

**DANIEL BUSZYŃSKI**

UNIwersytet Łódzki

daniel\_buszynski@wp.pl

## **Stanisław Skalski w piśmiennictwie historycznym i wspomnieniach (wybrane przykłady)**

---

Stanisław Skalski (1915–2004) jest jedną z najważniejszych postaci w dziejach polskiego lotnictwa wojskowego. Swoje sukcesy odnosił podczas II wojny światowej. Zaliczono mu 18 i 11/12 zestrzeleń pewnych. Trudne chwile przeżywał w latach 1948–1956. Po powrocie z Wielkiej Brytanii do Polski w czerwcu 1947 r. krótko służył w wojsku. W czerwcu 1948 r. został aresztowany przez komunistyczne służby pod sfabrykowanymi zarzutami szpiegostwa. Wkrótce skazano go na karę śmierci. W więzieniu spędził prawie 8 lat. W 1956 r. został zwolniony z więzienia i zrehabilitowany. W tym samym roku powrócił do służby wojskowej w lotnictwie. Pełnił ją do 1971 r. Angażował się w upamiętnianie działań polskiego lotnictwa podczas II wojny światowej. Podejmował także działania kontrowersyjne. Dobrym tego przykładem jest jego zaangażowanie w działalność Zjednoczenia Patriotycznego „Grunwald” w 1981 r. Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie najważniejszych publikacji, w których można odnaleźć informacje o S. Skalskim, a także analiza sposobów przedstawienia jego postaci w literaturze wspomnieniowej i relacjach lotników Polskich Sił Powietrznych z czasów II wojny światowej. Praca została podzielona na trzy części. W pierwszej przedstawiony został zarys biografii bohatera. W drugiej zaprezentowano opracowania biograficzne poświęcone S. Skalskiemu oraz prace dotyczące lotnictwa, w których można odnaleźć informacje na jego temat. W części trzeciej starano się odtworzyć obraz bohatera zawarty we wspomnieniach towarzyszy broni. Relacje przeanalizowane zostały z podziałem na dwie główne kategorie: S. Skalski jako podwładny oraz S. Skalski jako dowódca.

Literatura dotycząca S. Skalskiego oraz historii Polskich Sił Powietrznych jest stosunkowo bogata. Wśród autorów warto wymienić Wacława Króla, jednego z pilotów, który walczył pod dowództwem S. Skalskiego w Afryce wiosną 1943 r. Wśród autorów dominują jednak badacze bez wykształcenia historycznego. Często są to osoby związane z lotnictwem, czy wręcz lotnicy wojskowi. Bazę źródłową niniejszego artykułu stanowią wspomnienia czterech pilotów: Bohdana Arcta, Wacława Króla, Mieczysława Wyszowskiego oraz Tadeusza Rolskiego. Mieli oni okazję służyć razem ze S. Skalskim podczas II wojny światowej, a ich wspomnienia ukazywały się w dużych nakładach i były szeroko dostępne polskim czytelnikom. Jako podwładny występuje on jedynie we wspomnieniach Tadeusza Rolskiego. Był on dowódcą S. Skalskiego we wrześniu 1939 r. Już w 1941 r. w Wielkiej Brytanii zależało mu na tym, żeby S. Skalski latał właśnie w dowodzonym przez niego 306 Dywizjonie „Toruńskim”. Wyraźnie widać, że bohater niniejszego artykułu był osobą popularną. Wspomnienia Arcta, Króla oraz Wyszowskiego ukazują bohatera artykułu jako dowódcę wymagającego oraz dbającego o dyscyplinę. S. Skalski był osobą stosunkowo niepozorną, niezdradzającą na pierwszy rzut oka swoich zdolności. Nie tworzył barier między sobą a podwładnymi, starając się nawiązywać z nimi przyjacielski kontakt. Podwładni darzyli go

wyraźnym szacunkiem. Wspomnienia wyżej wymienionych lotników ukazują postać S. Skalskiego w jednym z najważniejszych momentów jego biografii, jakim była służba wojskowa podczas II wojny światowej. Dają one interesujący obraz bohatera, ukazanego na tle niezwykle ważnych dla Polski wydarzeń dziejowych i bez wątpienia warto się z nimi zapoznać się i poddać je analizie.

### Słowa kluczowe

Stanisław Skalski, Bohdan Arct, Waclaw Król, Mieczysław Wyszkowski, Tadeusz Rolski, II wojna światowa, Bitwa o Wielką Brytanię, Polskie Siły Powietrzne, Królewskie Siły Powietrzne, 142 Eskadra Myśliwska, 501 Squadron, 306 Dywizjon „Toruński”, 316 Dywizjon „Warszawski”, 317 Dywizjon „Wileński”, Polish Fighting Team, „Cyrk Skalskiego”, lotnictwo

## I.

Stanisław Skalski był jednym z najważniejszych polskich lotników, którzy brali udział w walkach powietrznych podczas II wojny światowej. Na jego listę zwycięstw wpisano 18 i 11/12<sup>1</sup> zestrzeleń pewnych, co pozwoliło mu uplasować się na pierwszym miejscu wśród asów<sup>2</sup> polskiego lotnictwa. Wojenne dokonania uczyniły z niego symbol wysiłku polskich lotników w latach 1939–1945. Poza osiągnięciami na gruncie lotnictwa duży wpływ na kreowanie wizerunku i odbiór postaci S. Skalskiego w literaturze miały tragiczne wydarzenia związane z represjami, jakie dotknęły go w okresie PRL. Był on również człowiekiem, którego działania wzbudzały kontrowersje (np.: zaangażowanie w działalność Zjednoczenia Patriotycznego „Grunwald” w 1981r. czy wybory polityczne, jakich dokonywał w III RP). Nie ulega wątpliwości, iż był postacią z bogatym, nietuzinkowym życiorysem, który warto w tym miejscu choćby krótko zarysować.

