

FUNDACJA GENERAL ELŻBIETY ZAWACKIEJ
Archiwum i Muzeum Pomorskie Armii Krajowej
oraz Wojskowej Służby Polek
7-100 Toruń, ul. Podmurna 93, tel. 0048 56 65 22 186
e-mail: fapak@wp.pl; www.zawacka.pl
NIP 956 16 25 127; REGON 870502736
KRS 00000 41692
Nr r-ku 82 1090 1506 0000 0000 5002 0244

MEMORIAL

General Marii Wittek



†† 2005

HOJTYLANIS Stefania
zam. Karpińska
ps. "Barbara"

PKK IX'39
PLSK
W. Brytania

538/USK
1

SPIS ZAWARTOŚCI TECZKI —

538/4SK

Wojtkowski Stefania

zem. Karpieńska

I. Materiały dokumentacyjne

I/1 – relacja właściwa

✓ k. 1, s. 1

I/2 – dokumenty (sensu stricto) dot. osoby relatora

—

I/3 – inne materiały dokumentacyjne dot. osoby relatora

✓

II. Materiały uzupełniające relację

✓ k. 19, s. 1-25

III. Inne materiały (zebrane przez „relatora”):

III/1 – dot. rodziny relatora

III/2 – dot. ogólnie okresu sprzed 1939 r.

III/3 – dot. ogólnie okresu okupacji (1939–1945)

III/4 – dot. ogólnie okresu po 1945 r.

III/5 – inne...

IV. Korespondencja

V. Wypisy ze źródeł [tzw.: „nazwiskowe karty informacyjne”] ✓

VI. Fotografie ✓ oryg. 3, reprodukt. 2 set, pkt. II s. 1, 17, 19, 22, 25

I₁ Relacja

- Relacja własna w formie listu do E. Zawackiej, Los Angeles 1998, rękopis, oryg., k. l. s. 1



Mrs. Stephanie Karpinski

Los Angeles, Ca. 90018
U.S.A.

1 lutego 1998r.

Wpłynęło dnia 09.02.98
Ldz. 260/MSK/98

Szanowna i Droga Pani Profesor,

Przede wszystkim najmocniej przepraszam Panią, że z takim opóźnieniem do Pani piszę. Niestety bardzo chorowałam i całą moją korespondencja bardzo ucierpiała.

Najserdeczniej dziękuję za przesłaną mi książkę p.t. Służba Polek na frontach II Wojny Światowej z Pani dedykacją. Jestem tym pięknym darem Pani bardzo wzruszona.

Przeczytałam ją z wielką uwagą i zainteresowaniem i cieszę się bardzo, że akcja upamiętnienia służby kobiet w czasie ostatniej wojny zaistniała i uczczenia gen. Marii Witek.

Ukończyłam gimnazjum im. Wandy Posselt-Szachtmajerowej w Warszawie w 1933 roku. W gimnazjum był Hufiec PWK do którego należałam przez lata 1931, 1932, i 1933, w którym to roku uzyskałam maturę. Po roku 1933 byłam instruktorka PWK i prowadziłam Hufiec w moim gimnazjum napewno przez jeden rok a może i dwa lata. Byłam na obozach PWK w Garczynie nad jeziorem Wdzyce, w Koszewnikach i w Wisle na Śląsku. Uczęszczałam do świetlicy PWK na ulicy Barskiej w Warszawie. Wkrótce potem lotnictwo opanowało mnie do tego stopnia, że poza studiami na Politechnice Warszawskiej, jemu poświęciłam i łączność z PWK urwała się.

Z chwila wybuchu ^{wojny} zgłosiłam się do lotnictwa i byłam w czasie Kampanii Wrzesniowej pilotem łącznikowym. Następnie przez Rumunię (gdzie byłam kurierem pomiędzy Hłacówką Lotniczą w Bukareszcie a obozami internowania), Francję (gdzie pracowałam w Dowództwie Lotnictwa w Paryżu), dostałam się wraz ewakuującym się lotnictwem do Anglii, gdzie od roku 1941 aż do zakończenia działań wojennych w Europie latałam jako transportowy pilot - ferry pilot w Brytyjskim AIR TRANSPORT AUXILIARY na samolotach wojskowych po odpowiednim przeszkoleniu (myśliwskim i bombowych-dwusilnikowych). AIR TRANSPORT AUXILIARY - była to Pomocnicza Powietrzna Służba Transportowa, która dostarczała samoloty do dywizjonów, szkół lotniczych i innych baz. Organizacja ta zwana w skrócie ATA organizacyjnie nie była związana z PESTKAMI, ani z WAAFKAMI. Było w niej dużo cudzoziemek, Polki były pierwsze, którą przyjęto. Byłoby dobrze, żeby umieszczono w następnej książce poprawkę dotyczącą Polek latających w Wielkiej Brytanii.

Z prawdziwą przyjemnością załączam zgłoszenie się do Koła przyjaciół Memoriału gen. Marii Witek.

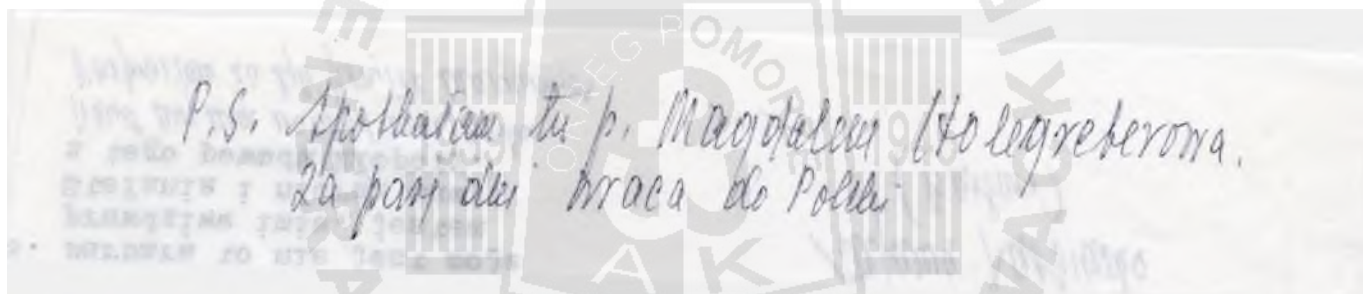
Koncząc, może nieco chaotyczny list, chciałabym wyrazić Pani moje najwyższe uznanie dla Pani niezwykłej i pełnej poświęcenia służby dla Polski szczególnie w czasie wojny jak i teraz. Gratuluję z głębi serca.

Najmilej Panią pozdrawiam i łacze wyrazy głębokiego szacunku i poważania.

Stephanie Karpinski
(Barbara)

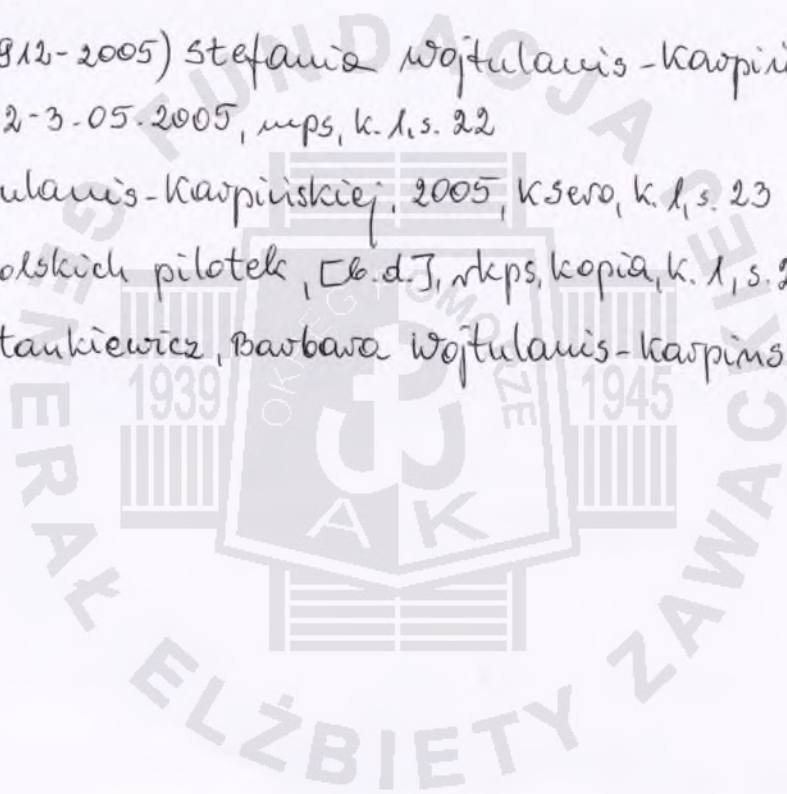
P.S. Barbara to nie jest moje prawdziwe imię, jestem Stefania i nieraz mam z tego powodu kłopoty.

Nawet myślałam o tym, żeby przyjąć imię Barbara.
Przepraszam za tyle pomysłów i wątpliwości



II MATERIAŁY UZUPEŁNIAJĄCE

- K. Sobolewski, Spotkanie. U stymnej lotniczki Barbary Wójtulanis, „Za i Przeciw” XV 1987, k. 1, s. 1
- A. Zamoycki, Zapomniane dywizjony. Losy lotników polskich, Warszawa 1995, k. 6, s. 2-11
- Wspomnienie H. Karpinińskiego, Gdynia 1999, mps, rkps, kopia, k. 3, s. 12-16
- Z. Rogowski, Polka, która „chroniła brytyjskiego lorda”... „Nasza Polska” 2001/7, k. 1, s. 17
- Karpinińska Stefania [w:] Sylwetki kobiet-żołnierzy, Toruń 2003, mps, k. 4, s. 18-21
- Pożegnanie (1912-2005) Stefania Wójtulanis-Karpinińska „Basia”, „Gaz. Wyborcza” 2-3-05-2005, mps, k. 1, s. 22
- Nekrolog S. Wójtulanis-Karpinińskiej, 2005, ksero, k. 1, s. 23
- Notatki dot. polskich pilotek, [b.d.], rkps, kopia, k. 1, s. 24
- G. Stanwyck-Stankiewicz, Barbara Wójtulanis-Karpinińska, [b.d.], kopia, k. 1, s. 25



U słynnej lotniczki Barbary Wojtulanis

SPOTKANIE

Dom nazywa się „Szarotka”. Jak skromny kwiatek, który żyje przycupnięty do skąpy. Pogodna nazwa domu pogodnej jesieni ludzkiego życia. Nie ma tu, wbrew nazwie, sceny górskiej, „Szarotkę” otacza wygrzana słońcem przyroda kalifornijska. Nowoczesny, schludny budynek, czysto i wokół, zadbane trawniki, obok najstarsza polska świątynia Los Angeles, kościół Matki Boskiej Częstochowskiej. Budynek „Szarotki” i świątyni sąsiadują ze sobą przez ścianę.

Choć podobno – jak mówi popularna amerykańska piosenka – „nigdy nie pada w południowej Kalifornii”, tego dnia, kiedy przyszedłem z wizytą do „Szarotki”, deszcz wisiał w powietrzu. A potem zaczęło pokropować i nastroj zrobił się prawie polski, bo przecież był to listopad.

W koncu długiego, isnącego czystością korytarza oczekiwała na mnie siwowlosa, usmiechnięta przyjacielnice i gościnnie pani. Jej młodzieńcze spojrzenie i ruchy wyraznie kontrastowały z swieżą włosów. Po chwili byłam w przytulnym pokoju. Na ścianach i półkach rodzinne pamiętki, fotografie, obrazy, portrety, wśród których dwa największe: mężczyzny w mundurze lotniczym i Jana Pawła II.

★ ★ ★

Siedząc naprzeciw mnie Barbarę Wojtulanis-Karpińską znałem z fotografii i wojennych wspomnień byłych lotników. Zapamiętałem jedno z tych zdjęć. Trzy młode lotniczki w mundurach: Anna Leska, Jadwiga Piłsudska i Barbara Wojtulanis-Karpińska. Ta sama smukła sylwetka i nawet uśmiech ten sam. Między tą fotografią, zrobioną pod koniec wojny w Anglii, a dniem dzisiejszym tułał, w Los Angeles, zawiera się cała historia pełnego wydarzeń życia dzielnej kobiety-lotniczki. Pierwszej w naszych polskich działach kobiecy-spadochroniarce.

Ale ta historia musiała się, oczywiście, zacząć jeszcze wcześniej. Rodzina Wojtulanisów – jakby wskazywało brzmienie nazwiska – przybyła do Warszawy z Wilenszczyzny. Barbara urodziła się i wychowała w samym sercu stolicy Polski, na rogu Alei Jerolimskich i Chałubińskiego, w domu, po którym

Korespondencja własna z USA

Od lewej: Anna Leska, Jadwiga Piłsudska, Barbara Wojtulanis-Karpińska



★ ★ ★

Karpińska – kiedy wybuchła wojna. Zostałam wówczas pilotem łącznikowym przy kadrczu sztabowej, latałam na „erwudziakach” (RWD). Pamiętam, że w pierwszą niedzielę wojny zostałam wytypowana do odbycia samotnego lotu do Dębina, aby dostarczyć tam jakiś ważny rozkaz ze Sztabu. Polem się dowiedziałam, że w tym rozkazie chodziło o dostarczenie benzyny z miasteczka Irena pod Dębiniem, gdzie były składy paliwa, dla brzo-gady broniącej Warszawy. Lotnisko w Dęblinie znałam bardzo dobrze, toteż kiedy po spokojnym locie znalazłam się nad tym miastem, byłam zdziwiona, że niczego nie mogę rozpoznać. Czyżbym zbłądziła? – pomyślałam. Wkrótce się zorientowałam, że Dębina został doszczętnie zombardowany i nigdzie nie było widać żadnego śladu życia. Co robić? Czy wracać do Warszawy? Kraje, kraje, a wszędzie śmiertelna cisza. W końcu zdecydowałam się wykonać powierzone zadanie. Musiałam w kompletnie pustej i ciszy

tw, taksówkami powietrznymi. Największym niebezpieczeństwem tych lotów była angielska pogoda, która często zmieniała się z minuty na minutę. Zdarzało mi się czasem błędzić we mgle i tylko światła lądowisk wskazywały mi drogę. Pewnego razu otrzymałam rozkaz wystartowania na starym „Spitfire”, w którym pewnie instrumenty już nie działały. Probowałam irzykrotnie, ale bez skutku. Nie polecał – oświadczyłam. Ale kiedy zapewniali mnie, że dam sobie radę i stary, leciał pięknie i świetny miał jeszcze silnik. Ale gdy byłam już w okolicach Blackpoolu zrobiła się nagle straszna pogoda i nie było mowy o dalszym locie. Trzeba lądować. Tymczasem podwozie samolotu ani rusz nie działa. Postanowiłam więc lądować „na brzuchu”. Cudem wylądowałam, poczuwszy tylko ból w kolanach. Przeszraszyłam się dopiero wtedy, kiedy usiadłam na trawie. Krzyki, straż pożarna, ambulans, zamieszanie wokół. Co się dzieje? To wszystko z mego powodu. Dajcie spokój, nic mi nie jest – mówię do otaczających mnie postaci.

★ ★ ★

Koniec wojny i koniec latania. Twarda, wojenna rzeczywistość. Trzeba zaczynać nowe życie. Barbara Wojtulanis zostaje panią Karpińską. Stanisław Karpiński był w czasie wojny generałem, dowódcą polskich sił powietrznych. Wybitny, doświadczony lotnik. Widywał Barbarę często na swych wyśko-wych drogach. Jak napisał potem w swych wspomnieniach, kiedy zobaczył ją po raz pierwszy, zdawało mu się, że znał ją od bardzo dawna.

– Życie, choć we dwoje, też było ciężkie. Postanowiliśmy skorzystać z zaproszenia mojej przyjaciółki, pilotki amerykańskiej. W ten sposób znaleźliśmy się w Los Angeles. Owszem, myśleliśmy o powrocie do kraju, ale przyjaciele nas ostrzegali, że niektórzy z



trastowały z siwizją włosów. Po chwili byłam w przytulnym pokoju. Na ścianach i półkach rodzinne pamiątki, fotografie, obrazy, portrety, wśród których dwa największe: męzczyzny w mundurze lotniczym i Jana Pawła II.

★ ★ ★

Siedząc naprzeciw mnie Barbarę Wojtułanis-Karpińską znalazłem z fotografii i wojennych wspomnień byłych lotników. Zapamiętałem jedno z tych zdjęć. Trzy młode lotniczki w mundurach: Anna Leska, Jadwiga Pilsudska i Barbara Wojtułanis-Karpińska. Ta sama smukła sylwetka i nawet uśmiech ten sam. Między tą fotografią, zrobioną pod koniec wojny w Anglii, a dniem dzisiejszym tutaj, w Los Angeles, zawiera się cała historia pełnego wydarzeń życia dzielnej kobiety-lotniczki. Pierwszej z naszych polskich dziewcząt kołbielskich.

