życzenie Brytyjczyków, bo akurat oba kraje ocieplały wzajemne stosunki. Tolo zdążył przyjechać na premierę filmu *Bitwa o Anglię*, spotkał się wówczas z Zumbachem i Skalskim.

Zachowała się ciekawa anegdota z wizyty Łokuciewskiego na dworze królewskim, gdzie wraz z innymi dyplomatami składał listy uwierzytelniające. Choć obowiązywała tam sztywna etykieta, złamała ją sama Elżbieta II.

Królowa zauważyła na mundurze Łokuciewskiego naszywkę RAF-u, a gdy dowiedziała się, że był członkiem Dywizjonu 303, osobiście odpięła mu górny guzik munduru. Było to zgodne z przywilejem z czasów wojny, kiedy to piloci myśliwscy mieli prawo nosić mundur niedopięty od góry.



Witold Łokuciewski na fotograf sprzed 1945 roku.

Koledzy uważali go za zdrajcę

Pobyt w Anglii nie był jednak dla Łokuciewskiego najłatwiejszym okresem życia. Spotkał się z bojkotem ze strony większości dawnych kolegów, którzy uważali go za zdrajcę występującego się komunistom. Tolo głęboko to przeżywał – zapewne z tego powodu stał się bardzo nerwowy i zdecydowanie nadużywał alkoholu.

W archiwum IPN zachował się dokument o udzieleniu mu nagany z powodu wypadku drogowego, który spowodował „w okolicznościach nieusprawiedliwionych wykonywaniem obowiązków służbowych”.

*” Wypadek spowodował straty Skarbu Państwa, gdyż uszkodzony samochód podlegać będzie ze względu na charakter zniszczeń kasacji, jak również utrudni działalność attachatu.
(...)*

W wyniku niezachowanej należytej ostrożności w prowadzeniu służbowego samochodu pułkownik Łokuciewski spowodował łącznie trzy awarie.

W 1971 roku został odwołany do kraju, a w 1974 roku, w wieku 57 lat – przeniesiony w stan spoczynku. Już nigdy więcej nie usiadł za sterami samolotu, zawsze jednak powtarzał, że „lotnictwo było całym jego życiem”.

Źródło

Powyższy tekst stanowi fragment książki Sławomira Kopra pt. *Skrzydłata ferajna. Ci cholerni Polacy* (Bellona 2020). Możecie ją kupić w księgarni Świata Książki.

Autor

Sławomir Koper

Pisarz i publicysta, autor książek historycznych, popularyzator historii. Jego książki wielokrotnie trafiały na listy bestsellerów i osiągnęły łączną sprzedaż sięgającą kilkuset tysięcy egzemplarzy. Uhonorowany Srebrnym Krzyżem Zasługi i odznaką Zasłużony dla Kultury Polskiej.

Powojenne losy polskich lotników



Władysław Jan Nowak, latem 1941 roku, dowódca eskadry w 306. Dywizjonie, później adiutant prezydenta RP Władysława Raczkiewicza, po wojnie założył sklep w miejscowości Worksop pod Sheffield i prowadził go 25 lat. Fotografia z 1975. 3. Archiwum Krysi Michny-Nowak / Archiwum prywatne

Większym wyzwaniem niż akcje bojowe okazał się dla polskich lotników pokój.

Wdzięczność krótkoterminowa.

„Przy trasie parady stał tamtego dnia wysoki, szczupły blondyn o trudnym do wymówienia dla Anglików nazwisku. Kiedy Witold Urbanowicz przyglądał się przelatującemu myśliwcowi, napłynęła fala wspomnień. On też latał hurricane’em podczas bitwy o Anglię” – piszą Lynne Olson i Stanley Cloud w książce „Sprawa honoru”. Były dowódca dywizjonu 303 wraz z kolegami nie przyjął zaproszenia Brytyjczyków do wzięcia udziału w defiladzie zwycięstwa 8 maja 1946 r. Tak piloci okazali solidarność z 200 tys. żołnierzy Polskich Sił Zbrojnych (PSZ) na Zachodzie, których przedstawicielom nie pozwolono tego dnia defilować przed tłumami londyńczyków. Choć możliwość tę otrzymali nawet Meksykanie i sanitariusze z Fidżi. Paradowali wówczas