S. Skalski przyszedł na świat 27 listopada 1915 r. w Kodymie, niewielkiej miejscowości położonej na północ od Odessy. Wczesną młodość spędził w Dubnie<sup>3</sup>. Zainteresowanie lotnictwem zaczęło kiełkować w nim w okresie młodzieńczym, na co niewątpliwie wpływ miały popularyzowane przez środki masowego przekazu informacje o sukcesach sportowych polskich lotników, ale także możliwość obejrzenia prawdziwego samolotu<sup>4</sup>. Po uzyskaniu matury w 1933 r. S. Skalski stanął

---

<sup>1</sup> Zestrzelenia ułamkowe oznaczają, iż w skład listy wchodzi także zwycięstwa odniesione wspólnie z innymi pilotami. Liczbę zwycięstw S. Skalskiego podają za tzw. „listą Bajana”. Był to dokument sporządzony przez działającą po II wojnie światowej Komisję Historyczną Polskich Sił Powietrznych. Jej zadaniem było podsumowanie wyników polskich pilotów myśliwskich w latach 1939–1945. Komisja sporządziła dokument pod nazwą „Polish Fighter Pilots Achievements during the Second World War” („Osiągnięcia Polskich Pilotów Myśliwskich podczas Drugiej Wojny Światowej”). Popularnie dokument ten określany jest, jako tzw. „lista Bajana”. Nazwa pochodzi od nazwiska płk. dypl. pil. Jerzego Bajana, był Oficera Łącznikowego przy Dowództwie Lotnictwa Myśliwskiego RAF, który 25 III 1946 r. podpisał ten dokument. Szerzej: R. Gretzkyngier, W. Matusiak, J. Zieliński, *Asy lotnictwa polskiego*, Warszawa 2012, s. 9.

<sup>2</sup> As lotniczy – potoczne określenie lotnika, który zestrzelił 5 lub więcej samolotów przeciwnika.

<sup>3</sup> Szerzej: K. Ochabska, *Stanisław Skalski*, Będzin 2011, s. 17–21.

<sup>4</sup> Szerzej: G. Sojda, G. Ślizewski, *Generał pilot Stanisław Skalski – Portret ze światłocieniem*, Warszawa 2015,

przed wyborem życiowej drogi, ostatecznie kierując swoje kroki ku lotnictwu. W 1936 r. rozpoczął naukę w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, gdzie 15 października 1938 uzyskał promocję na stopień podporucznika pilota<sup>5</sup>. Przydzielono go wówczas do 142 Eskadry Myśliwskiej<sup>6</sup> (dalej: EM) z Torunia. Z jednostką tą wziął udział w walkach powietrznych we wrześniu 1939 r., odnosząc swe pierwsze zwycięstwa powietrzne. Latem i jesienią 1940 r. brał udział w bitwie o Wielką Brytanię, służąc w brytyjskim 501 Squadronie (dalej: Sqn). W latach 1941–1942 służył w dywizjonach Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie (dalej: PSP): 306, 316 oraz 317, którego był dowódcą. W 1943 r. dowodził ochotniczą jednostką polskich pilotów myśliwskich w Tunezji, noszącą nazwę Polish Fighting Team (dalej: PFT)<sup>7</sup>. W tym samym roku został dowódcą 601 Sqn RAF „County of London”. Był jednym z niewielu Polaków, którzy dowodzili jednostką brytyjską. W 1944 r., jako dowódca 133 Skrzydła PSP, uczestniczył w walkach podczas inwazji we Francji. Służbę w PSP zakończył w polskim stopniu majora oraz brytyjskim Wing Commander<sup>8</sup>. Do Polski powrócił w czerwcu 1947 r. Po krótkiej służbie wojskowej w czerwcu 1948 r. został aresztowany i oskarżony o szpiegostwo. 7 kwietnia 1950 r. skazano go na karę śmierci. Wyrok ostatecznie zamieniono na dożywocie. W 1956 r. S. Skalski został zwolniony z więzienia i zrehabilitowany<sup>9</sup>. Wkrótce powrócił do służby wojskowej, którą pełnił do 1971 r. Następnie był m. in. członkiem Zarządu Głównego Związku Bojowników o Wolność i Demokrację. W 1981 r. zaangażował się w działalność Zjednoczenia Patriotycznego „Grunwald”. W 1988 roku Wojciech Jaruzelski nominował go na generała brygady. Interesującym etapem życia S. Skalskiego były lata dziewięćdziesiąte, kiedy podejmował nieudane próby rozpoczęcia kariery politycznej<sup>10</sup>. Wybory polityczne, których dokonywał w okresie III RP, wzbudzały pewne kontrowersje. Dwukrotnie zdecydował się na start w wyborach parlamentarnych. Pierwszy raz w 1991 r. z ramienia Chrześcijańskiej Demokracji w województwie bielskim. Drugi raz w 1993 r., startując z 1. miejsca listy Samoobrona-Leppera w okręgu warszawskim. Obie próby okazały się nieskuteczne. Zmarł 12 listopada 2004 r.

Z uwagi na ograniczenia dotyczące rozmiaru niniejszego artykułu, prezentując prace poświęcone S. Skalskiemu oraz polskiemu lotnictwu podczas II wojny światowej, ograniczyłem się do krótkiego przedstawienia najważniejszych dzieł<sup>11</sup>. Przed 1989 r. nie ukazała się w Polsce żadna biografia S. Skalskiego. Badania nad życiem i dokonaniem tego lotnika w warunkach panującego komunizmu były niezwykle

s. 14.

<sup>5</sup> *Ibidem*, s. 26.

<sup>6</sup> 142 EM, wchodziła w skład III/4 Dywizjonu Myśliwskiego (dalej: DM). We wrześniu 1939 r. przydzielona została w skład lotnictwa Armii „Pomorze”.

<sup>7</sup> Polski Zespół Walczący nazywany „Cyrkiem Skalskiego”. Jednostka składała się z polskich pilotów myśliwskich (ochotników).

<sup>8</sup> W skrócie W/Cdr. W RAF stopień ten był odpowiednikiem polskiego podpułkownika.

<sup>9</sup> Podczas pobytu w więzieniu S. Skalski spisał swoje wspomnienia, które zawierały m. in. relacje z walk z września 1939 r. Wydawnictwo nosiło tytuł *Czarne krzyże nad Polską* i ukazało się po raz pierwszy w 1957 r.

<sup>10</sup> Szerzej: P. Sikora, *Asy polskiego lotnictwa*, Warszawa 2014, s. 147–155.