Ale ta historia musiała się, oczywiście, zacząć jeszcze wcześniej. Rodzina Wojtułanisów – jakby wskazywało brzmienie nazwiska – przybyła do Warszawy z Wilenszczyzny. Barbara urodziła się i wychowała w samym sercu stolicy Polski, na rogu Alei Jerolimskich i Chabułburskich, w domu, po którym dzisiaj nie ma już śladu. Zupenie inna to była wówczas dzielnica, skoro mała panna Wojtułanisówna wszystkie wolne chwile spędzała w bliskim sąsiedztwie rodzinnego domu, na lotnisku. Czyli na Polach Mokołowskich, które dzisiaj są terenem „rekreacyjnym”.

Lotnisko nie dawało jej spokoju i potem, gdy była uczennicą słynnego gimnazjum sióstr Poselskich, mieszczącego się na pierw przy Brackiej, a potem w nowym budynku na ulicy Białobrzzeskiej. Z najwyższego piętra tej nowej szkoły, podczas lekcji niemieckiego, uczennica Barbara zamiast „uważać”, wpatrywała się w okno, z którego rozciągał się widok na startujące i lądujące samoloty.

I tak podciągnęła ją do latania, wzbijania się ponad chimury. Dziwna pasja w czasach, gdy panienki z dobrego domu miały przykazane zajmować się zupełnie czymś innym. Ale ołciec Barbary patrzył na te niecodzienne zainteresowania swej córki przez palce. Tylko matka uważała, że to okropnie, aby młoda panna latała samolotami.

– Zawsze lubiłam robić coś, czego nikt by nie robił – mówi pani Barbara.

Nic więc tu dodać i nic tu ująć. Wojtułanisówna zaczęła studia na Politechnice Warszawskiej, uczyła się mechaniki wyborów tyłu studium też się mieści w jej dewizie życiowej) a dla przyjemności wzbijała się w górę. Wszystko przerwał dzień 1 września 1939 roku.

★ ★ ★

– Byłam członkiem Aeroklubu Warszawskiego – wspomina Barbara Wojtułanis-

Karpińska – kiedy wybuchła wojna. Zostałam wówczas pilotem łącznikowym przy kadrcie srtabowej, latałam na „erwudziakach” (RWD). Pamiętam, że w pierwszej niedzieli wojny zostałam wyprowadzona do odbicia samolotnego lotu do Dębina, aby dostarczyć tam jakiś ważny rozkaz, ze Sztaby. Potem się dowiedziałam, że w tym rozkazie chodziło o dostarczenie benzyny z miasteczka Irena pod Dębiniem, gdzie były składy paliwa, dla brygady broniącej Warszawę. Lotnisko w Dębiniu nie znałam bardzo dobrze, toteż kiedy po spokojnym locie znalazłam się nad tym miastem, byłam zdezorientowana, że niczego nie mogę rozpoznać. Czyżbym zbladła? – pomyślałam. Wkrótce się zorientowałam, że Dębina został doszczętnie zbombardowany i nigdzie nie było widać żadnego śladu życia. Co rościć? Czy wracać do Warszawy? Krażę, krażę, a wszędzie śmiertelna cisza. W końcu zdecydowałam się wykonać powierzone zadanie. Wyładowałam w kompletnej pustce i ciszy. Na wszelki wypadek nie wyłączałam silnika. Wyszedłam z samolotu, ruszyłam przed siebie i zaczęłam się rozglądać: z hangarów nie pozostał nawet ślad, tory kolejowe, którymi dowozono benzynę, sterczały w górę powykręcane jak węż. Mimo wszystko nie przerażałam się. Nagle dostrzegłam człowieka. Jakiś mężczyzna pompował benzynę do beczki.

Czy jest ktoś jeszcze żywy w Dębiniu? – spytałam. Ale on nie odpowiedział i nadal pompował. Pomyślałam sobie, że na pewno syna oficerskiego, z którego ocalały tylko ściany z oczodolami okien. W pewnym momencie dobiegł mnie jakiś głos zza grobu: czy to pani wyładowała przed chwilą? Ze schroniu wyszedł major a za nim kilku podchorążych. Dowiedziały się od nich, że miało zostać zbombardowane przez Niemców i czekał właśnie na samochód, aby stać jak najszybciej odjechać. Poddałam majorowi kopertę z rozkazem. Wyjął go, a na kopercie, którą mi wręczył z powrotem, napisał kilka słów.

Mężczyźni pomogli mi odpowiednio ustawić „erwudziaka” i wyruszyłam w drogę powrotną do Warszawy. Poczuliśmy się dziwnie, zaczęłam płakać. Zrozumiałam chyba wtedy, że oto jest wojna, prawdziwa wojna, której jakos nie mogłam dostatecznie lecać do Dębina, bo niebo było pogodnie i bezchmurne.

Przyjechałam do stolicy i o wszystkim opowiedziałam. Nikt nie chciał mi wierzyć. Przeczytaście więc, co jest napisane na kopercie – odpowiedziałam.

W kilka dni później Barbara Wojtułanis wyszła z domu, mówiąc mamie i siostrze (która później zaginęła w Powstaniu Warszawskim), że wróci za cztery godziny. Nigdy już nie wróciła. Ani do domu na rogu Alei Jerolimskich i Chabułburskich, ani do Polski.

Przyszedł bowiem rozkaz, aby całe lotnictwo ewakuowało się w kierunku Zaleszczyków. A potem trzeba było przejść do Rumunii. W Bukareszcie Barbara Wojtułanis została zatrudniona przez naszą ambasadę do wyszukiwania lotników polskich przebywających w różnych obozach na terenie Rumunii, wręczania im fałszywych paszportów, które umożliwiłyby im ucieczkę z tego kraju. Wszyscy mieli zdążyć w kierunku Francji. Kiedyś Rumunom coś się nie spodobało w młodej Polce wracującej po ich kraju. Została zatrzymana, zrewidowana, ale jakos się wygala. Trzeba było jednak i jej opuścić Rumunię.

Wsiadłam do pociągu jadącego z Bukaresztu do Paryża – mówi pani Wojtułanis. – Po drodze zatrzymałam się w Mediolanie, aby wysłać wiadomość do moich najbliższych, że żyję i wszystko w porządku. Obawiałam się bowiem, że moje listy wysyłane z Rumunii nie dochodziły do Warszawy. Miałam przy sobie dwie bombonierki, które dostałam na pożyczenie w Bukareszcie. Do jednej z nich włożyłam kilka banknotów a potem zapakowałam i nadałam jako paczkę. Długo, długo później, listem przesłałam mi aż przez Portugalię, dowiedziałam się, że moja przesyłka dotarła do Warszawy, część czekoladek była chyba wyjedzona, ale pieniądze nie skradzione.

W Paryżu czekała mnie wiadomość, że gen. Władysław Sikorski, rezydujący w hotelu „Regina”, mianował cztery lotniczki podporucznikami czasu wojny. Wśród nich i ja się znalazłam. I jeszcze: Wanda Modlibowska, Zosia Szczecińska i Ania Leska.

★ ★ ★

A potem, gdy Francja upadła, był Londyn. Barbara Wojtułanis przechodziła różne szkolenia i zostaje wcielona do ATA, która pełniła funkcję pomocniczą w lotnictwie.

– Dywizjon bojowy – mówi pani Barbara – tracił maszyny w walce z Niemcami. Ich stan posiadania trzeba było uzupełnić. Zostaliśmy przygotowani do transportowania samolotów bojowych z bazy do dywizjonów. Po takim przelocie wracaliśmy na miejsce

ciu... Udułeni wygnani, poczuli...
boli w kolanie. Przestraszyłam się dopiero wtedy, kiedy usiadłam na trawie. Krzyki, straszne pożarna, ambulans, zamieszanie wokół... Co się dzieje? To wszystko z mego powodu. Dajcie spokój, nic mi nie jest – mówię do otaczających mnie postaci.

★ ★ ★

Koniec wojny i koniec latania. Twarda, wojenna rzeczywistość. Trzeba zaczynać nowe życie. Barbara Wojtułanis zostaje panią Karpińska. Stanisław Karpiński był w czasie wojny generałem, dowódcą polskich sił powietrznych. Wybitny, doświadczony lotnik. Wydawał Barbarę często na swych wojennych drogach, jak napisał potem w swych wspomnieniach, kiedy zobaczył ją po pierwszy, zdawało mu się, że znał ją od bardzo dawna.

– Życie, choć we dwoje, też było ciężkie. Postanowiliśmy skorzystać z zaproszenia mojej przyjaciółki, pilotki amerykańskiej. W ten sposób znaleźliśmy się w Los Angeles. Owszem, myśleliśmy o powrocie do kraju, ale przyjaciele nas ostrzegali, że niektórzy z nich, którzy powrócili, bardzo źle skortczyli. Rehabilitowano ich dopiero po śmierci.

★ ★ ★

I tak dochodzimy do dnia dzisiejszego. Stanisław Karpiński nie żyje już od pięciu lat. A pani Barbara stara się być użyteczna i aktywna w „Szarotce” pomagając samotnym i chorym. Wciąż jest silna i pełna energii. Chciałaby zobaczyć jeszcze starą ojczyznę, ale taka wyprawa jest bardzo kosztowna. Tym bardziej ze wszystkie oszczędności poświęca na długą chorobę męża.

– W najbliższą sobotę mamy spotkanie byłych lotników – mówi pani Barbara na pożegnaniu – Zapraszam.

Ale w najbliższą sobotę ja już byłem w Polsce.

KAZIMIERZ SOBOLEWSKI



12.9.5/53 (158/192)
B.N. 19.52



„W chwili, kiedy Forbes ujrzał dornierey spadające z nieba jak kuropatwy, zorientował się i zawrócił, czasem po dwa naraz”.

Niedobitki zawróciły do Francji, a dywizjon skierował się ku myśliwskiej eskorcie.

Ostatecznym plonem stało się 14 niemieckich samolotów zestrelonych na pewno i 4 prawdopodobnie — rekord jednego dnia we wszystkich dywizjonach RAF.

Ceną były dwa własne samoloty i ponownie jedynym poszkodowanym został Brytyjczyk: lekko ranny Forbes.

Polacy byli w siódmym niebie

i choć nie pili alkoholu w tych dniach ciągłej gotowości

— całkowicie upoił się radością,

że mogą wreszcie po tak długim czasie

odegrać się na szkopach.

Kasyno w Northolt rozbrzmiewało polskimi pieśniami:”

PULS

ADAM ZAMOYSKI

ZAPOMNIANE DYWIZJONY

PULS

ADAM ZAMOYSKI
ZAPOMNIANE DYWIZJONY
LOS Y LOTNIKÓW POLSKICH



Tytuł oryginału
THE FORGOTTEN FEW
THE POLISH AIR FORCE IN THE SECOND WORLD WAR
Tłumaczył z j. angielskiego
Tomasz Kubikowski

Tytuł pozaseryjny
130 pozycja książkowa Wydawnictwa Puls

Pierwsze wydanie angielskie, John Murray (Publishers) Ltd, London 1995
Pierwsze wydanie polskie, Puls Publications Ltd, London 1995

Wszystkie prawa zastrzeżone
All rights reserved

Copyright © Adam Zamoycki
Copyright for the Polish translation © Puls Publications Ltd

ISBN 1 85917 041 2

Na okładce wykorzystano obraz będący własnością
Słowarzyszenia Polskich Lotników w Londynie
Fotografie pochodzą ze zbiorów
Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie

Puls Publications Ltd
BCM Box 697, UK – London WC1N 3XX,
Great Britain

Printed and bound in Great Britain
by Cox & Wyman Ltd, Reading

*Mężczyznom i kobietom
z Polskich Sił Powietrznych,
którzy walczyli
tak długo i tak ciężko
za tak niewiele*

Wacław Król i czterej inni piloci uciekli z obozu w Focssani. Przehandlowali swoje mundury za cywilne ubrania, na czarym rynku zmienili pieniądze i wyruszyli do Bukaresztu w nadziei, że otrzymają paszporty i dalsze informacje w polskiej ambasadzie. Podobnie postąpiło wielu innych: wkrótce Rumunia zaroiła się od ubranych jak strachy na wróble młodych ludzi, którzy wskakiwali do pociągów i wyskakiwali z nich, zawzięcie unikając patroli.

Nie było to bynajmniej tak ryzykowne, jak mogłoby się wydawać. Ludność cywilna była, jak się rzekło, nastawiona przychylnie i pomocna. Żołnierzy ukrywano w domach i udawano, że należą oni do rodziny. Polacy szybko odkryli, że najlepszym sposobem na podróż pociągiem jest znaleźć jadącą samotnie damę, usiąść przy niej i nawiązać rozmowę. Kiedy nadciągał patrol, jego dowódca uznawał zaawyczał, że młody człowiek jest kochankiem pani, dyskretnie nie zadawał więc żadnych pytań. System miał dodatkową zaletę: u końca podróży często oczekiwano zbiega wygodne tóżko.

Kiedy dochodziło do aresztowania, sytuacja nie stawała się o wiele poważniejsza. Zawsze można było zaprosić policjanta do baru i tam po toastach za przyjaźń polsko-rumuńską i inne, nie tak już przyzwoite cele, po mniej lub więcej dyskretnym transzerze lei do policyjnych kieszeni – rozwiązać rzecz po przyjacielsku. Jeden z polskich oficerów kupił wolność za swoje buty, dostając przy tym znacznie bardziej zużyte buty policjanta. Niekiedy zdarzało się jednak, że policjant lub żandarm okazywał się sympatykiem nazistów – zwłaszcza w większych miastach, w których rezydowali agenci Gestapo, a nad porządkiem czuwała Żelazna Gwardia. W samym Bukareszcie policja była już bardzo czujna, lotnicy musieli więc przemykać się do ambasady ostrożnie.

Co zmyślniejsi oficerowie układali swoje sprawy wygodnie. Pewien major z pułku lotniczego w Krakowie wjechał do Rumunii sportową lancją – przedmiotem jego największej dumy – i z powodzeniem podrywał na nią bukarestańskie dziewczęta. Jego pułkowy kolega podróżował z żoną, oboje wyglądowali w obziewie internowania na południu Rumunii. Żona oficera spodobaba się odwiedzającemu obóz miejscowemu dziadziowi, który następnie zaprosił parę do swojej wiejskiej rezydencji. Spędzili tam kilka tygodni na odpoczynku, grając w tenisa, tańcząc i jeżdżąc konno; jedyny kłopot, że uprzejmy ziemianin ofiarował się z opieką dla żony „na okres wojny”. Proponował nawet lotnikowi pieniądze na ewentualną kochankę w Paryżu, przez co odmowa stała się tym

II/4

większym grubiaństwem. Niektórym lotnikom udało się jeszcze przed konfiskatą sprzedać swoje pojazdy – za uzyskane pieniądze kupili sobie eleganckie ubrania i, oczekując dalszych rozkazów, cieszyli się urokami legendarnego nocnego życia Bukaresztu.

Rząd polski odwołał się w Paryżu pod przewodnictwem generała Władysława Sikorskiego, który został też nowym Naczelnym Wodzem. Stanowiło to pomyslną nowinę dla lotnictwa, które Sikorski zawsze cenił wysoko. Kolejną dobrą nowiną było to, że rozpatrując perspektywę długiej wojny, zarówno francuskie, jak angielskie lotnictwo uznały, iż brak im wyszkolonego personelu. Brytyjski *attaché* lotniczy w Warszawie, pułkownik A. P. Davidson, wystawił Polakom doskonałą opinię. Od maja już prowadził rozmowy o zatrudnieniu pewnej liczby obserwatorów, których w RAF brakowało. Teraz, skoro wojna wybuchła, przydatny stawał się personel wszystkich specjalności. Jeszcze przed ewakuacją do Rumunii zaczęto więc mówić o sformowaniu polskich jednostek lotniczych w Wielkiej Brytanii. Brytyjskie i francuskie poselstwa w Bukareszcie otrzymały instrukcje, aby dopomóc w dalszej ewakuacji 90 000 polskich wojskowych, ze szczególnym pierwszeństwem dla lotników. Dyplomaci obu tych krajów wywierali zakulisowy nacisk na władze rumuńskie, żeby patrzyły na internowanie przez palec; Rumuni nie ośmiągali się z potajemną pomocą. Niemiec dyplomaci i obserwatorzy wojskowi, nie wspominając o rozrzuconej po kraju hordzie agentów, bacznie przyglądali się wydarzeniom i składali u Rumunów zaciekle protesty, przypominając o obowiązkach neutralnego państwa – to jest o konieczności internowania wszystkich obcych kombatantów. Walka z rumuńskim niedbalsstwem i polską przedsiębiorczością była jednak beznadziejna.