przedstawiciele wszystkich krajów i nacji, jakie wspierały Wielką Brytanię w walce z państwami Osi, poza żołnierzami z Polski. Obawy przed gniewem Stalina sprawiły, że rząd Clementa Attlee'ego chciał jak najszybciej zatrzeć pamięć o dawnym sojuszniku. Acz pominąć lotników z dywizjonu 303 nawet laburzyści się nie ośmielili. Polscy piloci pominęli się sami, żeby zaprotestować przeciwko niesprawiedliwości. „Młody polski pilot, który patrzył w milczeniu na przesuwaną się defiladę, odwrócił się, chcąc odejść. Stojąca obok staruszka spojrzała na niego zdziwiona. »Dlaczego pan płacze, młody człowieku?« – spytała” – opisują Olson i Cloud.

Cofnięcie uznania rządowi Rzeczypospolitej Polskiej na uchodźstwie i zerwanie z nim kontaktów dyplomatycznych 6 lipca 1945 r. było dla zachodnich mocarstw rzeczą banalnie prostą. Podobnie jak uznanie utworzonego pod egidą Stalina Tymczasowego Rządu Jedności Narodowej. O wiele większy kłopot sprawiły PSZ. Prawie rok trzymano je w stanie zawieszenia, nie wiedząc, co począć z polskimi żołnierzami. Wreszcie 15 marca 1946 r. premier Attlee ogłosił decyzję o ich demobilizacji. Obawiając się reakcji generałów i dowodzonych przez nich jednostek, mających nadal sporą siłę bojową, obiecał, iż wszyscy chcący pozostać na emigracji będą mieli zagwarantowaną bezpieczną przyszłość. Jednocześnie polscy żołnierze otrzymali list podpisany przez Ernesta Bevana. Minister spraw zagranicznych Wielkiej Brytanii namawiał ich do powrotu na łono ojczyzny. Z tej możliwości skorzystało ok. 100 tys. żołnierzy, w tym 3 tys. lotników i mechaników. Jednak ponad 11 tys. weteranów Polskich Sił Powietrznych (PSP) za nic nie chciało wracać do rządzonego przez komunistów kraju. Podobny sceptycyzm wykazało 120 tys. żołnierzy sił lądowych i marynarzy.

Nie spotkało się to ze zrozumieniem ze strony mieszkańców Zjednoczonego Królestwa. „Na londyńskich ulicach Anglicy widzący polskich żołnierzy wykrzykiwali: Jesteście zbędni, wracajcie do Polski! W pobliżu baz lotniczych pokryto mury napisami »Poles go Home« i »England for the English«” – opisuje na kartach książki „Orły nad Europą. Losy polskich lotników w czasie drugiej wojny światowej” Adam Zamoyski. I dodaje: „Przeprowadzony w czerwcu 1946 r. sondaż Gallupa wykazał, że tylko 30 proc. respondentów chciało pozwolić im pozostać w Wielkiej Brytanii. Blisko dwa razy tyle, bo 56 proc., opowiadało się za deportacją”. Widząc skalę problemu, rząd Zjednoczonego Królestwa utworzył Polski Korpus Przysposobienia i Rozmieszczenia (PKPR). Służące w nim osoby miały przez dwa lata przygotowywać się do cywilnego życia.

Jednocześnie wielu Brytyjczyków próbowało byłym sojusznikom wybić z głowy pomysł pozostania w ich kraju. Czasami dosłownie. „Wieczorem 26 października 1946 dwunastu lotników wracających do bazy w Hucknall zostało otoczonych i pobitych przez uzbrojoną bandę. Musiano hospitalizować całą dwunastkę. Podobne incydenty zdarzały się w Nottingham i Chesterfield” – opisuje Zamoyski. Pomyśleć, że ledwie pięć lat wcześniej w czerwcu 1941 r.