<sup>11</sup> Więcej informacji na temat wymienionych w tekście opracowań czytelnik odnajdzie w pracy licencjackiej autora niniejszego artykułu. Zob. D. Buszyński, „Stanisław Skalski (1915–2004) w historiografii i relacjach wspomnieniowych”, Łódź 2017 (mps w zbiorach autora).

utrudnione. W latach 1948–1956 był on więźniem politycznym. Co prawda po 1956 r. wrócił do służby wojskowej, a jego kariera rozwijała się pomyślnie. Wydane zostały jego wspomnienia z walk we wrześniu 1939 r., które ukazywały się później w masowych nakładach. Trudności w prowadzeniu badań miały przede wszystkim związek z wydarzeniami z lat 1948–1956, kiedy S. Skalski był więźniem politycznym. W warunkach panującego wówczas systemu niemożliwe przedstawienie tego etapu życia bohatera w sposób rzetelny. Wiązało się to z brakiem dostępu do materiałów archiwalnych ze śledztwa i procesu, ale również presją ideologiczną oraz ograniczeniami ze strony cenzury, które w efekcie uniemożliwiały publikację rzetelnej i pełnej monografii. Dodatkowym problemem był utrudniony dostęp do materiałów znajdujących się poza granicami kraju. Dopiero w 1996 r. wydano pierwszą książkę o S. Skalskim o charakterze biograficznym. Autorem pracy pod tytułem *Między niebem a piekłem* był Antoni Michalak. Skupił się on jednak na wybranym fragmencie życia bohatera, prezentując jego losy z lat 1914–1956. Niewątpliwym atutem tego opracowania było oparcie go na materiałach archiwalnych pochodzących z Centralnego Archiwum Wojskowego oraz archiwum byłego Ministerstwa Bezpieczeństwa Publicznego<sup>12</sup>. Kolejną godną uwagi pracą były *Asy polskiego lotnictwa* (1994) autorstwa Józefa Zielińskiego. Opracowanie zostało poprzedzone przedmową napisaną przez S. Skalskiego. Książka składa się z czterdziestu jeden krótkich biogramów polskich lotników, w tym bohatera niniejszego artykułu<sup>13</sup>.

Rozwój badań nad historią polskiego lotnictwa oraz tych, dotyczących postaci S. Skalskiego, zaczął przyspieszać po roku 2000<sup>14</sup>. Wtedy to ukazało się Polsce monumentalne dzieło Jerzego Cynka pod tytułem *Polskie lotnictwo myśliwskie w boju wrześniowym*<sup>15</sup>. Autor dokonał próby konfrontacji źródeł polskich z dokumentami niemieckimi, co dodało książce szczególnej wartości. Ten sam badacz był również autorem dwutomowej monografii PSP, zatytułowanej *Polskie Siły Powietrzne w wojnie*<sup>16</sup>.

<sup>12</sup> A. Michalak, *Między niebem a piekłem*, Lublin 1996.

<sup>13</sup> J. Zieliński, *Asy polskiego lotnictwa*, Warszawa 1994.

<sup>14</sup> Jeśli chodzi o wcześniejsze opracowania, należy wymienić: W. Zaczekiewicz, *Lotnictwo Polskie w Kampanii Wrześniowej 1939 r.* (1947). W 1969 r. ukazała się książka A. Kurowskiego *Bijcie się z nami Messerschmittyl!*, w której znalazły się relacje lotników uczestniczących w walkach powietrznych we wrześniu 1939 r. W 1982 r. wydano pracę J. Pawłaka *Polskie eskadry w Wojnie Obronnej 1939*. Przed 1989 r. ukazało się także kilka ciekawych publikacji dotyczących działań PSP na Zachodzie, wśród których wymienić możemy m. in. *Destiny can wait – The Polish Air Force In The Second World War* (praca wydana w 1949 r. staraniem Stowarzyszenia Lotników Polskich w Londynie). W Wielkiej Brytanii w 1972 r. ukazała się także książka pod tytułem *History of the Polish Air Force 1918–1968*, autorstwa J. Cynka. Niestety, podobnie jak w przypadku *Destiny Can Wait*, dostęp do niej w kraju był niezwykle ograniczony. Pierwszą wydaną w Polsce pracą, w której szczegółowo omówione zostały działania polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii, była opublikowana w 1976 r. monografia W. Króla, *Polskie dywizjony lotnicze w Wielkiej Brytanii 1940–1945*. Wspomniany autor wydał również *Zarys działań polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii 1940–1946* (1981).

<sup>15</sup> J. Cynk, *Polskie Lotnictwo Myśliwskie w boju wrześniowym*, Gdańsk 2000.

<sup>16</sup> Praca ta wydana została najpierw w 1998 r. w języku angielskim. W 2001 i 2002 r. ukazały się poprawione tomy w języku polskim, obejmujące najnowsze wyniki badań. Zob. J. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939–1943*, Gdańsk 2001; Idem, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1943–1945*, Gdańsk 2002.

W 2003 r. ukazała się książka autorstwa Wojtka Matusiaka pod tytułem *306 Dywizjon Myśliwski Toruński*<sup>17</sup>. Autor podjął w niej próbę odtworzenia działań jednostki, w której w 1941 r. służył również S. Skalski.

Chcąc odnaleźć informacje o udziale S. Skalskiego w bitwie o Wielką Brytanię, warto również sięgnąć po książkę Roberta Gretzyngiera oraz Wojtka Matusiaka pod tytułem *Polacy w obronie Wielkiej Brytanii*, która ukazała się w Polsce w 2007 r.<sup>18</sup> Autorzy – korzystając z bogatych materiałów źródłowych – starali się konfrontować raporty o sukcesach polskich pilotów z rzeczywistymi stratami strony niemieckiej. W 2009 r. ukazał się *Cyrk Skalskiego – przyczynek do monografii*, którego autorzy – Grzegorz Śliżewski oraz Grzegorz Sojda szczegółowo opisali działania PFT. W tym miejscu warto odesłać też do artykułu Rafała Dmowskiego pod tytułem *Cyrk Skalskiego w historiografii z 2013 r.*<sup>19</sup> Autor rzeczowego artykułu przedstawia wspomnienia pilotów PFT (opublikowane) oraz omawia poświęcone im opracowania.