Generał Zając, dowódca polskiego lotnictwa, powołał specjalny sztab i w prywatnym mieszkaniu zorganizował ośrodek potajemnej ewakuacji; jako meble biurowe służyły tam stół jadalny, fortepian i ogromne małżeńskie łóżko. Tutaj prowadzono listy wszystkich osadzonych w obozach lotników, stąd wysłano im rozkazy i pieniądze za pośrednictwem trzech dziewcząt, które wcześniej zdążyły już okazać swoją przydatność w powietrzu. 1 września Barbara Wojtułanis, członkini Aeroklubu Warszawskiego, powiozła z mokotowskiego lotnictwa ważny rozkaz, gdy nie było komu tego zrobić: dowódca wystąpił ją w sportowym samolocie. Wkrótce wraz z dwiema koleżankami: Zofią Turowicz i Anną Leską, zaczęła

II/5

ona latać z regularnymi misjami łącznikowymi ze sztabu; wszystkie trzy opuściły Polskę 17 września.

W Rumunii odgrywały kluczową rolę jako kurierki – było im bowiem łatwiej podróżować po kraju niż zawsze podejrzanym mężczyznom. I tak często aresztowano je i źle traktowano; ich praca nie była więc łatwa. Polska ambasada wydawała paszporty, w których lotnicy figurowali jako studenci lub księża. Dostarczano te paszporty do obozów razem z pieniędzmi na łapówkę dla komendanta albo strażnika; inne datki przekazywano urzędnikom w portach i na przejściach granicznych.

Lotnicy, którzy samodzielnie wydostali się z obozu i przybyli do Bukaresztu, również otrzymywali paszporty i gotówkę; następnie nakazywano im zbiorówkę w Konstancy, Balczku, Eforii lub w innym czarnomorskim porcie. Niektórych kierowano do Splitu w Jugosławii albo do Pireusu w Grecji. Inni zdecydowali się na samotną podróż – koleją, wozem chłopskim lub pieszo – przez Jugosławię i północne Włochy. Jeden z oficerów wywiadu lotniczego został zabrany wraz z elementami hitlerowskiego kodu Enigma, które rozszyfrował i wywiózł, przez stacjonującego we Francji koleżkę; ten przybył po niego wynajętą paryską taksówką.

Mimo przymiera z Niemcami Włosi przyzykali oko na polskie podróże – choć sam generał Zajac został wysadzony z pociągu we Fiume i zatrzymany pod zarzutem żydostwa. Uratował go różaniec i polskie odznaczenia, które wiózł w kieszeni. Każdego uchodźcę instruowano, żeby pozbył się wszystkiego, co mogłoby świadczyć o przynależności do polskich sił zbrojnych; większość postuchata. Zachowano się wspomnienie o emocjach, które towarzyszyły topieniu lotniczej „gapy” w toalecie bukaresztańskiego hotelu. Niektórzy zatrzymali jednak pamiątki, niekiedy nawet dziwaczne. Pewien pilot zabrał ze sobą śmigło swojego RWD-8, który rozbił się pod Czerniowcami, i wiózł ze sobą ten dwumetrowy kawał drewna aż do Londynu, gdzie po dziś dzień można go podziwiać w Muzeum Sikorskiego.

Podobne działania, choć na mniejszą skalę, miały miejsce na Węgrzech, Litwie i w Lotwie. Władze węgierskie zachowywały się przyjaźnie i uprzejmie. Polaków internowano w wygodnych obozach o łagodnym reżymie, którego nie zastrzano mimo ucieczek około 50 osadzonych dziennie. Z jednego z obozów w ciągu trzech tygodni uciekło 405 osób, jednak nie wzmocniono straży. Zdarzyło

5/16

się, że grupa uciekinierów wynajęła węgierskie autokary na podróż do Jugosławii.

Inaczej było w krajach bałtyckich. Litwa nie była dobrze nastawiona do Polski. Łoysze, choć przyjańscy, też byli czujni. Samoloty, które uciekając z północno-wschodniej Polski lądowały w Dnieburgu, zostały niezwłocznie okrajone przez zandarmów z obnażonymi szabłami. Lotwa pozostawała pod silnym naciskiem Sowietów, żeby nie wypuszczać internowanych żołnierzy polskich; ewakuacja stąd stawała się więc z konieczności ucieczką, którą ułatwiali polscy agenci i konsulaty brytyjski. Pojedynczy ludzie bądź grupki musiały przedostawać się łodzią do Szwecji, stamtąd do Norwegii lub Danii, skąd kierowano się do Francji i dalej już prosto do Wielkiej Brytanii.

Ewakuacja z Rumunii stanowiła jednak bezspornie największą i najbardziej skomplikowaną ze wszystkich akcji – a to z oczywistych, bałkańskich powodów. Czyniono ustalenia, a potem władze wycoływały się z nich pod niemieckim naciskiem. Nagle zatrzymywano lub aresztowano grupy zbiegów, i tylko znaczna ilość lei mogła otworzyć im dalszą drogę. Nie było zresztą łatwo utrzymać w porządku niecierpliwych i coraz bardziej rozgorzconych lotników. Czuli się oszukani przez rząd i dowództwo, które nie umiały przygotować się do wojny, i często stawali się niesubordynowani. Wyruszyli na własną rękę, tworzyli własne plany albo prowadzili własną wojnę. Czekając bezczynnie w porcie Balczik, dwaj podchorążowie ze szkoły dęblińskiej zauwazyli czlowieka o wyraźnym nierumunńskim wyglądzie, kręcącego się po przedbreżach. Sledzili mężczyznę aż do niewielkiej willi na przedmieściu, gdzie przyłapali go, jak słuchał niemieckich komunikatów z ukrytego w piwnicy radia. Uznawszy, że jest szpiegiem, zabili go.

Na początku października czarnomorskie porty w Rumunii wyglądały tak, jakby to był czas spóźnionego sezonu turystycznego. Balczik kipiał od młodych ludzi, którzy objali się po kawiarniach, popijając i słuchając cygańskiej muzyki. Hotel „Moderne” w Konstancy przepełniony był obdartymi typani, którzy zawzięcie kosztowali miejscowych przysmaków. 15 października około 800 lotników załadowano w Balczku na grecki linowiec „Święty Mikołaj”. Nadzorujący załadunek rumuński żołnierz wiedzieli doskonale, kim byli rzekomni studenci. Z Bukaresztu przyszło jednak polecenie, żeby przyznać oko na *exodus*, a powagę tegoż polecenia wzmocniło kilka kopert z pieniędzmi, które doręczyli pracownicy

5/7

tudniowej Afryki diamenty można było łatwo nabyć w Takoradi albo na którymś z przystanków po drodze, gdzie miejscowi handlarze i czarnorynkowi agenci niemal cudownym sposobem materializowali się w pustyni czy w puszczy – gdziekolwiek samolot wylądował. Diamenty nabierały w Kairze kilkakrotnie większej wartości. Handel przetart sobie różne ścieżki. Górnicy z kopalni na Złotym Wybrzeżu stale podkradali kruszec. Brakowało im jednak ręki, żeby wydzielić z niego złoto. Piloci kupowali więc rękę w Kairze, sprzedawali ją tubylcom w Takoradi, a następnie kupowali od nich złoto, które w Kairze odsprzedawali z ogromnym zyskiem.

Po wylądowaniu w Chartumie grupie pilotów kazano raz zostawić tam samoloty, które miały zostać następnie przetrzone do Kairu przez kogo innego. Wściekłych polskich lotników wsadzono do transportowego Hudsona, by zawieźć ich z powrotem do Takoradi; samolot ten rozbił się jednak przy starcie i wszyscy pasażerowie zginęli. Zbierając trupy, oficerowie z Chartumu odkryli, że ich kieszonki są wylądowane diamentami i brykami złota – i tajemnica się wydała. Wszystkich lądujących w Kairze pilotów rewidowano odtąd na lotnisku w Heliopolis. Stanowiło to niewygodę. Polacy szybko odkryli jednak, że „ustępka silnika” pozwala im lądować na jakimkolwiek innym lotnisku, gdzie kontroli nie było.

Te niechwalne zajęcia nie powinny przyćmić faktu, że trasa z Takoradi była trudna i niebezpieczna, i wymagała dużej umiejętności pilotażu. „Przed wojną taki lot wzbudziły podziw świata, od dwóch lat jednak aliancy piloci wąż się na niebezpieczną podróż regularnie co tydzień – donosił «Times» 26 października 1943. – Polacy wykonywali swoje zadania tak dobrze, że do tej pory dostarczyli szlakiem zachodnioafrykańskim ponad tysiąc samolotów z zaledwie dwuprocentowymi stratami – uderzające świadectwo ich sprawności i wytrzymałości, gdyż jest to jeden z najtrudniejszych lotów, przedsięwziętych kiedykolwiek”.

Większość pilotów rwała się do jednostek bojowych, umożliwiając im to jednak wiek lub ułomności. Był wśród nich generał Rayski, przedwojenny dowódca polskiego lotnictwa, zdecydowany pozostać w czynnej służbie, lecz o wiele za stary już do innych zadań. Jednej z grup na krótko pozwolono utworzyć eskadrę w 112. Dywizjonie Myśliwskim RAF w Libii; okazało się jednak, że myśliwskie umiejętności pilotów nie dorównują ich lotniczemu doświadczeniu. To ostatnie ważyło wiele w lotach nad pustynią i

11/10

działunglą – niemalże tak wymagających i niebezpiecznych, jak powietrzna walka. Ze 115 pilotów i 5 obserwatorów, którzy w przeciągu trzech lat służyli na trasie z Takoradi, zginęło dwudziestu. Niekiedy umierali powoli, jak świadczą notatki znalezione przy ciele starszego sierżanta Milkotajczaka, leżącego pod skrzydłem swego rozbitego na pustyni samolotu:

Wątpię, czy dożyję do rana. Słabnę z każdą minutą. Zostały mi już tylko trzy tyki wody, a mam straszne pragnienie. Powiniennem iść gdzieś, ale dokąd? Jestem zupełnie zgubiony. Żegnaj was, spotkam się kiedyś tam, gdzie każdy pewnego dnia iść musi. Proszę dopilnować, by te trochę pieniędzy, które mam, doręczono moim rodzicom. Umieram z myślą o nich i o Polsce. Oddaję się Panu Bogu. Godzina 20, 9 maja.

[...]

Godzina 12, 10 maja. Jest strasznie gorąco. Piję, a raczej liżę trochę potu. Cierpię strasznie.

Godzina 13.45. Słyszę samolot lecący na południe, na prawo ode mnie, ostatnia moja nadzieja, nie mogę wstać, by się rozejrzeć. Ostatnie moje minuty... Boże zmiłuj się nade mną.

Poliske eskadry pracowały też w 45. grupie transportowej RAF w Kanadzie, która dostarczała nowe samoloty z Ameryki Północnej do Wielkiej Brytanii, północnej Afryki i na Bliski Wschód, tak zwanym „mostem atlantyckim”; oraz w 229. grupie transportowej RAF, dostarczającej maszyny do Indii i Birmy. Byli też Polacy w 216. grupie na Bliskim Wschodzie, w 511. dywizjonie, przewożącym sprzęt i personel na Daleki Wschód, w 84. grupie pilotów rezerwowych, oraz 6 pilotów, 3 obserwatorów i 3 radiooperatorów pracujących w BOAC (brytyjskiej komunikacji cywilnej). W sumie Polacy w różnych gałęziach transportu wykonali w czasie wojny 23 202 loty, dostarczając 12 634 samoloty i przewożąc 25 187 osób.

Wśród pierwszych ochotników do służby transportowej w lecie 1940 roku były trzy kobiety: Anna Leska, Barbara Wojtulanis i Jadwiga Pitsudska, córka Marszałka. Anna Leska poleciała w kampanii wrzesniowej z kilkoma misjami łącznikowymi i przeleciała potem do Rumunii. Tam wraz z Barbarą Wojtulanis pracowały jako kurierki, przemycając do obozów pieniądze i doku-

11/10

menty, a następnie obie pracowały w administracji lotniczej w Paryżu. Kiedy dotarły do Wielkiej Brytanii, zgłosiły się na pilotów dostawczych i w ciągu następnych czterech lat dostarczyły setki samolotów na lotniska w całym kraju – rzecz tyle dla umiędzynych, co dla wytrzymalych.

Trudniej ocenić wkład i zważyć zastąpienie osób pracujących w szkolnictwie lotniczym. Oprócz wspomnianych OTU myśliwskich, była też 18. OTU bombowa w Bramcote z kadraj 84 oficerów i 580 żołnierzy niższych stopni w styczniu 1942. W miarę jak spadała liczba zgłaszających się na szkolenia, 18. OTU zredukowano i w marcu 1943 włączono do ośrodka treningowego RAF w Finningley. Zamknięto go w maju 1945 roku, wyszkoliwszy w sumie 2186 lotników bombowych. W 1942 otwarto szkołę techniczną w Halton i szkołę obrony wybrzeża w Sillloth. W 1943 roku powołano szkołę sztabu w Peebles (przeniesiona do Weston-super-Mare wiosną 1944). Te polskie ośrodki wykształciły łącznie 4434 lotników, w tym 1665 pilotów. Polscy piloci wycofani z frontu po wielu lotach albo czekający na przydział do jednostek bojowych służyli też w brytyjskich jednostkach szkoleniowych różnego rodzaju – niektórzy ciągnęli nawet rękawy, do których strzelała na ćwiczeniach brytyjska artyleria przeciwlotnicza.

Samo latanie stanowiło tylko część działalności polskiego lotnictwa. Każdy dywizjon miał kompletną obsługę naziemną, a dalej stały jeszcze tysiące ludzi, odbywających służbę na ziemi. Istniała polska jednostka balonów zaporowych, utworzona w grudniu 1940 roku, skupiająca 155 ludzi, którzy bronili Glasgow, a później Londynu. Większość personelu polskiego lotnictwa nie miała jednak nawet tak dalekich związków z lataniem. Blackpool, pozostające centrum uzupełnień i punktem zbiorczym polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii, miał też ośrodek szkolenia obsługi naziemnej. W latach 1942 i 1943 powstały 4 warsztaty naprawcze i polowa składnica materiałów, w 1944 – czołówka naprawcza pojazdów mechanicznych, osiem jednostek łączności i stacja meteorologiczna. W 1945 roku utworzono 5029. Polski Dywizjon Budowy Lotnisk.

Tam gdzie nie udało się stworzyć odrębnych jednostek polskich, Sikorski starał się umieszczać małe grupki swoich ludzi w jednostkach brytyjskich, żeby wyćwiczyć kadry na każdym polu. Polacy byli więc instruktorami na różnych specjalistycznych kur-

sach, służyli w pokojach operacyjnych i ośrodkach kontroli lotów. Około 300 inżynierów i specjalistów zostało przydzielonych do brytyjskich fabryk samolotów. Po okresie początkowej powściągliwości RAF nauczyły się pozyskiwać i wykorzystywać umiejętności Polaków na każdym polu. Czasami powodowało to przedziwne sytuacje.

Jerzy Kaliniecki, oficer techniczny warszawskiej brygady pocigowej w 1939 roku, od 1941 roku związany z 305. dyonem, w 1942 objął stanowisko oficera technicznego stacji na dwóch lotniskach w Lincolnshire. Następnie pracował dla Dowództwa Lotnictwa Bombowego w High Wycombe, gdzie otrzymał zadanie inspekcji lotnisk w całym kraju i raportowania o tym, jak są utrzymywane i zarządzane. Był o wiele młodszy niż wielu dowódców baz, do których przyjeżdżał na inspekcję, i znał tylko podstawy angielskiego. „Na początku widziałem, że Anglikom nie było w smak, że ich szefem technicznym jest Polak, ale w stosunkowo krótkim czasie, używając dyplomacji, a równocześnie stojąc twardo na swoim, uložylem stosunki bardzo dobre” – wspomina.

Pod koniec 1942 roku, częściowo po to, aby zwiększyć liczbę ludzi zaangażowanych w walce i w innych ciężkich służbach, a częściowo korzystając z doświadczeń WAAF, Inspektorat PSP postanowił powołać służbę kobiecą. W marcu 1943 Ministerstwo Lotnictwa wyraziło na to zgodę, a w kwietniu przyjęło pierwszych 36 ochotniczek, które przeszły szkolenie w Wilmslow pod Manchester u wałek. Niewiasty te zjechały się z miejsc tak odległych, jak Ameryka, Chiny i Afryka. Największa grupa przybyła z Bliskiego Wschodu. Były to kobiety deportowane do łagrów w 1939 roku i wypuszczone pod koniec roku 1941 na mocy traktatu polsko-sowietkiego.