Robert Post, obserwując zachowanie Anglików wobec polskich pilotów, na łamach „New York Timesa” odnotował: „Mało powiedzieć, że Polaków się docenia, ich się niemal wielbi”.

W lotnictwie wojskowym i cywilnym. „Lotnicy mniej cierpieli jednak od dyskryminacji i pod każdym względem mieli więcej szczęścia od kolegów z sił lądowych. Ich znaczący wkład w bitwę o Wielką Brytanię trudniej było zapomnieć niż bohaterskie walki pod Tobrukiem, Monte Cassino, Arnhem czy Falaise. Stacjonując w Brytanii i pracując z Brytyjczykami przez uprzednich pięć lat, znacznie lepiej nauczyli się języka niż żołnierze lądowi (...). Wielu z nich pozyskało w RAF przyjaciół i ci pomagali im teraz rozpocząć nowe życie” – zauważa Zamoyski. Spośród 8,5 tys. lotników i mechaników, którzy osiedli w Wielkiej Brytanii, atut znajomości w RAF udało się w pełni wykorzystać mniejszości. Acz pokaźna grupa pilotów wstąpiła w szeregi brytyjskiego lotnictwa wojskowego. Notabene przyjmowano ich chętnie ze względu na wysokie kwalifikacje. Dowódca eskadry B w dywizjonie 308 kapitan Stanisław Wandzilak otrzymał wysokie stanowisko w Flying Training Command. W tej komórce RAF, nadzorującej jakość szkolenia pilotów bojowych, dosłużył się stopnia group captaina (pułkownika). Gdy w 1972 r. odchodził w stan spoczynku, królowa Elżbieta II udekorowała go Orderem Imperium Brytyjskiego.

Jeszcze wyżej zaszedł w RAF podporucznik Aleksander Maisner. Służbę w brytyjskim lotnictwie zaczął od latania na samolotach transportowych. Jednak w latach 50. przekwalifikował się na pilota bombowców strategicznych Avro 698 Vulcan. To otworzyło mu drogę do awansu na asystenta komendanta Szkoły RAF w Cranwell. Tam od 1973 r. pełnił funkcję dyrektora do spraw personalnych. Wreszcie trafił do ministerstwa obrony Wielkiej Brytanii na stanowisko dyrektora generalnego działu personalnego. Służbę skończył w stopniu air vice marshala (generała dywizji) RAF. Wówczas zgodził się zostać prezesem Stowarzyszenia Lotników Polskich w Londynie oraz członkiem Głównej Komisji Skarbu Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej.

Oprócz RAF polskich lotników chętnie zatrudniał przemysł lotniczy. Jak wylicza Zamoyski pracowali oni „jako piloci doświadczalni i eksperci techniczni w takich zakładach lotniczych, jak Gloster, Avro, Boeing, Cessna i Victa”. Były dowódca dywizjonu 316 kpt. Janusz Żurkowski znany był z wymyślania nowych figur akrobatycznych, uznawanych przez fachowców za niemożliwe do wykonania. Lubił dowieść, jak bardzo się mylili. Zatrudniony w angielskiej firmie Gloster opracował autorską akrobację tzw. żurabadę, która jako zurabatic lub cartwheel zapisała się w historii światowego lotnictwa. Renomowanemu pilotowi w 1952 r. sowity kontrakt zaproponował kanadyjski koncern Avro Canada. Testując dla swego nowego pracodawcy nowatorski myśliwiec odrzutowy CF-100, Canuck Żurkowski zdołał jako pierwszy

lotnik w Kanadzie przekroczyć barierę prędkości dźwięku. Na emeryturę przeszedł po oblataniu ponad stu nowych konstrukcji lotniczych.