Jeśli chodzi o poświęcone bohaterowi opracowania *stricte* biograficzne, warto wspomnieć o dwóch bardzo wartościowych i ważnych publikacjach. Pierwszą z nich jest wydana w 2007 r. praca autorstwa Katarzyny Ochabskiej pod tytułem *Stanisław Skalski*. Podstawą tego opracowania był cykl wywiadów, jakie autorka przeprowadziła ze Skalskim w schyłkowych latach jego życia. Praca została wzbogacona także materiałami archiwalnymi (pochodzącymi m. in. z CAW oraz AWL). Drugą ważną pracą jest książka autorstwa Grzegorza Śliżewskiego oraz Grzegorza Sojdy pod tytułem *Generał pilot Stanisław Skalski – portret ze światłocieniem*. Autorzy podkreślają, że książka ta, pomimo zastosowania metodologii opracowań historycznych, nie pretenduje do miana monografii naukowej. Starali się oni ukazać postać S. Skalskiego na szerszym tle wydarzeń historycznych. W związku z tym wątki biograficzne przeplatają się z fragmentami dotyczącymi historii Polski i lotnictwa. W bibliografii umieszczają oni liczne materiały archiwalne znajdujące się w Wielkiej Brytanii, m.in.: w Instytucie Polskim i Muzeum im. gen Sikorskiego w Londynie, National Archives w Kew's. Najnowszym opracowaniem biograficznym jest przeznaczona na rynek anglojęzyczny książka *Skalski Against All Odds – The First Allied Ace of the Second World War* autorstwa Franciszka Grabowskiego, która ukazała się w 2017 r. Jej autor położył szczególny nacisk na prezentację walk prowadzonych przez lotnictwo polskie we wrześniu 1939 r., wychodząc ze słusznego założenia, że są one stosunkowo słabo znane zachodnim czytelnikom.

W ostatnich latach ukazało się również kilka innych publikacji, w których czytelnik odnajdzie informacje o S. Skalskim. W wydanej w 2012 r. książce pod tytułem *Ci cholerni Polacy*, autorstwa Grzegorza Sojdy, Grzegorza Śliżewskiego oraz Piotra Hodyry, zaprezentowano działania Polaków w bitwie o Wielką Brytanię. Książka opisuje wydarzenia dzień po dniu i obejmuje okres od 14 lipca do 31 października 1940 r. Autorzy podkreślają we wstępie, że postanowili napisać swoją

---

<sup>17</sup> Ukazała się w popularnej serii *Dywizjony Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie*. Zob. W. Matusiak, *306 Dywizjon Myśliwski Toruński*, Warszawa 2003.

<sup>18</sup> R. Gretzyngier, W. Matusiak, *Polacy w obronie Wielkiej Brytanii*, Poznań 2007.

<sup>19</sup> R. Dmowski, *Cyrk Skalskiego w historiografii*, [w:] *Księga jubileuszowa dedykowana profesor Janinie Gardzińskiej*, t. 2, red. E. Koriakowcewa, Siedlce 2013, s. 69–80.

pracę głównie w oparciu o materiały archiwalne, pomijając w większości dotychczasową literaturę. Autorzy zrezygnowali z przedstawienia wydarzeń w oczach lotników Luftwaffe, ograniczając się niekiedy do ustalenia przeciwników polskich pilotów w poszczególnych walkach<sup>20</sup>. Warto również wspomnieć o *Spętanym aniele* Zbigniewa Kowalewskiego oraz Sławomira Kozaka. Pierwszy z autorów jest reżyserem filmu dokumentalnego o S. Skalskim o tym samym tytule. Do książki dołączono interesujący spis filmografii poświęconej bohaterowi oraz fragmenty prowadzonych z nim rozmów<sup>21</sup>.

## II.

Jak już wcześniej zaznaczyłem, w latach 1945–1989<sup>22</sup> brakowało w Polsce rzetelnych i szczegółowych opracowań, na podstawie których czytelnicy mogliby poszerzać swoją wiedzę o Polskich Siłach Powietrznych w czasie II wojny światowej, w szczególności zaś o jednym z ich asów – S. Skalskim. Główne źródło wiedzy o wspomnianych problemach stanowiły więc wspomnienia lotników. Mając to na uwadze, warto przyjrzeć się obrazowi S. Skalskiego, jaki się z nich wyłania.

Przeanalizowane przeze mnie relacje wspomnieniowe podzieliłem na dwie części: (1) te, które prezentują S. Skalskiego jako podwładnego oraz (2) charakteryzujące go jako dowódcę. Uwzględniłem wspomnienia następujących pilotów: Bohdana Arcta, Waclawa Króla, Mieczysława Wyszowskiego oraz Tadeusza Rolskiego. Wszyscy oni zetknęli się ze S. Skalskim w czasie wojny i – podobnie jak on – powrócili do ojczyzny w pierwszych latach po zakończeniu walk. W przeciwieństwie do S. Skalskiego, nie rozpoczęli jednak służby wojskowej, a represje, które ich spotkały w PRL, były o wiele łagodniejsze.

Jedynym spośród czterech przedstawionych autorów, który pozostawił po sobie opisy S. Skalskiego jako podwładnego, jest kpt. pil. Tadeusz Rolski. 2 września 1939 r. objął on dowództwo toruńskiego III/4 DM, w którego składzie walczył S. Skalski. W swoich wspomnieniach pod tytułem *Uwaga wszystkie samoloty!*<sup>23</sup> zawarł kilka interesujących relacji. S. Skalski występował w nich początkowo jako młody pilot myśliwca, który zdobywał swoje pierwsze bojowe szlify we wrześniu 1939 r. Pewne cechy ukazane w tych fragmentach, jak: brawura, skłonność do ryzyka i odwaga, będą towarzyszyły S. Skalskiemu przez całą wojnę i widoczne będą również m.in. w relacjach Arcta czy Wyszowskiego. Pierwszy fragment pokazujący S. Skalskiego dotyczył walki 6 września 1939 r., kiedy to prowadzono osłonę mostów na Wiśle w Toruniu. T. Rolski, powracając z tego zadania bez amunicji w karabinach, zauważył, że część prowadzących osłonę myśliwców PZL P.11

---

<sup>20</sup> G. Sojda, G. Ślizewski, P. Hodyra, *Ci cholerni Polacy! Polskie Siły Powietrzne w Bitwie o Anglię*, Warszawa 2016.