Do końca wojny Polska Kobieta Lotnica Służba Pomocnicza skupiła w sumie 1436 osób. Wiele tych, które przeszły przez łagry, było w okropnym stanie. Dwa lata głodu i ciężkiej pracy podkopali ich zdrowie; gruźlica i cholera pozostawiły trwałe uszkodzenia organizmów, odmrożenia okaleczyły dłonie i stopy. Wiele kobiet cierpiało na choroby nerwowe i psychozy po tym, jak widziały śmierć swoich rodzin zabitych przez głód lub Sowietów. Lotnictwo miało z nich ograniczony pożytek, a służba stanowiła dla nich rodzaj ucieczki. Większość ochotniczek przydała się jednak znakomicie.

Po nauce angielskiego i podstaw wojskowości wyszkolono je w licznych specjalnościach. Kobiety ze służb pomocniczych pra-

Niewiele brakowało, a właśnie na Wellingtonie XIV doszłoby do poważnej katastrofy. Prowizoryczne lotnisko Brooklands, koło Weybridge miało tylko jeden i to dość krótki pas wybiegowy /położony w środku samochodowego toru wyścigowego/, kończył się zadrzewionym wysokim nasypem, a w górze królowały balony zaporowe. W tej sytuacji start przy bezwietrznej pogodzie był wyjątkowo trudny. Udało się.

Za wyjątkiem dni zupełnie uniemożliwiających latanie, dziennie transportowała kilka samolotów, a co najmniej dwa /w miejsce zapotrzebowania i z powrotem do bazy dowoziły taksówki powietrzne ANSON, lub samochody/. "Przygód" nie brakowało.

Nieraz - na skutek nagłej zmiany pogody - przy zerowej widoczności, ~~na wysokości 1000 stóp nad ziemią~~ gdy tylko dojrzała lukę w zwałach mgły musiała lądować awaryjnie, gorzej, gdy szukanie takiej luki przeciągało się, a benzyna była na ukonczeniu... I zdarzyło się raz, że wylądowała dosłownie na ostatnich kroplach. W momencie, gdy koła dotknęły ziemi silnik przestał pracować, smigło zamarło w bezruchu, a benzynomierz wskazał ZERO.

✓ Bywało, szczególnie na samolotach transportowanych do remontu, że niektóre przyrządy pokładowe odmawiały posłuszeństwa. Wówczas, orak lub wadliwość ich wskazań trzeba było zastępować tym, co powszechnie nazywano szóstym zmysłem powietrznym. U doświadczonych pilotów był niezawodny.

Pewnego razu otrzymała do transportu samolot-taksówkę. W drodze sprawiał wiele kłopotu. Był wręcz niebezpieczny. Okazało się później, że miał on pękniętą konstrukcję ogonową i nie był przeznaczony do transportu... Obsługa techniczna lotniska White Waltham przeprosiła ją za pomyłkę i ...gratulowała szczęścia.

Były i inne "przygody". Lotniska chronione były przez balony zaporowe i przy słabej widoczności trzeba było dobrze wyciągać wzrok, by odnaleźć korytarz powietrzny. Pewnego piątku, 13 lutego gdyby nie wykonała odruchowo gwałtownego skrętu, skrzydło jej samolotu zderzyłoby się z linką balonu i byłoby urwane...

Kiedy indziej, brytyjski pilot Hurricane'a dosłownie wpadł na lotnisku na jej samolot. Obie maszyny sprzęgły się ze sobą, skrzydła uległy połamaniu.

Oczywiście w życiu pilotki ATA nie zawsze były mgły, burze i wypadki. Czasem były też i piękne wieczory... Można było obserwować księżyc i gwiazdy odbijające się w otaczającym lotnisko wodach. Zazwyczaj jednak do bazy w Hatfield, Hamble czy Luton wracała zmęczona, a na jutro czekały nowe zadania.

✓ Czy łatwo było pokonać barierę językową, opanować lotniczy żargon wież kontrolnych, stacji radiowych i meteo, czy łatwo było opanować sztukę pilotażu na brytyjskich samolotach bojowych z jednoczesnym uwzględnieniem angielskiej pogody? Odpowiedź nasuwa się sama po zapoznaniu się z "wykazem strat PSP w Wielkiej Brytanii" w publikacji J. Pawlaka pt. "Pamięci lotników polskich 1918-1945" /wydawnictwo BELLONA, Warszawa 1998/. Na ogólną ilość 1998 poległych, zaginionych i zmarłych, 550 zginęło nie w lotach operacyjnych, lecz w lotach ćwiczebnych. Stanowi to około 28 % strat. Do tej liczby, należałoby dodać dziesiątki śmiertelnych ofiar wykazanych w w/w publikacji w rubryce "lot operacyjny", podczas gdy de facto piloci po pomysłowym wykonaniu zadań ponieśli śmierć podczas lądowania na angielskiej ziemi na skutek bardzo złych warunków atmosferycznych /mgły, śnieżyce, burze połączone z ulewami deszczami/. W takich okolicznościach zginął m.in. mjr S. Floriano-wicz, wybitny specjalista w dziedzinie nawigacji lotniczej.

✓ W lotach ćwiczebnych znaczne straty wiązały się z aurą. Zginęło wielu doświadczonych pilotów, jak np: mjr J. Gawlikowski i A. Aleksandrowicz, kapitanowie: T. Stefanicki, St. Kohut i T. Domaradzki.

Już po zakończeniu działań wojennych samolot którym lecieli ppłk Brzezina, były szef sztabu PSP i ppłk Grodzicki, były dowódca 305 Dywizjonu Bombowego Ziemi Wielkopolskiej uderzył we mgłę^{we} wzgórze w pobliżu lotniska Croydon. Obaj zginęli. Na skutek złych warunków atmosferycznych, przy wychodzeniu z masy ciężkich chmur pilotowany przez ppłk. Sulińskiego, byłego dowódcę 300 Dywizjonu Bombowego Ziemi Mazowieckiej bombowiec zderzył się z brytyjskim myśliwcem. Podpułkownik zginął.

Na skutek uderzenia w wysokie wzniesienie rozbił się we mgłę lecący ze Szkocji do Londynu samolot na pokładzie którego podróżował brat króla, książę Kentu, wielki przyjaciel PSP. Wszyscy pasażerowie ponieśli śmierć.

Oddelegowanej z Polskich Sił Powietrznych do ATA ppor. Barbarze Wojtulanis w lipcu 1944 roku rozkazem Naczelnego Wodza, gen. K. Sosnkowskiego przyznano prawo noszenia Odznaki Pilota Wojskowego. ✓

Niepomyślne warunki atmosferyczne zimą 1943 i wiosną 1944 zmuszały do zaniechania wypraw na tereny nieprzyjacielskie, ale w znacznie mniejszym stopniu wpływały na wykonywanie lotów transportowych w samej Anglii. Prace nad rozbudową powietrznej armady musiały posuwać się naprzód w szybkim tempie, zbliżał się bowiem "D-day". Punktem honoru ✓ dla ATA było dostarczanie samolotów z wytwórni na lotniska myśliwców i bombowców zawsze na czas. Aczkolwiek piloci mieli dużą wprawę w pilotowaniu i nawigacji, nawet bez radia i w prawie dowolnych warunkach atmosferycznych nie obyło się bez ofiar, m.in. zginęła słynna przedwo-

jenna pilotka angielska Amy Johnson.

Podczas trudnej i niebezpiecznej służby w ATA, Barbara wielokrotnie była witana przez polskich lotników na lotniskach Bicester, Exeter, Swinderby i innych. Przeżywała wraz z nimi radości sukcesów i gorzkie porażek.

Luźnym wydarzeniem nie tylko dla środowiska lotniczego była wyprawa polskich bombowców na Berlin /Dywizjony "300" i "301". Niektórzy pamiętali wydany w Warszawie 2 września 1939 roku dodatek nadzwyczajny o rzekomym bombardowaniu Berlina przez polskie lotnictwo. Nastąpiło to dopiero teraz - w marcu 1941 roku - półtora roku później.

Napawało dumą również zwycięstwo pod Monte Cassino, aczkolwiek Melchior Wańkowicz nigdzie nie wspominał, że natarcie 2 Korpusu PSZ wspierało polskie lotnictwo. "318 Mysliwsko-Rozpoznawczy Dywizjon Gdański" działający w składzie brytyjskiego 285 Skrzydła.

Wszyscy Polacy cieszyli się z rozbudowy PSP, ze zwycięstw myśliwców i sukcesów bombowców. Były to istotne osiągnięcia organizacyjne i bojowe. Powszechnie sądzono, że po zwycięskim zakończeniu wojny wrócą do kraju, niepodległej i suwerennej Polski.

Stało się inaczej. Na obradach Wielkiej Trójki w Jałcie /luty 1945/ postanowiono m.in. przekształcenie istniejącego w Warszawie prokomunistycznego rządu w tymczasowy Rząd Jedności Narodowej włączając doń kilku działaczy demokratycznych z zagranicy i uznano linię Curzona za wschodnią granicę Polski...

Było to szokującym zaskoczeniem dla Prezydenta RP i legalnego polskiego rządu na emigracji w Londynie. Była to jawna zdrada interesów wiernego sojusznika zachodnich aliantów. 27 lutego parlament brytyjski ratyfikował uchwały konferencji jałtańskiej. Tylko 25 posłów głosowało za pozostawieniem Polski w przedwojennych granicach, 396 poparło Churchilla.

5 lipca 1945 roku rządy Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych uznały "Rząd Jedności Narodowej" w Warszawie i wypowiedziały uznanie prawowitemu rządowi Polski na emigracji. Francja uczyniła to już nieco wcześniej /29 czerwca 1945 r./.

Aczkolwiek w Poczdamie /lipiec 1945/ w miejsce Roosevelta był Truman, a Churchill'a zastąpił Eden sytuacja nie uległa zmianie. Los Polski był przesądzony.

Następnym ciosem i upokorzeniem było niezaproszenie przedstawicieli Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie na wielką paradę zwycięstwa w Londynie w dniu 8 czerwca 1946 roku /PSZ zostały rozwiązane w 1947/. Władze brytyjskie zaprosiły m.in. Włochów i nawet Luxemburczyków. Paradą zwycięstwa odbyła się bez udziału Polaków...

Te polityczne reminiscencje konieczne są by ocenić i docenić także społeczną działalność Barbary szczególnie w pierwszych, trudnych na emigracji powojennych latach. Była wśród tych, którzy nie upadali na duchu. Ileż trzeba było zaangażowania, taktu i energii by w tamtym czasie pomagać potrzebującym i zagubionym...

Z niezawinionej przez siebie przyczyny tysiące kombatantów znalazło się w pułapce tragikomedii zwycięstwa. Z jednej strony, zbyt dobrze pamiętali sowiecki raj z okresu okupacji w latach 1939-1941 by wrócić do podporządkowanej komunistom Polski, z drugiej zaś, okazało się, że nieomal na rękach noszeni sojusznicy, szczególnie w okresie "Bitwy o Anglię", po zakończeniu działań wojennych są w Wielkiej Brytanii "gośćmi niepożądanymi"...

Barbara była wśród tych, którzy organizowali środowisko kombatantek, w głównej mierze - lotnicze. Nie do przecenienia jest rola jaką odegrała Samopomoc Lotnicza, przekształcona następnie w Stowarzyszenie Lotników Polskich z siedzibą w Londynie i oddziałami w wielu krajach Europy i Ameryki. Stowarzyszenie odegrało istotną rolę na rzecz trwania przy postulatach niepodległości i suwerenności Polski, było podporą polskich władz emigracyjnych w Londynie, nagłasniało zbrodnie sowieckie, organizowało patriotyczne manifestacje polskie w krajach działania.

✓ W 1958 roku, Barbara /od Wojtulanis-Karpińska/ wraz z mężem emigrowała do Stanów Zjednoczonych. Tam również brała czynny udział w pracach organizacji polonijnych i kombatanckich. Przez szereg lat była przewodniczącą "Skrzydła Pacyfiku" Stowarzyszenia Lotników Polskich w Kalifornii.

Wracając - dla porządku - do roku 1945 trzeba odnotować, iż po wykonaniu zadań do których została powołana, organizacja Air Transport Auxiliary ~~została rozwiązana~~ po zakończeniu wojny została rozwiązana. Barbara była pilotką o prawie najdłuższym stażu: od 1 stycznia 1941 do 31 maja 1945 roku. Od dwóch lat była już I oficerem, co równało się stopniu kapitana w RAF-ie. Podziękowanie za wzorowe wykonywanie obowiązków przekazał Naczelny Komendant, komodor G. d'Erlander.

Za całokształt pracy lotniczo-transportowej w wojennych warunkach została wyróżniona dekretem Prezydenta RP Srebrnym Krzyżem Zasługi z Mieczami. Odznaczenie wręczył dowódca PSP, gen. M. Iżycki. Otrzymała również awans na porucznika.

~~W ramach samopomocy lotniczej~~ Na przełomie lat 1945/1946 ukończyła brytyjski oficerski kurs administracji wojskowej i została skierowana do Lotniczej Pomocniczej Służby Kobiet. Pracowała w Wydziale Demobilizacyjnym Oddziału Personalnego Polskich Sił Powietrznych, a po rozwią-

zaniu tej formacji, od maja 1947 roku służyła w Polskim Lotniczym Korpusie Przysposobienia i Rozmieszczenia.

W listopadzie 1947 roku została zdemobilizowana.

Barbara Wojtulanis-Karpińska, pilotka w Eskadrze Sztabowej w pamiętnym wrześniu, a potem przez okres 4 1/2 roku polska pilotka w ATA nie zestrzeliła żadnego samolotu, nie zbombardowała żadnego obiektu nieprzyjacielskiego. Nie takie były jej zadania. Mimo tego, dobrze zasłużyła się Ojczyźnie przybliżając w miarę swoich sił i umiejętności zwycięstwo nad faszyzmem.

To co celowo było pomijane w PRL i jest niedostrzegane w III Rzeczypospolitej, jej patriotyzm, odwaga i poświęcenie, a także wkład na rzecz przyjaźni między narodami znalazły uznanie w amerykańskiej organizacji lotniczej, która co roku wyróżnia kilku zasłużonych przedstawicieli środowiska lotniczego poprzez odsłonięcie granitowej płyty z nazwiskiem osoby uhonorowanej w International Forest of Friendship, w "Memory Lane" /Międzynarodowy Las Przyjaźni, "Aleja Pamięci"/ w Atchison, skąd pochodziła słynna pilotka amerykańska Amelia Earhart.

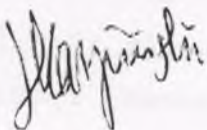
~~Podobnie~~ Podobnie jak inni wyróżnieni, Barbara Wojtulanis-Karpińska ma tu "swoje" drzewko, a w czerwcu każdego roku obok płyty z krajem pochodzenia podnoszona jest uroczystie biało-czerwona polska flaga.

Wśród kilkuset upamiętnionych w ten sposób są pionierzy lotnictwa, bracia Wilbur i Orville Wright i pierwszy pilot, który samotnie pokonał Atlantyk, Charles Lindbergh. Barbara jest tu jedyną "przedstawicielką" całego polskiego środowiska lotniczego /!/.

W czerwcowych ceremoniach biorą udział akredytowani w Waszyngtonie dyplomaci wielu państw, gdyż znaczenie uroczystości wykracza poza stan Kansas, ale w tym kontekście warto dodać, iż nic nie wskazuje na to że w naszej ambasadzie ktokolwiek wie o wielkim honorze, który spotkał polską pilotkę, z którego wszyscy powinniśmy ~~z pewnością~~ być dumni.

Barbara jest w dalszym ciągu wielkim społecznikiem. W miejscu zamieszkania pomaga starszym i chorym. Jest członkiem Stowarzyszenia Lotników Polskich i współorganizatorem imprez patriotyczno-religijnych. Jest lektorką Kościoła Parafialnego.

Opracował
Henryk Karpiński
październik 1999
Gdynia



Pani Stefania Barbara Karpińska jest niewysoką, szczupłą osobą. Lecz w tej drobnej posturze tkwi serce tytana. Tytana przestworzy. Bo to niegdyś była pilotką samolotów (bojowych!), szybowców, balonów, spadochroniarka, a akrobacji lotniczej.

Przed wielu laty opuściła słotny i mglisty Londyn, by osiąść w słonecznym Los Angeles, gdzie przyszło mi spotkać się z nią, niezwykłą rodaczką, w życiu prywatnym – niegdyś była żoną dowódcy polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii.