Kondotierzy i awanturnicy. „Trudna do ustalenia grupa weteranów Polskich Sił Powietrznych podjęła po wojnie tajną służbę w CIA i innych amerykańskich instytucjach, wykonując zrzuty zaopatrzenia i agentów dla rozmaitych organizacji podziemnych i partyzanckich na całym świecie, głównie antykomunistycznych. Nie ma na ten temat pełnych danych, ale wiadomo o zaopatrywaniu z powietrza partyzantki antyradzieckiej w Polsce, na Ukrainie, w krajach bałtyckich i na Bałkanach, a także np. antychińskich organizacji w Tybecie” – twierdzi w opracowaniu „Powojenne losy elity polskiego lotnictwa” Wojciech Matusiak. O tajnej służbie Polaków głośniej stawało się jedynie, gdy ginęli. Ostatni dowódca dywizjonu 306 kpt. Józef Jeka na początku lat 50. przygotowywał się do akcji uprowadzenia sowieckiego myśliwca MiG-15. Wedle planu CIA miał zostać zrzucony w pobliżu jednej z baz lotniczych w Polsce, a następnie ukraść odrzutowiec. Samobójczą misję odwołano, gdy na migu uciekł w marcu 1953 r. na Bornholm por. Franciszek Jarecki. Jeka wkrótce został przerzucony do Indonezji, gdzie CIA wspierała partyzantów walczących ze sprzymierzonym z ZSRR prezydentem Ahmedem Sukarno. Zginął 13 kwietnia 1958 r., na lotnisku Mapanget, gdy podczas startu w jego bombowcu B-26B zawiodły oba silniki. Katastrofy nie przeżył też nawigator kpt. Jan Piotr Iżycki.

Dużo lepiej na obcej służbie wyszli ci, którzy tuż po wojnie przyjęli ofertę przywódcy Pakistanu Muhammada Alego Jinnaha. Wyjazd ok. 30 polskich lotników do nowo powstałego kraju organizował, pracujący w RAF jako inspektor techniczny, Władysław Turowicz. Po podpisaniu trzyletniego kontraktu zajęli się oni szkoleniem pakistańskich pilotów potrzebnych krajowi, stale toczącemu z Indiami boje o Kaszmir. Po wypełnieniu umowy część polskich lotników ruszyła w dalszą drogę szukać szczęścia po całym świecie. Jeden z nich, Roman Hrycak, trafił aż do Nigerii, gdzie zdobył sobie renomę cenionego instruktora lotniczego. Około połowy pozostało jednak w Pakistanie. Gospodarze niezmiernie ich cenili. Turowicz sukcesywnie piął się w górę, aż w 1960 r. awansował na generała i został zastępcą szefa Sztabu Sił Powietrznych Pakistanu. Jego podkomendnego Jana Mikulskiego trzy lata wcześniej za zasługi dla przybranej ojczyzny odznaczono, jako pierwszego cudzoziemca, orderem Tamgha-i-Basalat. Ten sam order w 1965 r. otrzymał także Władysław Turowicz, po kolejnym konflikcie zbrojnym Pakistanu z Indiami. Choć druga wojna o Kaszmir została przegrana, wkład Polaka w dowodzenie lotnictwem oceniono tak wysoko, że osobiście dekorował go rządzący Pakistanem Muhammad Ayub Khan.

Nie tylko w Azji bywało głośno o polskich pilotach. Największy awanturnik wśród nich Jan Zumbach zapisał się w historii kilku afrykańskich państw. „Zumbach został najemnikiem,

organizując prymitywne lotnictwo w Katandze, zbuntowanej prowincji Konga. Pięć lat później, pod pseudonimem »Johnny Brown«, świadczył podobne usługi w Biafrze, która odłączyła się od Nigerii. Pilotował jedyny białrański samolot, stary B-26 z drugiej wojny światowej, a jego »bombardier« z plemienia Ibo zrzucał na nigeryjskie cele bomby domowej roboty – opisują w „Sprawie honoru” Olson i Cloud. – Nawet mając lat 70, w wieku, kiedy większość mężczyzn spoczywa na laurach, Zumbach nie przestał żyć niebezpiecznie”. Były bohater dywizjonu 303 angażował się w kolejne awanturnicze przedsięwzięcia aż do swojej zagadkowej śmierci w 1986 r.