<sup>21</sup> Z. Kowalewski, S. Kozak, *Spętany Anioł*, Warszawa 2014.

<sup>22</sup> Należy zaznaczyć, że największa liczba książek wspomnieniowych polskich lotników wydana została w latach 1956–1989.

<sup>23</sup> Książka stanowi wspomnienia T. Rolskiego z lat 1939–1945. W niniejszym tekście bazowałem na fragmentach wydania trzeciego z 1974 r.

zostało zaatakowanych przez niemieckie myśliwce Messerschmitt Bf-109. Sytuacja polskich pilotów była niezwykle trudna z uwagi na znaczącą przewagę techniczną przeciwnika. T. Rolski wezwał na pomoc pilotów 142 EM. S. Skalski wykonywał już tego dnia loty osłonowe nad mostami w Toruniu. Kiedy naziemna radiostacja odebrała meldunek kpt. T. Rolskiego, znajdował się na lotnisku III/4 DM. Jak wspomina Tadeusz Rolski, po wylądowaniu dowiedział się, że „Por. Skalski wskoczył do kabiny samolotu bez spadochronu, co utrudniało mu bardzo lot, gdyż nie miał czym wypełnić miejsca za plecami, tak że siedział cały czas bez oparcia i na luźnych pasach barkowych”<sup>24</sup>. Fragment ten pokazuje, w jak znacznym stopniu S. Skalski był pilotem skłonny do ryzyka czy wręcz brawury<sup>25</sup>. Dopiero w powietrzu miał on zauważyć brak spadochronu. Na podstawie powyższych wspomnień wydaje się, iż towarzyszący mu pośpiech wynikał ze świadomości, że liczy się każda sekunda. S. Skalski wsiadł do kabiny swojego PZL P.11 bez trwonienia cennego czasu i od razu wystartował, aby pomóc swoim kolegom. Można przypuszczać, że zadziałał tutaj w znacznym stopniu pod wpływem adrenaliny. Lot bez spadochronu był bardzo niebezpieczny. Poza dyskomfortem w pilotowaniu, który zauważył T. Rolski, wiązał się też w przypadku uszkodzenia pilotowanego samolotu, z ograniczeniem możliwości uratowania życia pilota. Jeżeli samolot uległby w walce uszkodzeniom uniemożliwiającym lądowanie awaryjne, S. Skalski praktycznie nie miałby szans na przeżycie.

Drugi fragment, w którym pojawił się S. Skalski dotyczył początkowego okresu działalności 306 Dywizjonu „Toruńskiego” we wrześniu i październiku 1940 r. Polskim dowódcą jednostki był T. Rolski. Zależało mu na tym, aby do oddziału trafili piloci dawnego III/4 DM, którym dowodził we wrześniu 1939 r. Wspominał, że bardzo chciał, aby do 306 Dywizjonu został przesunięty właśnie S. Skalski. Podkreśla, że trudno by było znaleźć kogoś równie dobrego. M.in. właśnie to motywowało go do upartego nalegania, aby trafił on do 306 Dywizjonu. Stało się to faktem dopiero w lutym 1941 r. T. Rolski wspominał: „W tym czasie rozwijałem upartą i wytrwałą działalność w celu ściągnięcia do dywizjonu tych wszystkich dawnych pilotów z 4. Pułku, którzy do tej pory służyli w jednostkach RAF. W pierwszym rzędzie chodziło mi o Stanisława Skalskiego, Stefana Witorzeńca i Karola Pniaka. Sprawa szła opornie. Brytyjskie dywizjony nie chciały ich się pozbyć, czemu się wcale nie dziwiłem [...] Szczególnie zawikłana była historia z przydziałem Skalskiego. Na skutek moich nalegań Dowództwo Lotnictwa Myśliwskiego przysłało mi wprawdzie aż dwóch Skalskich, dobrych pilotów, najpierw Romana, potem Henryka<sup>26</sup>. Ja jednak domagałem się Stanisława, bo wiedziałem, że trudno

<sup>24</sup> T. Rolski, *Uwaga wszystkie samoloty!*, Warszawa 1974, s. 52.

<sup>25</sup> Jak wspominał S. Skalski, brak założenia spadochronu wynikał z ogromnego pośpiechu, w jakim wykonywano start alarmowy. Nie czekał on na rozkaz i szybko wsiadł do samolotu. Nie założył nawet kombinezonu, a pilotkę ubrał dopiero w powietrzu, zapinając wówczas także pasy. Wtedy dopiero miał zauważyć brak spadochronu. Wspominał ten moment następująco: „Stwierdziłem ponad wszelką wątpliwość, że w pośpiechu zapomniałem zupełnie o spadochronie. Przeszedł mi po plecach lekki dreszczyk, lecz postanowiłem nie wracać”. Zob. S. Skalski, *Czarne krzyże nad Polską*, Warszawa 1971, s. 143–144.

<sup>26</sup> T. Rolski pomylił imię jednego z pilotów. Pierwszym z nich był nie Roman, tylko Marian Skalski (1910–1941), który zginął 20 X 1941 r. jako pilot Air Fighting Development Unit (Jednostka Rozwoju Lotnictwa Bojowego) podczas lotu testowego na zdobycznym myśliwcu Bf-109F. Drugi z pilotów, Henryk Skalski (1908–1977)

mi będzie znaleźć kogoś, kto by mu dorównał. Dopiero po dwóch miesiącach dopiąłem swego i por. Skalski [...] zameldował się w 306. dywizjonie<sup>27</sup>.