Brytyjska karta w zyciorystie pani Karpińskiej to wojenna służba, w której wraz z wyspiarzami pomagała sprostać sentencji – wezwaniu hymnu Brytyjczyków – *Beze, chroń króla...*

** Należała Pani do tych właścicieli anonimowych żołnierzy z płecza wojny, którzy – nie waham się użyć tego słowa – ratowali*

– Brytyjczycy oczywiście wiedzieli, że to córka Marszałka Polski włączyła się do działań obronnych ich kraju?

– Tak. Nie wątpię, że mieli powód do dumy.

– W jakim okresie pani Piłsudska rozprawiała samoloty?

– Mogę to dokładnie określić, bowiem owe daty mam w moich dziennikach. Otóż był to okres od połowy lipca 1942 r. do połowy roku 1944. Potem, bodaj za radą pani Marszałkowej Piłsudskiej, Jaga postanowiła studiuować. To była rada rada, bo ukończyła architekturę, a taki zawód dawał po wojnie rekojmienie dobrej egzystencji. Ja po zakończeniu woj-

Polka, która „chroniła brytyjskiego króla”...

(korespondencja Zbigniewa K. Rogowskiego z Los Angeles)

Wielką Brytanię, gdy rozpoczęła się dramatyczna bitwa powietrzna o Wyspę w połowie 1940 r. Jak Pani wspomina ów okres służby dla Brytyjczyków, kiedy to nasz sojusznik stanął wobec śmiertelnego zagrożenia?

– Pierwszego stycznia 2000 roku minęło dokładnie 60 lat od dnia, gdy znalazłam się w szeregach paramilitarnej formacji Air Transport Auxillary – ATA – jako tak zwany ferry pilot. Moja służba polegała na rozprawianiu myśliwców, a niekiedy i bombowców, z lotnisk przyfabrycznych do wyznaczonych baz lub wprost do dywizjonów. Czasem latałam także do baz Amerykanów, którzy mieli jednak oddzielne dowództwo i obsługę. Wobec miazdzącej w tym czasie przewagi Luftwaffe Brytyjczycy szybko tracili samoloty, więc zakłady zbrojeniowe musiały pospiesznie uzupełnić tabor. Jak wspominałam, jako ferry pilot – wraz z innymi w tej służbie – miałam za zadanie dostarczanie do baz maszyn. Proszę pamiętać, że w tej początkowej fazie bitwy powietrznej o Wielką Brytanię wspierały dys-

– Na samym początku było nas zaledwie trzynaście. Przez cały okres wojny w szeregach ATA służyły 183 pilotki. Najwięcej Angielek, sporo, bo 27 Amerykanek, a także Kanaadyjki, Nowozelandki, pilotki z Południowej Afryki, niewielka liczba Holenderek. I tylko my trzy – Polki.

– Francuzki?

– Ich jakos nie było. Może chciały okazać lojalność Pataninowi... Zdarzyło się przecież mniej więcej w czasie, gdy Wielka Brytania zaczynała stawiać czoło niemieckim nalotom, że jednostki floty kolaboranckiego rządu Vichy ostrzelały we francuskim Dakarze brytyjskie okręty wojenne. A Francuzi na obczyźnie nie bardzo garnęli się do wojska, które zamierzał tworzyć de Gaulle.

– W ATA służyli także mężczyźni?

– Oczywiście. Byli to piloci nie nadający się już do zadań operacyjnych. Latało też kilku Polaków, wśród nich Kliment Łukaszewski, świetny przedwojenny pilot, także mążem pasażerskich, nazywany „milionerem” – z racji przelatanych kilometrów na trasach PLL LOT.

– Czy zdarzyło się, że przeszła Pani niebezpieczny wypadek lotniczy?

– Tak. Chociaż nie na myśliwcu. Pilotowałam maszynę szkoleniową w złą pogodę – wiadomo: słynna angielska mgła – i znalazłam się daleko poza wyznaczonym celem. W efekcie skończyło mi się paliwo i do lądowania podchodziłam, ocierając się o wierzchołki drzew. Gdy maszyna zatrzymała się w szczyrim polu, śmigło znietheromiło. W baku nie było ani kropli benzyny. Tymczasem nie mogłam przywołać pomocy drogą radiową, by nie zakłócać ruchu operacyjnego w eterze. W końcu natknął się na mnie pewien wieśniak i zaalarmował miejscowe władze. Ale wcześniej ATA nadała komunikat o zaginięciu pilotki Stefanii Wojtułani...

– Latała Pani pod takim nazwiskiem?

– To nazwisko panieńskie. Obecne noszę po mężu, Stanisławie Karpińskim, którego posłużyłam w połowie 1946 r. Tuż po wojnie został mianowany przez rząd londyński dowódcą polskiego lotnictwa.

– Niedługo potem polskie formacje wojskowe zostały rozwiązane...

– No, nie tak od razu, bo w dwa lata po zakończeniu wojny. Do tego okresu działał tak zwany Polish Resettlement Corps.

– Czy Pani przesyła mąż uczestniczył w zadaniach jako pilot?

– Nie. W randze pułkownika pełnił funkcję zastępcy dowódcy lotnictwa bombowego, następnie został zastępcą dowódcy polskiego lotnictwa. Anglicy ze swej strony awansowali go wtedy do ich stopnia generalskiego.

*– Zatem był generałem i polskim, i angielskim. Wróćmy, proszę, do Pani zamiarów...
– Zanim przystąpiła do obywatelstwa...*



ca dowódcy polskiego lotnictwa. Anglicy ze swej strony awansowali go wtedy do ich stopnia generalskiego.

– *Zatem był generałem i polskim, i angielskim. Wróćmy, proszę, do Pani umiejętności pilotażu. Rozumiem, że opanowała go Pani jeszcze w Polsce...*

– Tak. Latałam na wszystkich „erwudziakach”. Taką matryną, jak na przykład RWD 8, była świetnym modelem szkoleniowym. Pilotowałam też szybowce i balony, uprawiałam akrobację lotniczą, uzyskałam również licencję spadochroniarki...

– *Słowem żywiołowa obecność w powietrzu! Czy Anglicy szybko pozwolili Pani latać?*

– Dokumenty z Warszawy i krótki test praktyczny wystarczyły, by od razu uzyskać pozwolenie na pilotowanie maszyn sportowych. Oczywiście nim zasiadłam za sterami myśliwców, musiałam przejść odpowiedni kurs. Poznawałam arkana pilotowania tych maszyn na amerykańskich Harvardach. W dwustudenziowym samolocie było wygodne miejsce dla instruktora. Na Harvardach uczyła się pilotażu także Jadzia Piłsudska.

– *Ma Pani z nią kontakt? Obie córki Marszałka – Jadwiga i Wanda – po odyskaniu przez Polskę niepodległości powróciły z Wielkiej Brytanii do Warszawy.*

– Owszem, nawiązałyśmy z Jadwigą kontakt korespondencyjny. Właśnie napisałam do niej kolejny dłuższy list.

– *Pani generałowa, władca Polaków w zyciostwo nad Niemcami – na wszystkich frontach – w tym brawurowy udział naszych pilotów w słynnej Bitwie o Wielką Brytanię nie doczekał się należącego, godnego uznania ze strony wyspiarzy. Czy Pani podziela ten pogląd?*

– Jak najbardziej! To boli – do dzisiaj. Można by przestać na stwierdzeniu o niewdzięczności Brytyjczyków i o ich świadomie krótkiej pamięci, lecz można by też sięgnąć po bardziej dobrane określenia. Także gdy przyjdzie oceniać, na przykład, ich postępowanie, polegające na uporczywym przemilczaniu fundamentalnego wkładu naszego wywiadu w wojnie z Trzecią Rzeszą – przede wszystkim przez udostępnienie Brytyjczykom Enigmy i wcześniejsze zdekodowanie tej słynnej maszyny szyfrowej. Ba, dzięki Polakom Brytyjczycy dowiedzieli się o rakietach V-1 i V-2, co wyeliminowało element zaskoczenia w atakach na Wyspę. Kto więc, może to oceniło i moje życie czy uchroniła od kalectwa? Z mojego punktu widzenia doznawana niewdzięczność wyspiarzy mimo wszystko odsuwa na plan drugi, bowiem wypełnianiu obowiązku w ATA przyswiecała myśl, że to mój skromny wkład w walkę o przyszłą wolną Polskę, jakkolwiek górnolotnie by to brzmiało. No cóż, ani Churchill, ani Roosevelt ostatecznie nie okazali lojalności wobec swego najzagorzalszego i najwierniejszego sprzymierzeńca – Polaków. □



Na początku było nas trzynaście... (fot. Autor)

– *Wracając do Pani zadań w ATA: ile godzin przelatała Pani w ciągu czterech lat służby, rozprawiając samoloty?*

– Hm... dobrane ponad tysiąc...

– *...a w przeliczeniu na dostarczone maszyny?*

– Kilkaśet. Może blisko pięćdziesiąt.

– *Toż to cała flotylla!*

– Latanie było moim żywiołem. No, i sam cel zbrojny.

– *Ile trwały przeciętnie Pani przeloty do baz usędlennie dywizjonów?*

– Bywały półgodzinne, ale i dwu-, i trzygodzinne, gdy przyszło mi dostarczyć maszynę ze Szkocji na południe Anglii.

– *Służba w ATA zapewne nie należała do bezpiecznych. Czy zdarzały się wypadki?*

– Niestety, tak. W akcji rozprawiania samolotów zgine-
ło trzynaście pilotów – wskutek defektów silników bądź złych warunków atmosferycznych.

– *Ile kobiet latało w ATA?*

z innymi w tej służbie – miałam za zadanie dostarczać do baz maszyn. Proszę pamiętać, że w tej początkowej fazie bitwy powietrznej o Wielką Brytanię wyspiarze dysponowali do obrony zaledwie siedmiuset kiludziesięcioma samolotami – niektóre źródła podawały, że sześćdziesiąt kilkunastu – wobec niemieckiego potencjału lotniczego liczącego ich blisko trzy tysiące.

– *Zapewne pilotowała Pani różne typy myśliwców...*

– Latałam na wszystkich typach samolotów myśliwskich, jedno- i dwusilnikowych. Także na dwusilnikowych bombowcach Wellington. Pilotowałam Hurricane'y, bo one weszły najwcześniej do akcji, potem Spitfire'y, wrzeszczące amerykańskie Mustangi. Najchętniej zasiadałam za sterami Spitfire'ów: były bardzo łatwe i – powiedziałabym – przyjemne w obsłudze.

– *Jak to się stało, że Brytyjczycy dopuścili do tej służby kobiety?*

– Sprawili to niedobór pilotów – mężczyźni. Jakież awans – rzekłby feministki – dla naszej słabej płci. Oto kobiety po raz pierwszy mogły zasiąść za sterami maszyn bojowych, choć nie brały jeszcze bezpośredniego udziału w powietrznych bojach.

– *Czyjemu dowództwu Pani podlegała?*

– Komendantkom względnie komendantom z ATA.

– *Latała Pani w polskim mundurze?*

– Początkowo – tak. Później ubrano mnie w granatowy mundur angielski ze złotymi epoletami.

– *Czy żołd w tej odpowiedzialnej, stresującej służbie miał także blask złota?*

– Gdzie tam! Otrzymywałam siedemdziesiąt pięć funtów miesięcznie, co starczało na jakie takie utrzymanie. Mój stopień, określany w nomenklaturze angielskiej jako pilot – pierwszy oficer, mógł sugerować wyższe apanaże.

– *Miała Pani jakis stopień wojskowy przed przedostaniem się do Wielkiej Brytanii?*

– Owszem. Gdy po wrześniowej wojnie znalazłam się we Francji, z rozkazu generała Sikorskiego zostałam awansowana przez dowództwo lotnictwa do stopnia podporucznika. Otrzymały go jeszcze trzy Polaki.

– *Była Pani jedyną Polką w szeregach ATA?*

– Nie. Były jeszcze dwie. Oprócz mnie – Anna Leska-Daab, która zmarła niedługo w Warszawie, i Jadwiga Piłsudska...

– *...córka Marszałka?*

– Tak. Jaga weszła do akcji w połowie lipca 1942 r. Była świetną pilotką. W Polsce doskonale spisywała się na szbowcach, w Anglii z powodzeniem przeszła kurs pilotażu na myśliwskich maszynach bojowych.

– *Czy zdarzało się, że znalazły się panie na tej samej trasie przelotu?*

– Owszem, bywało, iż wyznaczono nam takie samo docelowe miejsce lotu, mniej więcej w tym samym czasie.

118
SŁUŻBA POLEK NA FRÓNTACH
II WOJNY ŚWIATOWEJ - 7



SYLWETKI KOBIET-ŻOŁNIERZY

FUNDACJA „ARCHIWUM I MUZEUM POMORSKIE
ARMII KRAJOWEJ ORAZ WOJSKOWEJ SŁUŻBY POLEK”

Tomuś 2003

śmierci męża w 1988 r. Helena pozostała we Francji. Rok wcześniej przeszła na emeryturę i pracowała społecznie w Bibliotece Polskiej w Paryżu i w Association Concorde. Zmarła w 2000 r. Oboje Kalinowscy otrzymali liczne dowody uznania i odznaczenia – tak polskie, jak i francuskie. Oboje mieli Krzyż Walecznych i order Legii Honorowej (IV, V); oboje Krzyż Zasługi (Helena – Srebrny, Piotr – Złoty z Mieczami) i wiele innych.

Ewa Krasnowolska

Korespondencja H. Kalinowskiej (w zbiorach E. Krasnowolskiej); Biogramy H. i P. Kalinowskich, Kwartalnik Biograficzny Polonii (kopia odpowiednich stron w zbiorach E. Krasnowolskiej); H. Kalinowska, Une Polonaise dans la Résistance en France, odczyt wygłoszony w Polskim Towarzystwie Historyczno-Literackim w Bibliotece Polskiej w Paryżu na sesji polsko-francuskiej poświęconej Polskiemu Ruchowi Oporu we Francji, rkps (w zbiorach E. Krasnowolskiej); Wywiad z Heleną Kalinowską, Tygodnik Polski 1963, nr 41; Dziennik Bałtycki 1963, nr 43; P. Kalinowski, *Au service de la Pologne et de la France, w: L'emigration Polonaise en France 1939–1945*, Paris 1995.



Karpńska Stefania Cecylia z d. Wojtulanis (ur. 1912), „Barbara”, mjr Polskich Sił Powietrznych, pilot w 1939 r. w Eskadrze Sztabowej Naczelnego Dowództwa Lotnictwa, oficer sztabowy PSP – Francja, w latach 1940–1945 pilot w Lotniczej Pomocniczej Służbie Transportowej (ATA) w Wielkiej Brytanii. Na emigracji działaczka społeczna w kręgach lotniczych i polonijnych.

Przyszła na świat w 1912 r. w rodzinie inteligentnej w Warszawie. Była córką Marcina Wojtulanisa i Marii z d. Grabarkiewicz. Miała brata Henryka i siostrę Marię, zaginioną bez wieści podczas Powstania Warszawskiego.

Lotnictwem pasjonowała się od wczesnej młodości, zwłaszcza, że okna rodzinnego domu wychodziły na Pole Mokotowskie, gdzie znajdowało się lotnisko. Już jako uczennica spędzała tam wolne chwile. Uczęszczała do prywatnego gimnazjum W. Posselt-Szachtmajerowej, gdzie należała do hufca PWK, którego komendantką była w latach 1931–1933. Wyjeżdżała na obozy PWK do Garczy-na, Koszewników i do Wisły. Po podjęciu w 1936 r. studiów na Wydziale Mechanicznym Politechniki Warszawskiej porzuciła współpracę z PWK na rzecz działalności w Kole Młodzieży Aeroklubu Warszawskiego. Ukończyła Cywilną Szkołę Pilotażu przy Aeroklubie Warszawskim. W środowisku lotniczym nazywano ją „Barbarą”, w nawiązaniu do popularnej wówczas piosenki o kobiecie–

5/19
–żołnierzu. W 1935 r. uzyskała licencję pilota szybowcowego, balonowego i motorowego. Była pierwszą kobietą w Polsce, która pilotowała balon i wykonała skok spadochronowy z szybowca. Na propozycję LOPP podjęła się funkcji instruktora sportu spadochronowego. Brała udział w lotach wyczynowych, w zawodach powietrznych, pokazach i zlotach lotniczych. Pilotowała balony Gopło, Syrena i Wisła, latała na szybowcach typu: Wrona, Czajka, Salamandra i Komar oraz na motoszybowcu Bąk. Pilotowała samoloty RWD-5, RWD-10, RWD-17.