Biznesy udane i nieudane. Zamoyski wylicza, co robili ci, którzy zmuszeni zapewnić byt rodzinie na zawsze pożegnali się z lataniem: „Po wojnie polscy lotnicy prowadzili w Wielkiej Brytanii kioski z gazetami, małe sklepy, puby czy też warsztaty samochodowe”. Niektórzy osiągnęli spore sukcesy biznesowe. Weteran z dywizjonu 317 mjr Włodzimierz Miksa, po poślubieniu Angeli Pilkington, dzięki finansowemu wsparciu teścia, założył firmę specjalizującą się w wytwarzaniu tworzyw sztucznych. Produkowane przez nią nowatorskie materiały z PCV sprawiły, iż w zaledwie pięć lat wyrosła na największe przedsiębiorstwo tej branży w Wielkiej Brytanii. Miksa nigdy nie zapomniał o kolegach z wojska i jego firma zapewniła pracę wielu polskim weteranom. Wygodne życie bliskim potrafił też zagwarantować dawny dowódca eskadry w dywizjonie 306 Władysław Jan Nowak. Założony przez niego sklep spożywczy w Worksop pod Sheffield świetnie prosperował aż do śmierci właściciela w 1982 r. Z kolei dawny dowódca 2. skrzydła myśliwskiego płk Wojciech Kończakowski znakomicie odnalazł się w branży motoryzacyjnej. Zaczynał w Wielkiej Brytanii jako handlarz używanymi autami. W swej nowej pracy okazał się tak dobry, że koncerny Austin i Jaguar zaoferowały mu posadę przedstawiciela handlowego w Nowym Jorku. W USA czuł się jak ryba w wodzie. „Brał udział w wyścigach samochodowych jako kierowca, a z czasem otworzył własne przedsiębiorstwo w tej branży” – opisuje Wojciech Matusiak.

Jak zauważa Adam Zamoyski liczna grupa lotników bez problemu przekwalifikowała się na rolników, osiągając w tej branży spore sukcesy. Mogli się nimi pochwalić m.in. dowódca dywizjonu 309 Henryk Pietrzak oraz obserwator latający na bombowcach Adam Matysiak. Ten ostatni szczycił się posiadaniem wielkiego stada rodowodowego bydła dewońskiego. W branży pokrewnej z rolnictwem znane stało się nazwisko projektanta nowatorskich kosiarek Juliana Kowalskiego, niegdyś dowódcy legendarnego dywizjonu myśliwskiego 302.

Jednak nie wszystkim wiodło się równie znakomicie. Pierwszy dowódca dywizjonu 303 płk Zdzisław Krasnodębski, który razem z około stu polskimi lotnikami osiadł w Republice

Południowej Afryki, zarabiał tam, jeżdżąc taksówką. Finansowo stanął na nogi dopiero po przeprowadzce do Kanady, gdzie zdobył posadę inspektora w firmie lotniczej Sanderson Aircraft w Malton. Warunki bytowe były dla emigrantów sprawą kluczową, lecz równie istotna okazywała się przygnębiająca świadomość, że najprawdopodobniej już nie wrócą do ojczyzny. Witold Urbanowicz po wojnie osiadł w Nowym Jorku. „Jego syn, również Witold, wspominał, że ojciec przez wiele lat był zawiedziony, zgorzkniały i nieszczęśliwy. Nowe życie w małym domku w robotniczej dzielnicy Queens i nisko płatna, niewdzięczna urzędnicza praca nie były tym, o czym marzył jako młody ambitny pilot myśliwski w Polsce” – podkreślają Olson i Cloud. Spośród polskich lotników i mechaników, których los rozrzucił po całym świecie (ok. 850 trafiło do Ameryki Południowej, 300 do Kanady, 150 do USA, a 400 do Australii i Nowej Zelandii), poczucie rozczarowania i tęsknoty nie było rzadkością. Choć gdyby zdecydowali się na powrót do Polski, mogło być jeszcze gorzej.