Bohdan Arct, Waław Król oraz Mieczysław Wyszkowski to trzech pilotów, którzy pozostawali pod rozkazami SS. kalskiego. W swoich wspomnieniach poświęcili nieco miejsca cechom osobowym dowódcy. Pierwszy taki opis pojawił się w książce Bohdana Arcta pod tytułem *W pogoni za Luftwaffe – Polscy myśliwcy na pustyniach Tunisu*<sup>28</sup>. B. Arct miał okazję służyć pod komendą S. Skalskiego wiosną 1943 r., kiedy był jednym z pilotów PFT. Tak opisywał składanie przez S. Skalskiego meldunku z walki powietrznej 4 kwietnia 1943 r., podczas której zgłosił on zestrzelenie jednego Bf-109: „Stach składał swój raport spokojnie i rzeczowo, jak by mały chłopak wypowiadał dobrze wyuczoną lekcję. Nikt by się nie spodziewał, że ten szczupły, zawsze uśmiechnięty i uprzejmy mężczyzna, wyglądający niezwykle młodo na swoje 29 lat, zestrzelił właśnie swą siedemnastą maszynę niemiecką. Na ziemi był on stale skromny i raczej zażenowany szacunkiem, którym go otaczali koledzy i przełożeni, dopiero w powietrzu zmieniał się do niepoznanienia i był niewątpliwie jednym z najlepszych pilotów i dowódców, jakich spotkałem w mej długiej karierze wojennej<sup>29</sup>. B. Arct akcentował spokój i opanowanie S. Skalskiego oraz skromność i niepozorność bohatera, który zupełnie inaczej zachowywał się w powietrzu. O niepozorności S. Skalskiego pisał także M. Wyszkowski we wspomnieniach *Pod obcym niebem*<sup>30</sup>. Tak relacjonował objęcie przez S. Skalskiego dowództwa Eskadry B 316 Dywizjonu „Warszawskiego”: „Wśród pilotów, pełniących dzisiaj dyżur, kręci się nowy dowódca eskadry «B». Niski, szczupły, robi wrażenie niepozornego, lecz odznaczenia na jego piersi mówią same za siebie<sup>31</sup>. Autor wymienił zasługi S. Skalskiego i wyraźnie zaakcentował duży autorytet, jakim się cieszył. Na podstawie powyższego fragmentu można zauważyć, że nimb bohatera i niezwykłego pilota, który towarzyszył S. Skalskiemu, mocno oddziaływał na oficerów niższego stopnia, takich jak M. Wyszkowski. Był on dla nich wzorem godnym naśladowania. W książce *Cyrk Skalskiego*<sup>32</sup> w rozdziale poświęconym dowódcy PFT B. Arct wskazywał także upór, jaki miał cechować S. Skalskiego: „Podczas Bitwy o Wielką Brytanię Skalski został dwukrotnie zestrzelony i musiał ratować życie skacząc ze spadochronem z płonącej maszyny. Podobne przeżycia załamywały wielu ludzi. Wielu doskonałych zresztą pilotów rezygnowało po szczególnie

---

wkrótce został odesłany do 72 Sqn RAF. Dostał się do niewoli 27 VIII 1941 r. Szerzej: T. Krzystek, A. Krzystek, *Polskie Siły Powietrzne w Wielkiej Brytanii w latach 1940–1947*, Warszawa 2012, s. 516.

<sup>27</sup> T. Rolski, *op. cit.*, s. 146–147.

<sup>28</sup> Książka stanowi wspomnienia B. Arcta z okresu służby w PFT w 1943 r. Prace nad nią autor rozpoczął w 1944 r. Jednak niewola, do której się dostał we wrześniu 1944 r., spowodowała przerwę w pisaniu. Ostatecznie książka została ukończona po II wojnie światowej. Pierwsze wydanie ukazało się w Edynburgu w 1946 r. W tym samym roku wyszło również polskie wydanie (Wrocław 1946).

<sup>29</sup> B. Arct, *W pogoni za Luftwaffe-Polscy myśliwcy na pustyniach Tunisu*, Wrocław 1946, s. 47.

<sup>30</sup> Jest to pierwsza część wspomnień M. Wyszkowskiego. Autor opisał swoje losy od końca lat trzydziestych, do lutego 1943 roku, kiedy to wraz z resztą personelu Polish Fighting Team płynął na pokładzie statku „Letytia” w kierunku Afryki. Bazowałem na fragmentach wydania drugiego, które ukazało się w 2009 r.

<sup>31</sup> M. Wyszkowski, *Pod obcym niebem*, Warszawa 2009, s. 145.

<sup>32</sup> *Cyrk Skalskiego* ukazał się w popularnej serii *Biblioteka złotego tygrysa*. Nie umniejsza to jednak wartości tej publikacji jako źródła historycznego, spisane przez bezpośredniego uczestnika walk PFT. W niniejszym artykule bazowałem na fragmentach wydania drugiego, które ukazało się w 1970 r.



niebezpiecznych kraksach z dalszego latania, specjalnie zaś z latania bojowego. Mógł zrezygnować i Skalski, przecież obowiązki swoje wypełnił już z nadatkiem. Mógł zrezygnować, ale... Gdyby to uczynił, nie byłby Skalskim<sup>33</sup>. B. Arct odniósł się w tym fragmencie do walki powietrznej z 5 września 1940 r., kiedy to S. Skalski został zmuszony do skoku ze spadochronem z płonącego myśliwca Hawker Hurricane, przez co doznał ciężkich poparzeń, bowiem uderzył w część ogonową swojego samolotu. Wielu pilotów po podobnych przeżyciach nie wracało do latania bojowego, co wiązało się zapewne z barierą psychologiczną. S. Skalski tę barierę miał pokonać. Szczęśliwie jego stan zdrowia szybko się poprawiał, co umożliwiło mu powrót w szeregi 501 Sqn. Powrót wynikał z wytrwałości i upor, jakie musiały mu towarzyszyć<sup>34</sup>.

Kolejny z pilotów, Waław Król, pełnił funkcję zastępcy S. Skalskiego na stanowisku dowódcy PFT. W swoich wspomnieniach zatytułowanych *Pod niebem Tunezji*<sup>35</sup> umieścił fragmenty, z których wynika, iż S. Skalski był również osobą niecierpliwą. Kiedy piloci PFT po dotarciu do Afryki z Wielkiej Brytanii trafili do obozu tranzytowego kilka kilometrów od Algieru, część z nich postanowiła wybrać się do miasta na noc: „Niecierpliwymi i szybkimi w swoich decyzjach Stach Skalski od razu był gotów do eskapady<sup>36</sup>. Postój w okolicach Algieru przedłużał się, brakowało dla Polaków dalszych dyspozycji. Na kolejnej stronie autor opisuje podzielenie pilotów na dwie grupy, mające osobno kierować się samolotami do Kairu celem zameldowania w dowództwie RAF. W pierwszej złożonej z „najbardziej niecierpliwych” znaleźli się S. Skalski, Kazimierz Sporny, Karol Pniak, Eugeniusz Horbaczewski, B. Arct, Władysław Drecki i Kazimierz Sztramko<sup>37</sup>.