Po wybuchu wojny we wrześniu 1939 r. stawiła się w lokalu klubu nie zastając tam jednak żadnego z lotników. Gdy zadzwonił telefon z Naczelnego Dowództwa, mjr Leszczyński tylko ją mógł wysłać do Dębina. Wyruszyła na RWD-8, łatwiejszym przy lądowaniu. Zastała Dęblin całkowicie zbombardowany i kilku wojskowych oczekujących w schronach na ewakuację samochodową. Po powrocie do Warszawy została pilotem łącznikowym w Eskadrze Sztabowej gen. J. Zająca – Naczelnego Dowódcy Lotnictwa. Latała jako pilot na samolotach łącznikowych RWD-8 i RWD-13. Zadania zmieniły się, warunki pracy stawały się coraz trudniejsze, szwankowała łączność i zaopatrzenie. Bombardowanie lotnisk spowodowało ich eliminację. Gdy Niemcy oblegali Lwów, Stefania wykonywała określone zadania pilotazowe, lądując w Trybuchowicach, wruszcje w Kołomyi. Tam 17 września, na rozkaz Naczelnego Wodza, gen. J. Zająca zarządził przelot na lotnisko rumuńskie w Czerniowcach. Następnym lotniskiem było Jassy, wreszcie Buzau, gdzie władze rumuńskie zarekwirowały sprzęt „Barbarze” udało się uciec z grupy internowanych. Zameldowała się w Bukareszcie u attaché wojskowego. Zatrudniono ją w ambasadzie jako łączniczkę między obozami internowanych. Generał J. Zająca otrzymał z Francji, od generała W. Sikorskiego Naczelnego Wodza rozkaz ewakuowania na zachód personelu lotniczego. Na szefa sztabu Polskich Sił Powietrznych (PSP) wyznaczono płk. Stanisława Karpińskiego.

Stefania Wojtulanis, używając fałszywych dokumentów, jeździła od obozu do obozu zbierając dane personalne internowanych, przywożąc paszporty, cywilne ubrania i pieniądze. Podróżowała po nieznanym kraju, bez znajomości języka, przekazując zakonspirowanym polskim placówkom pieniądze przeznaczone na łapówki dla personelu kolejowego, portowego i policji. Była narażona na rewizje i nieprzewidywalne konsekwencje. Pracowała tak do 15 grudnia, a już pięć dni później zameldowała się w Paryżu w dowództwie PSP. Zatrudniona w sztabie, razem z Zofią Szczecińską i Wandą Modlibowską (czołową szybowniczką okresu międzywojennego), została mianowana podporucznikiem. Wraz z Anną Leską były pierwszymi kobietami, oficerami lotnictwa, poza granicami kraju.

Organizacja polskiego lotnictwa we Francji natrafiła na trudności. Francuzi nie dysponowali wolnym sprzętem i nie ufali umiejętnościom polskich pilotów. Pierwsza odprawa pięciu polskich kluczycy myśliwskich przed odlotem na front odbyła się w Bron koło Lyonu (24 marca 1940 r.). Do końca maja uformowano 22 klucze, z których 12 skierowano na front, a 10 przydzielono do obrony

ośrodków przemysłu wojennego. Klucze działały w ramach eskadr i dywizjonów francuskich. Prócz nich został utworzony Polski Dywizjon Myśliwski o nazwie „Warszawski”. W sztabie PSP „Barbara” była małym trybikiem. Po klęsce Francji sztab PSP oraz prawie cały personel lotniczy i artylerii przeociw- lotniczej opuścił Francję na m/s „Batory”, wypływając z portu St. Jean de Luz.

W Londynie ppor. Stefan Wójtulanis zatrudniono w sztabie. Złożyła jed- nak prośbę o przeniesienie do służby w charakterze pilota wojskowego. Regu- lamin nie przewidywał tej możliwości, nie istniała też jeszcze PSK. Za wiedzą i zgodą dowództwa PSP rozpoczęła starania o przeniesienie do brytyjskiej orga- nizacji paramilitarnej Air Transport Auxiliary (ATA), zajmującej się transpor- tem powietrznym. Piloci ATA użytkowali wówczas wszystkie typy maszyn bo- jowych, dostarczając je z fabryk na lotniska dywizjonów myśliwskich i bombo- wych. Dnia 24 sierpnia 1940 r. „Barbara” zdała egzamin praktyczny na dwu- płatowcu typu *Tiger Moth*, a w końcu września została zaliczona w poczet kan- dydatów do ATA pod warunkiem uzyskania bezterminowego urlopu z PSP i zezwolenia Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Rządu RP.

Dnia 1 stycznia 1941 r. rozpoczęła wykonywanie powierniczych zadań jako pilotka cudzoziemka w ATA. Razem z licencją uzyskała stopień II oficera (Second Officer). Transportowała początkowo samoloty szkolne typu Tiger Moth, Puss Moth, Leopard Moth, Magister i Piper-1-3 Cub oraz Queen Bee, przeznaczony do użytku ćwiczebnego jako ruchomy cel dla artylerii przeciwlot- niczej. Niełatwo było przywyknąć do angielskiej pogody. W otwartej kabinie śnieg zalepiał okulary, czasem psuła się busola. Utrudnienie stanowiły częste mgły i smog nad miastami. Stefania, mając do czynienia z różnymi typami sa- molotów, doskonaliła swe umiejętności. Poznawała ich indywidualne cechy – zalety i wady. Transportowała na ogół po kilka samolotów dziennie, wracając do bazy powietrzną taksówką Anson. Nie brakowało jej przygód. Kiedyś, mając zerową widoczność musiała lądować awaryjnie. Bywało, że w maszynie prze- znaczonej do remontu przyrządy pokładowe odmawiały posłuszeństwa. Wtedy trzeba było kierować się inteligencją, nazywaną wśród pilotów „szóstym zmy- śłem”. Zdarzyło się i tak, że brytyjski pilot na Hurricane wpadł na jej stojący na ziemi samolot, z którego nie zdążyła wyjść. Nie było też jej łatwo pokonać ba- rierę językową i przyswoić sobie swoisty język lotniczy i żargon z wież kontrol- nych oraz stacji radiowych czy meteorologicznych. Szczególną trudność sprawiała angielska pogoda. Według statystyki 550, z ogólnej liczby 1998 poległych lotni- ków straciło życie w trakcie lotów ćwiczebnych i to przeważnie na skutek trud- nych warunków atmosferycznych.

Podczas służby „Barbarę” wielokrotnie witali polscy lotnicy w Bicester, Exeter, Swindery. W lipcu 1944 r., rozkazem Naczelnego Wodza gen. K. Sos- kowskiego, przyznano jej prawo noszenia odznaki pilota wojskowego. Szcze- gólne nasilenie pracy w ATA nastąpiło wraz z rozpoczęciem przygotowań do „D”-day (kryptonim dnia rozpozeczenia inwazji na kontynent – red.).

1420
Szokiem dla całego wojskowego i cywilnego środowiska polskiego stały się postanowienia jankińskie. Wkrótce przyszło wypowiedzenie uznania dla Rządu Polskiego na Uchodźstwie. Francja uczyniła to już w czerwcu 1945 r., a za nią poszły Anglia i USA. W paradzie zwycięstwa nie brały udziału, tylko Polskie Siły Zbrojne, choć zaproszono do niej przedstawicieli Włoch, a nawet Luksem- burga. Z dnia na dzień runęło marzenie tysięcy żołnierzy o powrocie do Polski w oddziałach regularnej, zwycięskiej armii sojuszniczej. Czekali ich trudne wybory, niepewna przyszłość i bieda. ATA została rozwiązana w 1945 r. Jej komendant, komodor G. d'Erlander podziękował S. Wójtulanis, jako pilotce o prawie najdłuższym stażu, w stopniu równym kapitanowi RAF. Za całokształt pracy lotniczo-transportowej (w latach 1940–1945) została wyróżniona Srebr- nym Krzyżem Zasługi z Mieczami i awansowana do rangi porucznika. Odnaz- enie wręczył jej ówczesny dowódca PSP gen. M. Iżycki. W okresie od 6 mar- ca 1941 r. do 31 marca 1945 r. por. Wójtulanis dostarczyła na lotniska około 500 samolotów. Ogółem w Wielkiej Brytanii wylatała 897 godz. 40 min. Razem z wylatanymi w Polsce przed wojną 192 godz. 28 min. „Barbara” spędziła w po- wietrzu ponad 1000 godzin.

Na przełomie lat 1945/1946 ukończyła brytyjski oficerski kurs administracji wojskowej i została skierowana do Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet. Pra- cowała w wydziale demobilizacyjnym oddziału personalnego PSP. Po rozwią- zaniu tej formacji służyła od maja 1947 r. w Polskim Lotniczym Korpusie Przy- sposobienia i Rozmieszczenia. Została zdemobilizowana w listopadzie 1947 r.

W 1946 r. wzięła ślub z gen. Stanisławem Karpińskim, swoim byłym dowód- cą. Na zaproszenie przyjaciółki, amerykańskiej pilotki, oboje z mężem wyjechał do Los Angeles. W Stanach Zjednoczonych nie zapomniano o lotnikach, nieza- leżnie od ich narodowości. Rokrocznie w czerwcu w miejscowości Atchison skąd pochodziła słynna pilotka amerykańska Amelia Earhart, organizacja lotni- cza odsłania kolejną granitową płytę z nazwiskiem osoby zastużonej dla lot- nictwa wojennego. Rozwijane są przy tym flagi narodowe zastużonych lotników Taką właśnie płytę 19 czerwca 1993 r. otrzymała również Stefania Wójtulanis -Karpińska. Dzięki „Barbarze” nie brak teraz flagi biało-czerwonej. W uroczy- stościach tych biorą udział akredytowani w Waszyngtonie dyplomaci wiel- państw.

Oboje Karpińscy utrzymywali ścisły kontakt ze Stowarzyszeniem Lotników Polskich na uchodźstwie. Oboje byli wykształconymi mechanikami, zapracowa- wiec na skromny byt. Życie na emigracji ułatwiało im dobra znajomość język i ukończone kursy. Zebrane oszczędności pochłonięta jednak pięcioletnia chor- ba gen. S. Karpińskiego. Obecnie wdowa po nim, dawna „Barbara”, ma ju- ponad 90 lat i mieszka w domu spokojnej starości o nazwie „Szarotka”. Instytu- cja ta mieści się w Los Angeles, obok najstarszej w Ameryce polskiej świątyni pod wezwaniem Matki Boskiej Częstochowskiej. Stara się tu być niezależną Pomaga samotnym i chorym, bardzo aktywna w parafii polskiej. Wciąż sil- duchem i pełna energii. Od 1990 r. czasami odwiedza Warszawę. Na ścian

w jej pokoju wisi fotografia męża w mundurze pilota i fotografia Jana Pawła II. Na półkach przyciągają wzrok liczne zdjęcia i pamiątki z czasów wojny.

Major Stefania Karpińska jest czynnym członkiem stowarzyszeń kombatanckich: Polish Air Force Veteran Association i Silver Wings Fraternity. W czasopiśmie „Skrzydła”, w numerze poświęconym XIX Zjazdowi Lotników Polskich, ukazał się jej artykuł *Wspomnienia z lotów*, oparty na fragmentach pamiętnika (Londyn 1979). Współdziała z Polish Historical Association. Za swą ofiarną pracę w kręgach polonijnych została w 1997 r. odznaczona Orderem *Polonia Mater Nostra est*.

Teresa Bojarska

APAK, sygn. 538/WSK; J. Domański, *1000 słów o samolotach i lotnictwie*, Warszawa 1978, s. 360; H. Karpiński, *Stefania Cecylia Wojtulanis-Karpińska*, w: *Służba Polek...*, cz. 4, Toruń 2000, s. 325-336; S. Karpiński, *Na skrzydłach huraganu*, Londyn 1976-1977; K. Sobolewski, *Spotkanie u słynnej lotniczki Barbary Wojtulanis*, Za i Przeciw 1987, nr ...; *Polskie Siły Zbrojne po drugiej wojnie światowej*, Londyn 1959, passim; G. Stanwyck-Stankiewicz, *Barbara Wojtulanis-Karpińska - Vignettes of Poles in twentieth century*, Kalifornia; K. Wojtulanis, *Służba Polek w wojsku w Wielkiej Brytanii*, w: *Służba Polek...*, cz. 2, Toruń 1998 s. 380; A. Zamojski, *Zapomniane dywizyjny*, Londyn 1995, s. 49, 50.



Kempowa Lucja z d. Wróblówna, 2 voto Zabrzeńska (ur. 1917 r.), „Basia”, „Luca”, łączniczka i kurierka śląskiego oddziału Departamentu Informacji i Prasy Delegatury Rządu RP na Kraj, urzędniczka.

Urodziła się 30 listopada 1917 r. w Sośnicach-Gliwicach (Śląsk) z ojca Józefa Wróbla, malarza i kurierki kolejowego i matki Wiktorii z d. Milka. W 1922 r., a więc już po trzecim powstaniu śląskim, w którym jej ojciec brał czynny udział, rodzice wraz z siedmiorgiem dzieci przeprowadzili się do Katowic. Tu Lucja ukończyła szkołę wydziałową, a następnie w Chorzowie-Mieście w 1937 r. zdała maturę w Liceum Handlowym i podjęła pracę w Towarzystwie Czytelni Ludowych w Katowicach.

Lata wojny spędziła na Śląsku. Wiosną 1942 r. w Luborzycy koło Krakowa zawarła tajny ślub z porucznikiem WP Konstantym Kempą. Zamieszkała w Sosnowcu przy ul. Lwowskiej 3. Konstanty Kempa „Tadeusz” był głęboko zakotwiczony w podziemiu. Był członkiem AK (uprzednio ZWZ i „Ku wolno-

gatury Rządu RP na Kraj oraz członkiem organizacji „Ojczyzna”. Oficjalnie był zatrudniony w żwirowni niemieckiej, sąsiadującej z obozem koncentracyjnym w Birkenau i w Auschwitz. „Tadeusz” miał swoich współpracowników do spraw politycznych, gospodarczych i wojskowych na całym terenie Śląska. Poza tym dużo informacji uzyskiwał od robotników cywilnych zatrudnionych w obozie, a także od więźniów i Niemców. W przekazywaniu i opracowywaniu używanych materiałów oraz w kontaktach ze współpracownikami uczestniczyła Lucja „Basia”, a gdy w 1943 r. urodził się syn Stanisław, to i on „pomagał”, Lucja bowiem transportowała meldunki, gazetki i broń w jego beczku i wózku. Zbyszek Bednorz, bezpośredni szef „Tadeusza” w strukturach Delegatury Rządu RP na Kraj w Warszawie, tak m.in. scharakteryzował działalność konspiracyjną małżeństwa Kempów: „Niezwykła aktywność Kempy w podziemnej wojnie z okupantem zarówno w okresie przed przejściem do Delegatury, jak i później znajdowała mocne oparcie w jego narzeczonej, a potem żonie Lucji, z domu Wróbel. Oparcie, źle, mało powiedziane, ponieważ Lucja vel ‘Basia’, vel ‘Luca’ była częścią jego podziemia, współpracowniczką ofiarą, kurierką, domem niedostępnej sprawy. Pochodziła, tak samo jak Konstanty Kempa z rodziny powstańczej” (Z. Bednorz, *Lata krecie i orłowe*, Warszawa 1987, s. 73).

Ścisłe powiązany konspiracyjnie z sosnowieckim mieszkaniem Kempów był dom Wróblów w Katowicach, gdzie odbywały się spotkania konspiratorów i składowano lekarstwa przeznaczone dla obozu oświęcimskiego oraz broń. „Tadeusz” przekazywał meldunki ze Śląska za pośrednictwem komórki w Krakowie, którą prowadził Alfred Jesionowski, krytyk literacki z Katowic, lub bezpośrednio do Warszawy, na umówiony kontakt.

Dnia 28 lutego 1944 r. „Tadeusz” został aresztowany w miejscu swojej pracy, tj. w Oświęcimiu. Była to jedna z największych wesp na Śląsku. W ciągu miesiąca aresztowano kilkadziesiąt znaczących konspiratorów. Wśród nich także powiązanych z Departamentem Informacji i Prasy Delegatury Rządu RP na Kraj, a działających w Krakowie m.in.: siostrę Lucji – Różę „Izę”, łączniczkę na trasie Kraków-Warszawa, której udało się uciec z gestapo jeszcze w Krakowie.