Gorzki powrót do domu. Szacuje się, że do ojczyzny wróciło po wojnie ok. 3 tys. lotników i mechaników. „Wszyscy oni przechodzili weryfikację stopni i specjalności wojskowych. Tylko niektórzy zgłaszali chęć wstąpienia do »ludowego« Wojska Polskiego, przy czym nie wszystkich chętnych przyjęto do służby. W oczach aparatu bezpieczeństwa każdy, kto wracając z Zachodu, chciał wstąpić do wojska, był potencjalnym szpiegiem” – pisze Wojciech Matusiak. Początkowo los sprzyjał weteranom. Lotnictwo Polski Ludowej cierpiało na olbrzymie braki kadrowe. Pod koniec 1946 r. aż jedną trzecią personelu oficerskiego stanowiły osoby oddelegowane z ZSRR do służby w „bratnich” siłach powietrznych. Dzięki przybyciu pilotów z Zachodu proporcje te zaczęły się zmieniać na korzyść Polaków. Niektórzy doświadczeni dowódcy szybko awansowali. „Podpułkownik Szczepan Ścibior (podczas wojny dowódca eskadry w 305. dywizjonie bombowym) został dowódcą 7. pułku lotnictwa bombowego, a później komendantem Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Ppłk Zygmunt Sokołowski (latał bojowo w 304. dywizjonie bombowym) – szefem Katedry Lotnictwa w Akademii Sztabu Generalnego” – wylicza Matusiak.

Nie trwało to jednak długo. W czerwcu 1948 r. zaczęły się aresztowania. Pierwszego pod zarzutem szpiegostwa zatrzymało UB asa myśliwskiego z dywizjonu 303 Władysława Śliwińskiego. Po nim za kraty powędrowali następni lotnicy: Tadeusz Nowierski i sławny pilot myśliwców Stanisław Skalski. „Przez pierwsze pół roku po aresztowaniu nie miałem tyżki. Zupełnie jadło się skórą od chleba, piło wprost z miski. Siedzieliśmy nie myci, nie goleni, z włosami sięgającymi pleców” – wspominał Skalski. Podczas przesłuchań wiele razy go torturowano. Najlepszy z polskich pilotów myśliwskich został skazany przez sąd wojskowy na śmierć. Rozpaczliwe starania matki i przyjaciół sprawiły, że prezydent Bolesław Bierut w styczniu 1951 r. zgodził się zmienić wyrok na dożywocie. Cudem ocalony Skalski więzienie opuścił w 1956 r. Tyle

szczęścia nie miał stracony w sierpniu 1951 r. Śliwiński. Na liście weteranów Polskich Sił Powietrznych zgładzonych przez komunistyczny reżim znaleźli się też, tak wcześniej docenieni ppłk Szczepan Ścibior i ppłk Zygmunt Sokołowski, a także Władysław Minakowski, Bernard Adamecki i Stanisław Michowski. Wszyscy popełnili ten błąd, iż po powrocie zdecydowali się na dalszą karierę w lotnictwie wojskowym.

Lepiej wybrali ci, którzy pożegnali się z marzeniami o lataniu. Późniejszy autor popularnych książek o lotnictwie Wacław Król zatrudnił się na posadzie magazyniera w Chemicznej Spółdzielni Pracy. Gdy wykryto, że walczył na Zachodzie, został natychmiast zwolniony. Wówczas karierę magazyniera kontynuował w PAX-owskich zakładach Vetitas. Smutny los lotników zaczął się zmieniać na lepsze jesienią 1956 r., gdy nowym dowódcą Wojsk Lotniczych został gen. Jan Frey-Bielecki. „Na przełomie lat 1956 i 1957 gen. Frey-Bielecki osobiście zaprosił weteranów Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie do wstąpienia do Wojsk Lotniczych, co miało symbolicznie podkreślać zmianę oblicza polskiego lotnictwa wojskowego. Kilku z nich przyjęło to zaproszenie” – pisze Matusiak. Dla wielu innych otworzyły się możliwości pracy w PLL Lot oraz aeroklubach. W masowych nakładach zaczęły się ukazywać książki opisujące bohaterstwo polskich pilotów walczących na Zachodzie, które pisał były dowódca dywizjonu 316 kpt. Bohdan Arct.