S. Skalski, pełniąc obowiązki dowódcy, starał się utrzymywać przyjazne kontakty ze swoimi podwładnymi, o czym świadczy jedna z relacji Króla z okresu walk w Afryce (wiosna 1943 r.): „Skalski był po prostu Staszkiem dla wszystkich<sup>38</sup>. Zwracanie się do dowódcy per „Staszek” mogło świadczyć o tym, że w zespole panowała dobra, koleżeńska atmosfera, zaś dowódca nie tworzył między sobą a podwładnymi barier. Do kwestii popularności S. Skalskiego wśród podwładnych odniósł się także B. Arct w książce *Rycerze biało-czerwonej szachownicy*<sup>39</sup>. Według autora S. Skalski był bardzo lubianym dowódcą, a podczas jego dowodzenia, piloci uczestniczący w trudnych wyprawach nad Francją mogli czuć się pewniej: „Kapitan Skalski, pogodny i uśmiechnięty blondyn średniego wzrostu, o niebieskich,

<sup>33</sup> B. Arct, *Cyrk Skalskiego*, Warszawa 1970, s. 35–36.

<sup>34</sup> S. Skalski wspominał, że powrót do latania bojowego po zestrzeleniu 5 września 1940 r. nie był taki łatwy. Pokonanie bariery strachu było stopniowe. Po pierwszym samodzielnym locie S. Skalski wciąż, co zrozumiale, był pełen lęku. Dopiero lot bojowy, w którym zestrzelił samolot wroga, przyczynił się do jego przezwyciężenia. Zob. K. Ochabska, *op. cit.*, s. 134–135.

<sup>35</sup> Książka stanowi wspomnienia Waław Króla z okresu służby w PFT. Ukazała się w popularnej serii *Miniatury lotnicze*. Korzystałem z wydania pierwszego, które ukazało się w 1975 r.

<sup>36</sup> W. Król, *Pod niebem Tunezji*, Warszawa 1975, s. 30.

<sup>37</sup> *Ibidem*, s. 30.

<sup>38</sup> *Ibidem*, s. 45.

<sup>39</sup> Książka stanowi zbiór opowiadań dotyczących polskiego lotnictwa od czasów pionierskich aż do 1957 r. Jedno z opowiadań zostało poświęcone walce S. Skalskiego z 28 III 1943 r., w której odniósł on wraz z Eugeniuszem Horbaczewskim dwa zestrzelenia dla PFT. Pierwsze wydanie ukazało się w 1960 r. Bazowałem na wydaniu z 2003 r.

przenikliwych oczach, był ogromnie popularny wśród podwładnych i kolegów. Pod jego dowództwem piloci ruszali na trudne i niebezpieczne wyprawy na drugą stronę kanału La Manche, jak na beztrudny spacer, na niewinną przechadzkę. A przecież nad celem zawsze czyhały Messerschmitty, zawsze dochodziło do krwawych starć, których ofiarą padali nie tylko Niemcy. Do Skalskiego podwładni mieli zaufanie, wierzyli w niego, wiedzieli, że trudno o lepszego i bardziej doświadczonego dowódcę<sup>40</sup>.

Jedną z cech S. Skalskiego jako dowódcy była również zdolność do motywowania podwładnych. W swoim dzienniku z okresu II wojny pod tytułem *Pamiętnik pilota*<sup>41</sup> B. Arct przytaczał opis sytuacji z 24 lutego 1943 r. Polscy piloci znajdowali się wówczas od trzech dni na pokładzie statku transportowego „Letytia”, którym mieli wypłynąć z portu w Glasgow konwojem do Oranu. B. Arct relacjonuje, że piloci byli już zmęczeni oczekiwaniem na wypłynięcie. S. Skalski miał ich jednak mobilizować i odwracać uwagę od wszelkich niedogodności. Autor wyraźnie akcentował zaangażowanie S. Skalskiego, który – jak się wydaje – w przeciwieństwie do swoich podkomendnych nie był znużony postojem: „Od trzech dni siedzimy na pokładzie, a statek bynajmniej nie chce wyruszyć w drogę. Zaczynamy się niepokoić i niecierpliwieć, jedynie Stach, nasz dowódca, nie traci animuszu: – Wiecie panowie – zaczął, gdy zebraliśmy się dziś wieczorem w kabinie – gdy będziemy na miejscu i zorientujemy się, jak to wszystko wygląda, musimy uzyskać dobre wyniki. Prujemy na całego, mogą być straty, ale pilotów mamy doświadczonych i musimy, powtarzam, nastrelać tyle Niemców, żeby się Anglikom gęby poroztwierały”<sup>42</sup>. Jak widać w końcówce tej relacji S. Skalski kładł także szczególny nacisk na konieczność zaprezentowania umiejętności i determinacji polskich pilotów.

Podsumowując relacje lotników, należy zaznaczyć, że wyłania się z nich niezwykle pozytywny obraz S. Skalskiego, zarówno jako podwładnego, jak i dowódcy. Żaden z autorów nie odnotował sytuacji, która stawiałaby bohatera w niekorzystnym świetle. Nie można jednak zapominać, iż przytoczone wspomnienia odnoszą się tylko do wąskiego okresu z życia S. Skalskiego. Autorzy pokazali go jedynie jako pilota wojskowego, przyczyniając się niewątpliwie do mitologizacji jego wizerunku. Należy także stwierdzić, iż współczesna literatura poświęcona S. Skalskiemu i polskiemu lotnictwu z czasów II wojny światowej prezentuje się dość okazale. Wśród autorów znajdziemy zarówno byłych lotników, weteranów PSP z czasów II wojny światowej, jak i pasjonatów lotnictwa oraz wykształconych historyków. Wśród tych prac dominują publikacje o charakterze popularno-naukowym. Wciąż jednak brakuje całościowej monografii bohatera, spełniającej standardy nauki historycznej.

<sup>40</sup> B. Arct, *Rycerze biało-czerwonej szachownicy*, Radom 2003, s. 135.

<sup>41</sup> *Pamiętnik pilota* to dziennik prowadzony przez B. Arcta, w którym zapisywał on na bieżąco swoje wojenne przeżycia z lat 1939–1943. W niniejszej pracy korzystałem z jedynego wydania, które ukazało się w 2002 r.