Dnia 21 marca 1944 r. Lucja w Katowicach wraz ze swoją drugą siostrą, Klara, poszły ostrzec konspiracyjną koleżankę, Marię Badurową. W mieszkaniu Badurowej był już jednak „kocioł” i obydwie zostały aresztowane. Lucję zwolniono ze względu na jej stan – była w prawie ósmym miesiącu ciąży, natomiast Klara po kilku miesiącach spędzonych w katowickim więzieniu została wystana do obozu koncentracyjnego w Ravensbrück. Gestapo ponownie aresztowało Lucję w sierpniu 1944 r. Zabrano ją z domu, pozostawiając bez opieki półtorarocznego Stasia i trzymiesięczną Krysię. Po kilku tygodniach spędzonych w więzieniu na Ostrej Górze w Sosnowcu przewieziono ją do obozu w Mysłowicach, gdzie oczekiwała, tak jak podano w wyroku, na wywózkę do Ravensbrück. Nie doszło to tego, bo w tym obozie też była „konspiracja” i Lucja dwudziestu

2-3 V 2005

www.nadziei.pl

Generał
Wyborów
maj 2005

POŻEGNANIE (1912-2005)

Stefania Wojtulanis-Karpińska „Basia”

117dnia 11 lutego 2005 roku zmarła w Los Angeles, w wieku 93 lat, Stefania Wojtulanis-Karpińska, jedna z najbardziej zasłużonych lotniczek polskich.

Urodzona w 1912 roku w Warszawie zainteresowanie lotnictwem objawiała już jako uczennica gimnazjum. Pierwszy lot na samolocie odbyła jako pasażerka tuż po zdaniu matury. Studia wyższe rozpoczęła – aby zbliżyć się do lotnictwa – na Wydziale Mechanicznym Politechniki Warszawskiej i wraz z innymi studentami PW stała się członkiem Akademickiego Aeroklubu Warszawskiego mającego siedzibę na pobliskim lotnisku Mokotowskim. Latać zaczęła najpierw na szybowcach (jako druga Polka zdobyła Srebrną Odznakę Szybowcową, wówczas zwaną „Kategorią D” i rejestrowaną międzynarodowo), potem na balonach (w 1936 roku na balonie Goplo startowała w międzynarodowych Zawodach o Puchar Gordona Bennetta) i wreszcie, w 1936 roku, na samolotach. Będąc świetną akrobatką, wielokrotnie uczestniczyła w pokazach lotniczych, pilotując samoloty RWD-5, RWD-10 i RWD-17. Była też fanatykiem i instruktorem nowej dyscypliny – spadochroniarstwa sportowego. Powszechnie lubiana, zwana była „Basią”, bo jak wielu twierdziło, jota w jotę przypominała impulsywną i dzielną bohaterkę Sienkiewiczowskiej epopei „Ogniem i mieczem”. Imię Barbary przypisywano jej nawet przy oficjalnych okazjach.



W sierpniu 1939 roku Stefania Wojtulanis została zmobilizowana i wcielona do Eskadry Sztabowej przy Naczelnym Dowództwie Lotnictwa, utworzonej z samolotów i personelu latającego Aeroklubu RP. We wrześniu, po wybuchu wojny, razem z trzema jeszcze innymi pilotkami, Anną Leską, Wandą Modlibowską i Zofią Szczecińską, latała na RDW-8 i RWD-13 w grupie dyspozycyjnej wiceministra gen. Głuchowskiego, wykonując loty łącznikowe i przewożąc rozkazy. Po inwazji sowieckiej na Polskę 17 września 1939 roku Stefania Wojtulanis przeleciała na RWD-13 do Rumunii.

Z Rumunii „Basia” wyjechała do Francji, gdzie decyzją gen. Władysława Sikorskiego otrzymała oficjerski stopień podporucznika czasu wojny. Po klęsce Francji w 1940 roku przedostała się do Anglii, gdzie zaciągnęła się do ATA (Air Transport Auxiliary – Pomocniczy Transport Lotniczy), jednostki podporządkowanej RAF zajmującej się transportem samolotów z wytwórni i zakładów naprawczych do jednostek bojowych. Pomiędzy 734 pilotami ATA 17-osobową gru-

pę stanowili piloci polscy, wśród których były trzy kobiety: Anna Leska, Jadwiga Piłsudska i Stefania „Basia” Wojtulanis.

Młode polskie pilotki po przejściu stosownego przeszkolenia uzyskały angielskie stopnie oficerskie, które dla kobiet były inne niż dla mężczyzn – Stefania Wojtulanis w końcu wojny miała stopień 1st Officer.

W pierwszym roku służby w ATA „Basia” przebazowywała tylko lekkie, jednosilnikowe samoloty szkolne. W następnych latach otrzymała uprawnienie do pilotowania najpierw jednosilnikowych samolotów bojowych różnych typów (najczęściej hurricanów i spitfire’ów), a następnie bojowych samolotów dwusilnikowych. Łącznie 1st Officer Stefania Wojtulanis wykonała w ATA na 39 typach myśliwców i bombowców blisko 900 godzin lotów! Zdobyła tym doświadczenie, którego mogli Jej pozazdrościć nawet najbardziej wytrawni lotnicy mężczyźni. Za osiągnięcia w służbie otrzymała od Brytyjczyków dwa odznaczenia: Defence Medal i War Medal.

Ciężkim ciosem dla Stefanii Wojtulanis była wiadomość, że jej jedyna siostra zginęła w 1944 roku jako żołnierz AK w Powstaniu Warszawskim.

W 1946 roku, po zakończeniu wojny, „Basia” została żoną gen. bryg. pil. Stanisława Karpińskiego, znanego sprzed wojny pilota-rajdowca, teraz będącego zastępcą dowódcy rozwiązywanych Polskich Sił Powietrznych. W 1948 roku zachęcona przez jedną z amerykańskich koleżanek-pilotek wyjechała z mężem do USA. Generał Karpiński zmarł w 1982 roku po ciężkiej i długotrwałej chorobie, której koszty pochłonęły wszystkie oszczędności małżonków. Od tego momentu Stefania Wojtulanis-Karpińska żyła niezwykle skromnie, o kosztownej wyprawie do wolnego kraju, o której marzyła, nie było już mowy. Ostatnie dni życia spędziła w Los Angeles w parafialnym domu opieki Szarotka polskiego kościoła Matki Boskiej Częstochowskiej.

Dzięki inicjatywie przyjaciółki i towarzyszk wojennych trudów Jadwigi Piłsudskiej-Jaraczewskiej oraz pomocy konsulów Rzeczypospolitej w Chicago i Los Angeles udało się zrealizować przekazanie pamiątek po sławnej pilotce i Jej mężu do Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie.

Odeszła wspaniała lotniczka, nestorka polskiego lotnictwa sportowego, aktywna uczestniczka walki o wolną Polskę

WARSZAWSKY SENIORZY LOTNICTWA

11/23

PLSK

Z głębokim żalem zawiadamiamy, że w dniu 12 lutego 2005 r. została powołana do „Niebieskiej Eskadry”

ś t p

**por. pilot czasu wojny
STEFANIA „Barbara”
WOJTULANIS-KARPIŃSKA**

Wybitny pilot samolotowy, akrobacyjny, szybowniczka, instruktorka spadochroniarstwa, aktywna zawodniczka we wszystkich rodzajach sportów lotniczych.

Pilot Eskadry Sztabowej Naczelnej Dowódcy Lotnictwa. Służyła w szeregach polskiego lotnictwa wojaskowego podczas kampanii francuskiej i w Wielkiej Brytanii w Pomocniczej Służbie Transportowej RAF (ATA).

Kawaler Orderu Orła Białego, Odznaczona Medalem Lotniczym, Srebrnym Krzyżem Zasługi z Mieczami, Srebrnym Krzyżem Zasługi, Krzyżem Polskich Sił Zbrojnych Na Zachodzie, Medalem za Udział w Wojnie Obronnej 1939 i innymi odznaczeniami polskimi i obcymi. Została uhonorowana imiennym obeliskiem w Parku Chwały Pilotów im. Emilii Eckhardt.

Portuczniczka pilot Stefania „Barbara” Wojtulanis-Karpińska była jedną z pierwszych kobiet w Polsce, która uzyskała licencje pilota balonowego, szybowcowego i samolotowego. W okresie II wojny światowej latała na prawie wszystkich typach samolotów bojowych używanych przez lotnictwo sprzymierzonych. Jako pierwsza Polka wylatała 1000 godzin na samolotach bojowych.

Po wojnie wraz z mężem gen. Stanisławem Karpińskim - ostatnim Dowódcą Polskich Sił Powietrznych II RP wyemigrowała do USA i osiadła w Los Angeles.

Zajmowała się działalnością charytatywną i społeczną. Odeszła jedna z „cichych bohaterek przestworzy”
Cześć Jej Pamięci

**Krakowski Klub Seniorów Lotnictwa
i Muzeum Lotnictwa Polskiego**

Uroczystości pogrzebowe odbędą się w Los Angeles w dniu 22 lutego 2005 roku



Kluczo do historii Wojtulanis

- 3 -

* Wśród 3 polskich pilotek były:

(6-1)

WOJTULANIS, Stefania, ^{lotniczka} stud. P. War. - pilotka A.W. por. P.S.P. - Od. I-42 w A.T.A. - po roku transportowania samolotów szkolnych - doszła na myśliwca - Stopień First Officer - latała na wszystkich typach samolotów do XI-45

PIKSUDSKA, Jadwiga (córka MARSZATKA), stud. Architektury. Pilotka szybowcowa - od VII-42 - wyszkolona w A.T.A. na pilota porzem po krótkim okresie lotów dostawczych lekkich samolotów szkolnych w stopniu Second Officer, została zwolniona na pocz. 1944 dla dokonczenia studiów. (Dyplom Inż. Arch. P.S.A. w r. 1946. już jako mężatka - Jaraczewska).

ML. ↑

* Po wybuchu wojny we wrześniu 1939r. trzy pilotki A.W.: Anna Leska, oraz studentki Wydz. Mech. P. War. Zofia Szczecińska-Turowcz i Stefania Wojtulanis, zgłosiły się do lotnictwa jako Łączniczki. Przydzielone do Eskadry Sztabowej latały w tym charakterze na samolotach klubowych. Po wkroczeniu wojsk sowieckich na teren Polski przeleciały do Rumunii.

Miejsc na fotogra-
| 2 cm + podpis
Pilotka S. Wojtulanis przy samolocie
50th Air - Włocławek - 1942r

Udmośnik

Tam wraz z pilotką A.W. Wandą Modlibowska pełniły rolę kurtierek między Ambasadą Polską a obozami internowanych lotników.

Po przedostaniu się do Francji wszystkie cztery otrzymały nominację na ppor. Czasu wojny w Lotnictwie i pracowały administracyjnie w D-wie.

Po kapitulacji Francji Leska, Wojtulanis i Szczecińska-Turowiczowa zdały dotrzeć do Anglii, gdzie po krótkim okresie pracy administracyjnej dwie pierwsze zaczęły latać w A.T.A. (Turowiczowa nie mogła ze względu na macieżyństwo). Modlibowska jeszcze przed kapitulacją Francji wróciła do Polski. Po wojnie Wojtulanisówna wyszła za mąż za gen. Pil. Stanisława Karpińskiego.

BARBARA WOJCIULANIS-KARPINSKA

Gene Stanwyck-Stankiewicz

Stefania Barbara Wojciulanis-Karpinska was born in Warsaw in 1912. She enrolled in the Warsaw Polytechnic in 1935, majored in Mechanical Engineering, and became a licensed glider, balloon and airplane pilot.

The outbreak of World War II in September of 1939, interrupted her studies. She was conscripted as liaison pilot in the Polish Staff Squadron and was thrust into the dangerous role of flying to various aviation bases carrying urgent messages for the Polish Base Commanders in the field. On one such mission she looked down at Dublin airport, and saw rubble and smoking ruins everywhere and not a sign of life. The airport had just experienced a German Luftwaffe bombardment.

On September 18th, 1939 she and another pilot flew her RWD-13 across the Rumanian border as ordered by the Polish Commander-in-Chief of the Armed Forces, after the Soviets attacked Poland from the East. In Rumania, Karpinska acted as the liaison between the Polish Embassy in Bucharest and the various camps where Polish Air Force personnel were interned.

Upon completion of her assigned tasks in Rumania, she managed to reach France where she worked at the Polish Air Force Headquarters in Paris. Here she was promoted by General Sikorski to the war rank of 2nd Lieutenant in the Polish Air Forces.

When France was defeated by the Germans, Barbara and other Polish Air Force personnel boarded the Polish Liner Batory in St. Jean de Luz near Bordeaux to be evacuated to Great Britain. They disembarked in Plymouth, England.

Karpinska was then assigned to the Polish Air Force Headquarters in London until the latter part of 1940. Having received her security clearance in January of 1941, she became a member of a special unit of the service called AIR TRANS-PORT AUXILIARY (ATA).

For the next four and a half years she ferried single and twin engine fighters and twin engine bombers where needed throughout Great Britain. Ferrying the military airplanes was not a simple matter. The ATA pilots were ordered to maintain radio silence during flight. They were forced to resort to instrument flying. Also, the hazardous weather conditions over the British Isles en route to their ferrying destination added to their hardships. In 1945 she was honorably discharged from ATA and rejoined the Polish Air Force headquarters to work in the demobilization department.

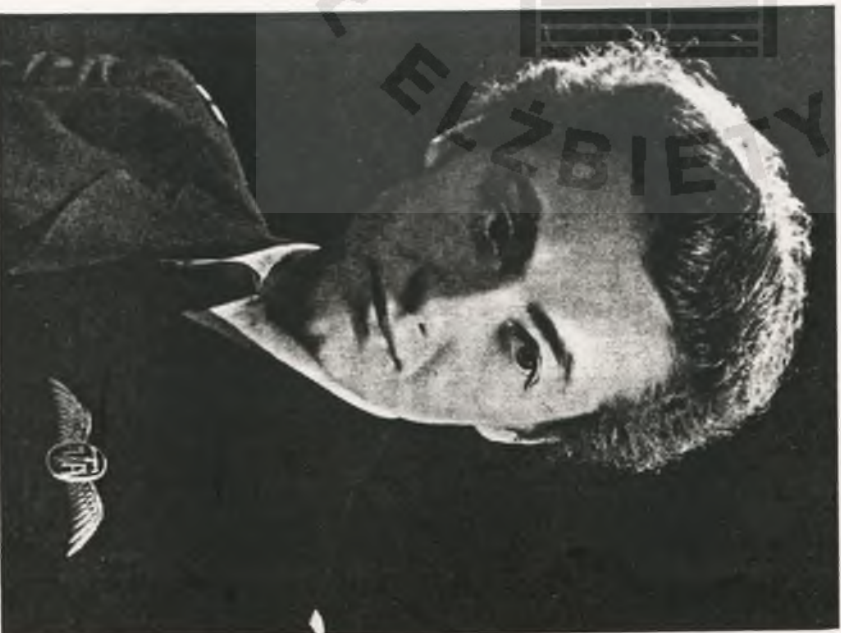
Barbara Karpinska received the Silver Medal of Merit with glaive for the September Campaign, the Silver Medal of Merit for flying in Great Britain, the Polish Air Force Cross with four bars, the English Defense Medal and War Medal.

In 1946 she married General of the Polish Air Forces, Stanislaw Karpinski. In March 1958, Barbara and Stanislaw Karpinski sailed to the United States where

they settled in Los Angeles, California. Here, Barbara studied computer programming and was engaged in many organizations supporting Polish causes such as: Polish Air Force Veterans Association (P.A.V.A.); Polish Historical Association (P.A.H.A.), and the Silver Wings Fraternity. She worked as Correspondent for the Polish Radio and was very active in the Polish Parish in Los Angeles.

Seventeen years ago trees were planted in "Memory Lane" in the International Forest of Friendship, Atchison, Kansas honoring outstanding pilots worldwide. Alongside these trees, each pilot has his/her name inscribed on a granite plate imbedded in the walkway. On June 19, 1993 a tree was planted honoring Barbara Wojciulanis-Karpinska. In front of her tree is a marker depicting Poland and her name is inscribed in the walkway.

She was widowed in January 1982.