Polityczna odwilż z początku rządów Władysława Gomułki dała szansę weteranom, by wreszcie ułożyli sobie spokojne życie. Niektórzy zaczęli robić kariery. As myśliwski Witold Łokuciewski, choć przeszedł przez komunistyczne więzienie, po rehabilitacji przyjął zaproszenie gen. Frey-Bieleckiego. „Kiedy po raz pierwszy wzbił się w powietrze odrzutowym MiG-iem, jego umiejętności zrobiły na instruktorach takie wrażenie, że od razu uznano go za zdolnego do służby czynnej” – piszą Olson i Cloud. Za lojalność wobec reżimu awansowano go na pułkownika i w 1969 r. nagrodzono posadą attaché wojskowego Ambasady PRL w Londynie. Powrót Łokuciewskiego do Wielkiej Brytanii wzburzył środowisko lotników na emigracji. „Powiedziałem mu: »Tolo, jesteś draniem, skończonym draniem« (...). Dał się wykorzystać komunistom. Nie było na to usprawiedliwienia” – wspominał jego kolega por. Ludwik Martel, który pozostał na emigracji. Większość weteranów nie rozmawiała z Łokuciewskim, ostentacyjnie go bojkotując. „Jego przyjaciel powiedział, że ostracyzm ze strony licznych dawnych kolegów pozostawił u niego głęboką, trwałą ranę, z powodu której »cierpiał najboleśniej« aż do końca życia” – dodają Olson i Cloud. Jak się okazało, niezależnie jakich wyborów dokonywali polscy lotnicy, życie w czasach pokoju było dla nich zdecydowanie trudniejsze niż heroiczne lata walki z wrogiem.

Tekst ukazał się w nowym Pomocniku Historycznym z serii „Biografie” – „Lotnicy Polskich Sił Zachodnich na Zachodzie”,

Autor Andrzej Krajewski



Generał bryg. Pil. Stanisław Skalski w pełnej gali orderowej.

Gen. bryg. pil. Stanisław Skalski (1915-2004)

27 listopada br. mija 100. rocznica urodzin naszego najwybitniejszego asa myśliwskiego II wojny światowej ś.p. generała bryg. pil. Stanisława Skalskiego. Stanisław Skalski urodził się 27 listopada 1915 r. w Kołymie na Ukrainie. Po odbyciu przeszkolenia lotniczego został pilotem 4 Pułku Lotniczego w Toruniu. Gdy w 1939 r. wybuchła wojna, walczył w 142 Eskadrze Myśliwskiej

III/4 Dywizjonu Myśliwskiego. Uzyskał wtedy swoje pierwsze cztery zestrzelenia. Po klęsce wrześniowej 1939 r. ewakuował się do Wielkiej Brytanii, gdzie walczył w Bitwie o Anglię w brytyjskim 501. Dywizjonie Myśliwskim. Następnie w latach 1941-1942 latał w 306, 316 i 317 Dywizjonie Myśliwskim Polskich Sił Powietrznych. W 1943 r. dowodził słynnym „Cyrkiem Skalskiego” w Tunezji – polską eskadrą latającą w 145. Dywizjonie Myśliwskim RAF a następnie dowodził brytyjskim 601. Dywizjonem Myśliwskim, z którym uczestniczył w inwazji na Sycylię i Włochy. W końcu 1943 r. dowodził polskim 131 a następnie 133. Skrzydłem Myśliwskim, z którym osłaniał lądowanie aliantów w Normandii w czerwcu 1944 r.

W czasie wojny zestrzelił 18 samolotów na pewno, kilka prawdopodobnie i kilka uszkodził. Zajmuje pierwsze miejsce na liście polskich asów myśliwskich II wojny światowej nieznacznie wyprzedzając gen. bryg. pil. Witolda Urbanowicza (17 zestrzeleń).