<sup>42</sup> B. Arct, *Pamiętnik pilota*, Radom 2002, s. 134.

## Bibliografia

### WSPOMNIENIA

- Arct B., *Cyrk Skalskiego*, Warszawa 1970.  
Tenże, *Pamiętnik pilota*, Radom 2002.  
Tenże., *Rycerze biało-czerwonej szachownicy*, Radom 2003.  
Tenże, *W pogoni za Luftwaffe – Polscy myśliwcy na pustyniach Tunisu*, Wrocław 1946.  
Król W., *Pod niebem Tunezji*, Warszawa 1975.  
Rolski T., *Uwaga wszystkie samoloty!*, Warszawa 1974.  
Skalski S., *Czarne krzyże nad Polską*, Warszawa 1971.  
Wyszkowski M., *Pod obcym niebem*, Warszawa 2009.

### MATERIAŁY NIEPUBLIKOWANE

- Buszyński D., „Stanisław Skalski (1915–2004) w historiografii i relacjach wspomnieniowych”, Łódź 2017 (mps w zbiorach autora).

### OPRACOWANIA MONOGRAFICZNE

- Cynk J., *Polskie Lotnictwo Myśliwskie w boju wrześniowym*, Gdańsk 2000.  
Cynk J., *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939–1943*, Gdańsk 2001.  
Cynk J., *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1943–1945*, Gdańsk 2002.  
Gretzyngier R., Matusiak W., *Polacy w obronie Wielkiej Brytanii*, Poznań 2007.  
Gretzyngier R., Matusiak W., Zieliński J., *Asy lotnictwa polskiego*, Warszawa 2012.  
Kowalewski Z., Kozak S., *Spętany Anioł*, Warszawa 2014.  
Krzystek T., Krzystek A., *Polskie Siły Powietrzne w Wielkiej Brytanii w latach 1940–1947*, Warszawa 2012.  
Matusiak W., *306 Dywizjon Myśliwski Toruński*, Warszawa 2003.  
Michalak A., *Między niebem a piekłem*, Lublin 1996.  
Ochabska K., *Stanisław Skalski*, Będzin 2011.  
Sikora P., *Asy polskiego lotnictwa*, Warszawa 2014.  
Sojda G., Śliżewski G., *Generał pilot Stanisław Skalski – Portret ze światłocieniem*, Warszawa 2015.  
Sojda G., Śliżewski G., Hodyra P., *Ci cholerni Polacy! Polskie Siły Powietrzne w Bitwie o Anglię*, Warszawa 2016.  
Zieliński J., *Asy polskiego lotnictwa*, Warszawa 1994.

### ARTYKUŁY NAUKOWE

- Dmowski R., *Cyrk Skalskiego w historiografii*, [w:] *Księga jubileuszowa dedykowana profesor Janinie Gardzińskiej*, t. 2, red. E. Koriakowcewa, Siedlce 2013.



## Stanisław Skalski in the Historical Literature and Memoirs (Examples)

Stanisław Skalski (1914–1915) is one of the most important figures in the history of Polish military aviation. He was the most successful fighter pilot in the history of the Polish aviation. He was credited with 18 and 11/12 kills. In his life he also had a hard time. The tragic card of his life is the years 1948–1956. After returning to Poland from Great Britain in June 1947, he briefly served in the army. In June 1948 he was arrested by communist officers under the false charge of espionage. Soon he was sentenced to death. He spent almost 8 years in prison. In 1956 Skalski was released and rehabilitated. In the same year he returned to military service in aviation. He served until 1971. He was engaged in commemorating the activities of Polish aviation during World War II. In his life he also undertook controversial actions. A good example of this is his involvement in the Patriotic Union „Grunwald” in 1981. The aim of this article was to present the main publications in which you can find information about Stanisław Skalski, as well as an analysis of ways to present it in the memoirs of the Polish Air force pilots during the second world war. The article

was divided into three parts. The first one presents Stanisław Skalski's biographical summary. In the second one biographical books devoted to Skalski and various works on aviation where we can find informations about him were presented. In chapter three, a image of the hero in the comrades' memories is presented. The recollections are divided into two main categories: Skalski as a subordinate, and Skalski as a commander. Literature on Stanisław Skalski and history of the Polish Air Force is relatively rich. One of the authors worth mentioning here was Waław Król, one of the pilots who fought under the command of Skalski in Africa in the spring of 1943. He wrote numerous publications regarding history of the Polish Air Force during Second World War. Among the authors, most of them are not historians by education – very often they are associated with aviation, or are military men. The source base for this article are memoirs of four pilots – Bohdan Arct, Waław Król, Mieczysław Wyszowski, and Tadeusz Rolski. They had the opportunity to serve with Skalskim during the second world war, and their memories were printed in large editions and were widely available to Polish readers. Skalski-subordinate is presented only in the memoirs of the last of the mentioned pilots. Tadeusz Rolski was Skalski's commander during September 1939 campaign. He treated him with respect and valued highly his skills. When in Great Britain, in 1941, Rolski wished to have Skalski in the 306 "Toruń" Squadron, of which he was in charge. It is apparent that Skalski was very popular. The memoirs of Arct, Król and Wyszowski reveal the hero as the commander. As a commander he was seen as demanding and concerned about rigour. He was rather insignificant and, at first glance, one could not say that he was that talented. He never created barriers between his subordinates and himself, and he tried to make friends with them. They treated him with real esteem. Memories of the above-mentioned aviators show the character of Stanisław Skalski in one of the most important moments of his biography, which was military service during the Second world war. They give an interesting image of the hero, shown against the background of extremely important historical events for Poland and, without a doubt, it is necessary to get acquainted with them and to analyze them.

**Keywords:** Stanisław Skalski, Bohdan Arct, Waław Król, Mieczysław Wyszowski, Tadeusz Rolski, Second World War, Battle of Britain, Polish Air Force, Royal Air Force, 142 Fighter Escadrille, 501 Squadron, 306 Squadron „City of Toruń”, 316 Squadron „City of Warsaw”, 317 Squadron „City of Wilno”, Polish Fighting Team, „Skalski Circus”, 601 Squadron „County of London”, aviation