Był odznaczony najwyższymi polskimi i zagranicznymi odznaczeniami m.in. Srebrnym a następnie Złotym Krzyżem Virtuti Militari, czterokrotnie Krzyżem Walecznych, trzykrotnie brytyjskim Distinguished Flying Cross (DFC) oraz Distinguished Service Order (DSO) i wieloma innymi.

Po wojnie mimo propozycji pozostania w RAF czy lotnictwie amerykańskim w 1947 r. powrócił do rządzonej przez komunistów Polski. Początkowo, jako jeden z nielicznych został przyjęty do lotnictwa wojskowego. Wkrótce jednak w 1948 r. aresztowano go pod niesłusznym zarzutem prowadzenia działalności szpiegowskiej na rzecz Brytyjczyków. Poddano go brutalnemu śledztwu i torturom. W kwietniu 1950 r. został skazany na karę śmierci. W 1951 r. wyrok zamieniono na karę dożywotniego więzienia. Dopiero w rezultacie politycznej odwilży po śmierci Stalina został zrehabilitowany i w kwietniu 1956 r., po 8 latach więzienia odzyskał wolność.



Odznaczenia Stanisława Skalskiego (wybór).

W 1956 r. powrócił do lotnictwa wojskowego, w którym pozostał do 1968 r. Pracował w Aeroklubie PRL. W 1972 r. przeszedł na emeryturę. Żył bardzo aktywnie – popularyzował lotnictwo, uczestniczył w spotkaniach z młodzieżą i z młodym pokoleniem lotników, konsultował filmy o tematyce lotniczej. W 1957 r. ukazało się pierwsze wydanie jego wspomnień z walk we wrześniu 1939 r. p.t. „Czarne krzyże nad Polską”, które doczekało się wielu kolejnych wznowień.

Stanisław Skalski zmarł 12 listopada 2004 r. w Warszawie. Spoczywa w Alei Zasłużonych Cmentarza Wojskowego na warszawskich Powązkach.

Swoim życiem i poświęceniem w walce o wolność Polski zasłużył na naszą pamięć.



Tablica pamiątkowa na budynku w Alei Wyzwolenia w Warszawie, gdzie mieszkał Stanisław Skalski.



Grób gen. bryg. pil. Stanisława Skalskiego w Alei Zasłużonych Cmentarza Wojskowego na warszawskich Powązkach.

[Stanisław Skalski in Chicago \(1986\) - memories of WWII fighter ace pilot](#)

[Skalski's Circus the movie \[Cyrk Skalskiego \] - cały film 1986](#)

[Żyłem jak chciałem gen Stanisław Skalski 2008](#)

[Polish Studio \(2014-12-06\) - Stanislaw Skalski](#)

[STANISŁAW SKALSKI w CBW](#)

[SKALSKI](#)

[Stanisław Skalski "Wspomnienie"](#)

[Cyrk Skalskiego - Skalski's Circus](#)

[Generał Stanisław Skalski o UB i propagandzie GW](#)

["CYRK SKALSKIEGO" \[audiobook\] poznaj historię Polskiego Zespołu Myśliwskiego 1/3](#)

["CYRK SKALSKIEGO" \[audiobook\] poznaj historię Polskiego Zespołu Myśliwskiego 2/3](#)

["CYRK SKALSKIEGO" \[audiobook\] poznaj historię Polskiego Zespołu Myśliwskiego 3/3](#)

[Wieczór poświęcony generałowi Stanisławowi Skalskiemu Cz.I.](#)

[Wieczór poświęcony generałowi Stanisławowi Skalskiemu Cz.II.](#)

[Wieczór poświęcony generałowi Stanisławowi Skalskiemu Cz.III.](#)

[GENERAŁ STANISŁAW SKALSKI NA MIGu-29UB Z 22. BAZY LOTNICTWA TAKTYCZNEGO W
MALBORKU – 28.07.2015](#)

[As z Kodymy - Niemcy mówili o nim "latająca śmierć" | W mateczniku Stanisława Skalskiego](#)