Barbara Wojciulanis-Karpinska

IV. KORRESPONDENCJA



Broga Pawi,

24 X 2003 r.

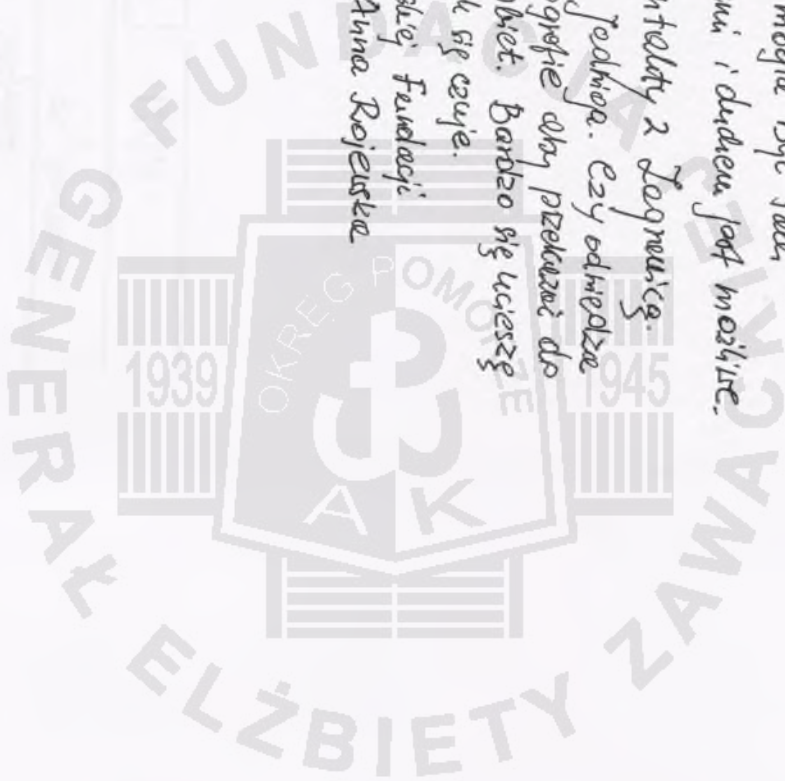
Z całego serca Pawią podziwiamy. Życzymy wiele
zdrowia i pogody ducha.

Niemniej, że jest to niemożliwe aby mogła być Pawi
na Sesji XII-stej w Toruniu. My Ślawni i dudni jesteśmy.

Prosimy utrzymywać przyjazne kontakty z Jędrzejką.

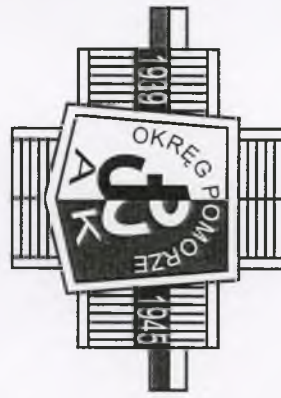
W doświadczeniu miłosci p. Marianna Jedynka. Czy odwiedzić
czarę Pawią? Może powstać jakieś fotograficzne przekazy do
poufalego Muzeum Województwa śląskiego. Bardzo się cieszę
jeżeli najpóźniej Pawi chociaż kilka stać jak się czuje.

Ślę moc usmiechu z Polski, z toruńskiej Fundacji
Anna Rojewska



FUNDACJA

Archiwum Pomorskie Armii Krajowej
ul. Wielkie Garbary 2, 87-100 Toruń
fax (0-56) 65-22-186
http://www.um.torun.pl/~archAK
e-mail: archAk@um.torun.pl, topak@poczta.onet.pl
Konto: W/BK Oddział w Toruniu
10901506-4675-128-00-0



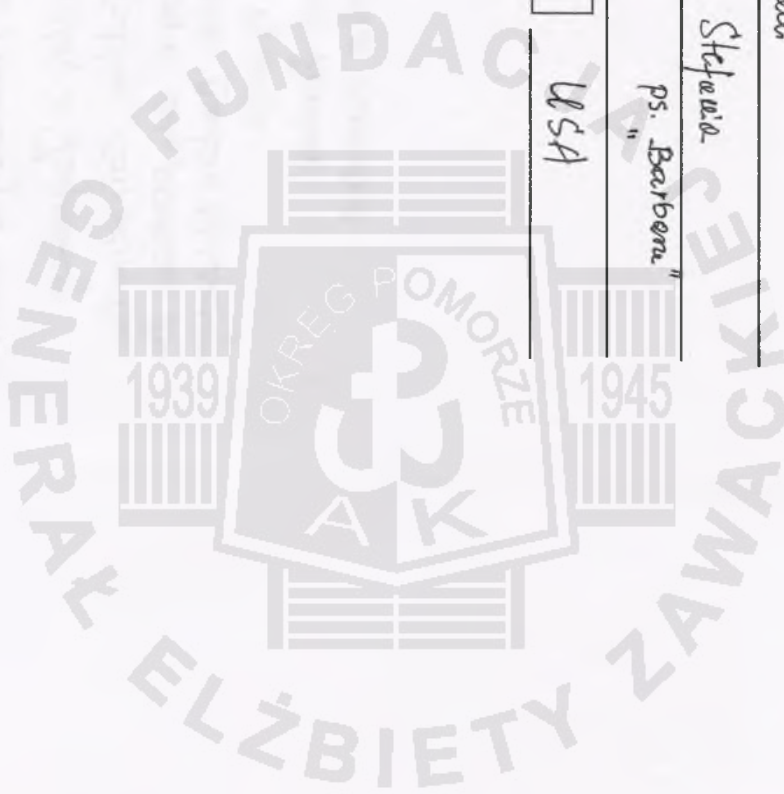
Sanonna Paris

Karpińska Stefania

ps. "Barbara"

-

USA



16 X 2001

Wielce Szanowna Pani

W imieniu Pani Profesor Elżbiety Ławackiej i całego zespołu pracowników Fundacji Serdecznie Panią pozdrawiamy, życzymy wiele zdrowia i pogody ducha.

Pragniemy aby nasze kontakty były przyjazne i będziemy bardzo wdzięczni za wszelkie bieżące informacje o działalności Fundacji.

Jestemy w kontakcie z Panią Holcomber z Łodzi także z rodziną Junk-Narebską, mieszkającą w Los Angeles a, która była w Polsce.

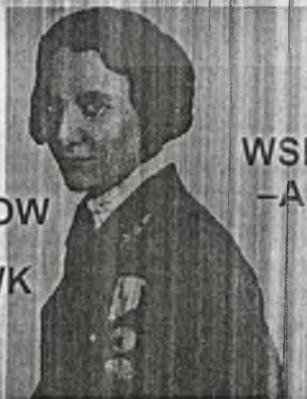
Z uznaniem i głębokim szacunkiem
Anna Rojeuska

2. D2. 3445 HSK 2001

FUNDACJA

Archiwum Pomorskie Armii Krajowej
ul. Wielkie Garbary 2, 87-100 Toruń
fax/☎ (0-56) 65-22-186
Konto: WBK II Oddział w Toruniu
10901506-4675-128-00-0

MEMORIAL GENERAL
MARII WITTEK



POW
PWK

WSK-
-AK

Szanowna Pani

Stefania Wojtułams-Korpińska

□ □ - □ □ □

USA

Wojtek

Termin 14.XII.98

Droga Pani Stefania Barbara
Przepraszam Pani najser-
deczniej za opóźnienia w listach
Świąt Bożego Narodzenia.
a w Nowy Rok wiele po-
życzności i zdrowia.

Zatęczam 2. część „Struby
Polek...” (jakie jej doko-
dołamy próby zloty misji)
i materiały informacyj-
ne o działalności w/w
memoriału.

Najwięcej w/w opotrądamy z
myślanem tam Szlachek
wybitny był kobiet zafre-
my. Tak trudno o autorów



By moze nem Pami dora.
 dnie, jak na 2n dnie.
 Potrzeba okolo 10³ ^{3n dni} Pusk
 przyrticle formacji - poro-
 lamy de doro drey.
 E potajp ummimiy ni do sm-
 kae fry najimiy kielka set,
 zedy jakos' do try mae' pro-
 porcy m br dsi wmm

By frym fae Pami wicy
 ekspremlany "Sfrudy Poldi"?
 By one wogily w budozi 20.
 in terowami?
 Serdecznie Pami poradzawiam
 Serdecznie Zauwaz

Irena Stankiewicz



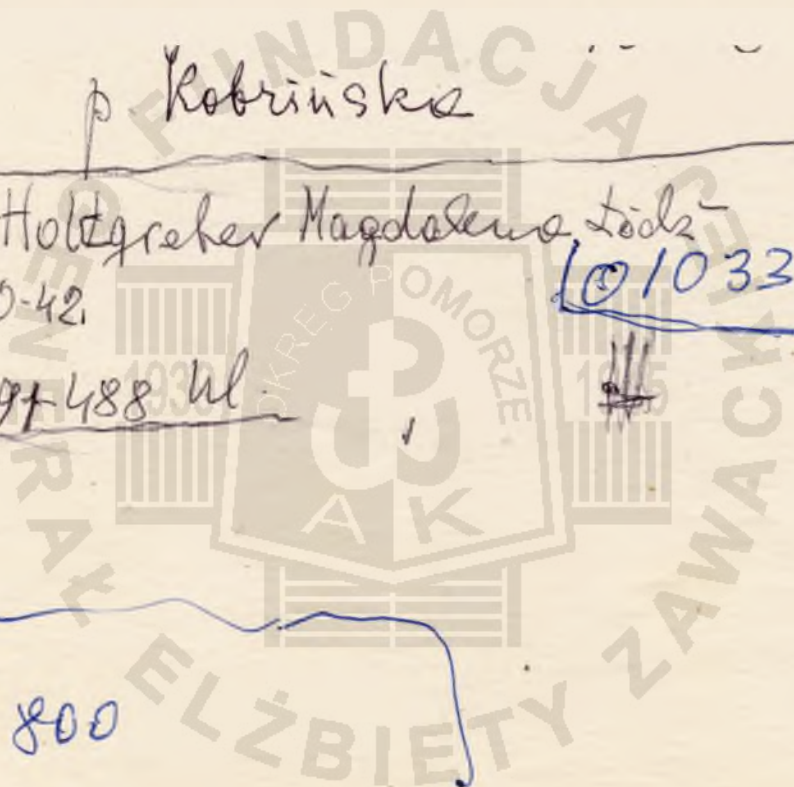
2400
"

p Kobrińska

p. Holtgreber Magdalena Łódź
0-42 [01033-42]

~~0-97-488 ul.~~

0 800



Strona 47

3 lotnisk w pałacy
am do PSK am do WAAF

były w organizacji parawojennej brytyjskiej
Air Transport Auxiliary (ATA)
(Pomocnicza ^{penionowa} Flota transportowa)



T. 538/WSK

PLSK
włk. Boytawia

WOJTULANIS Stefania
kam. Kaopiniiska
ps. "Barbara"

— Wypisy ze źródeł (z u. nazwiskowe karty informacyjne)

i

T. 538

PSK
Anglia

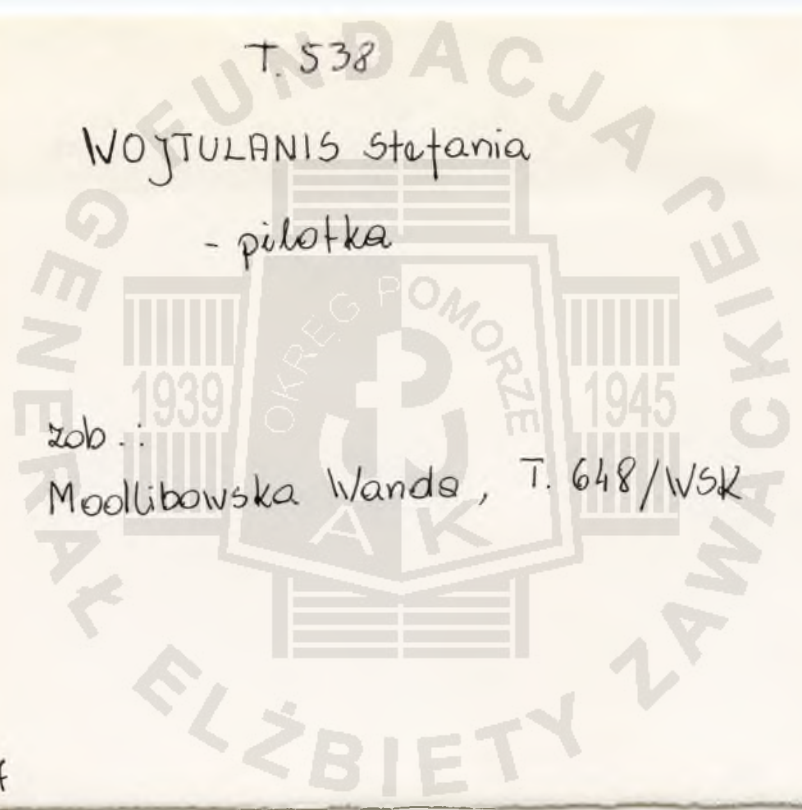
WOJTULANIS Stefania

- pilotka

zob.:

Moollibowska Wanda, T. 648/WSK

K. Mini'97



2

PSK

por. Wojtulanis-Karpińska Stefania

pilotka w transporcie lotn. ATA

Cam Edward M.: Kobiety w szeregach Polskich
Sił Zbrojnych na Zachodzie 1940-1948 w-wa 1995,
s. 59, ibid.

Adm, '97.

J. 538 / Wsk
H 2005

PSP
Francia
AIA
W. Brytania

KARPIŃSKA Stefania Cecylia
z ul. Wojtulanis

Zob.: Sylwetki Kobiół Żołnierzy,
Fundacja „Archiwum i Muzeum
Pomorskie Armii Krajowej i Wojskowej
Strzeby Polek.

2 Ref.
2003

str. 156, 157, 158, 159, 160

1

T. 538

PLSK

par P52 Wojtkiewicz Barbara Stefania
z domu Karpinińska

była w Polsce na zlecenie Lotnictwa
dotarcie samoloty z fabryk na lotnisko
(tam tam jest Jadwiga Piotrowska)

West Adams Blvd (?) Los Angeles

Wdawa po gen Kawp. ^{Wojtkiewicz} Ca. 90018 NSR

zob. info książka "na skrytce adres" "Vostok"

V. Szarotki

27

Wielk. Frygt.

Hojtulanis Barbara

zam: Karpiniška

lotwicka,

żona gen. Karpiniška

obecnie mieszka w USA w Kalifornii

w Los Angeles.

T. 538 /wsk

ATIA
W. Brytania
PSP Francja

WOJTULANIS Stefania Cecylia
zam. Karpińska ur. 1912
ps „Barbara” mjr Polskich Sił Po-
wietrznych. Pilot w 1939r w Eskadrze
Sztabowej Należnego Dowództwa Lotnictwa
Oficer sztabowy PSP Francja 1940-1945
pilot w Lotniczej Pomocniczej Służbie Trans-
portowej ATIA w Wielkiej Brytanii. Na
Emigracji działaczka społeczna w kręgach
Lotniczych i Polonijnych

Zob.

Sylwetki Kobiet Żołnierzy
Fundacja „Archiwum i Muzeum Pomorskie
Armii Krajowej oraz Służby Polek
str 156, 157, 158, 159, 160

DRut 2003

i

T. 538/WSK

PLSK

+1
WOJTULANIS Stefania
zam. KARPIŃSKA

W dniu 11 lutego 2005 roku zmarła w Los Angeles, USA,
93-letnia nestorka Aeroklubu Warszawskiego

Ś.P.
Stefania
Wojtulanis-Karpińska

członkini AW od 1934 roku,
ulubiona przez wszystkich „Basia”,
pilot szybowcowy, samolotowy i balonowy,
instruktor spadochronowy,
członek załogi balonu „Goplo” w międzynarodowych zawodach
o Puchar Gordona Bennetta w 1936 roku,
we wrześniu 1939 roku pilot łącznikowy Eskadry Sztabowej,
od 1940 roku do 1945 roku w Anglii
oficer-pilot ATA (Air Transport Auxiliary).

Cześć Jej pamięci!

Zarząd Aeroklubu Warszawskiego
i Warszawski Klub Seniorów Lotnictwa

PMOOS.V.

T. 538/wsk

PWK
PLSK
Anglia

WOJTULANIS Stefania
zam. Karpińska

VI. Fotografie

1. zdj. przy samolocie w umundurowaniu, (b. ol.), reprod.
(21x32) szt. 1



Lub, mała koperta





M. Paweł, P. K. Stopy, Paw. Proch
 Elżbieta Zawackiej
 z napisem z cyrkiem Daleki Ocean, Pracy
 Stefania Barbara Kępczak - Kępczak

Los Angeles, 4. II. 1998

T. 538 / WSK

PWK

PLSK

WOYTULANIS Stefania

Zam. Karpinska

"ps", Barbara "

W. Brytania

ATA

Lordyza

VI Fotografie

1. w środku S. Karpinska [b.d.] oryg., kolor.,
(10x15) szt. 1
2. 2 lewej S. Karpinska [b.d.], oryg., kolor.,
(10x15) szt. 1
3. 2 lewej S. Karpinska [b.d.], oryg., kolor.,
(10x15), szt. 1
4. stoi oparte, w mundurze, [dowodyz], repr.,
(9x13.3), szt. 1
5. zdj. w mundurze. (repr.) (14x21) szt. 1
6. duży format

1. WSK
Jasni
Osobowe.
2. T. 538 / WSK

1.)



opis fot. Wojtulanis Stefania
zam. Karpisisko
ps. "Barbana"



Wojtklanis-Karpinska Stefania
ps. "Barbara"

DWK, IX/39, PLSK W. Brytania, R. 538/WSK

(1)

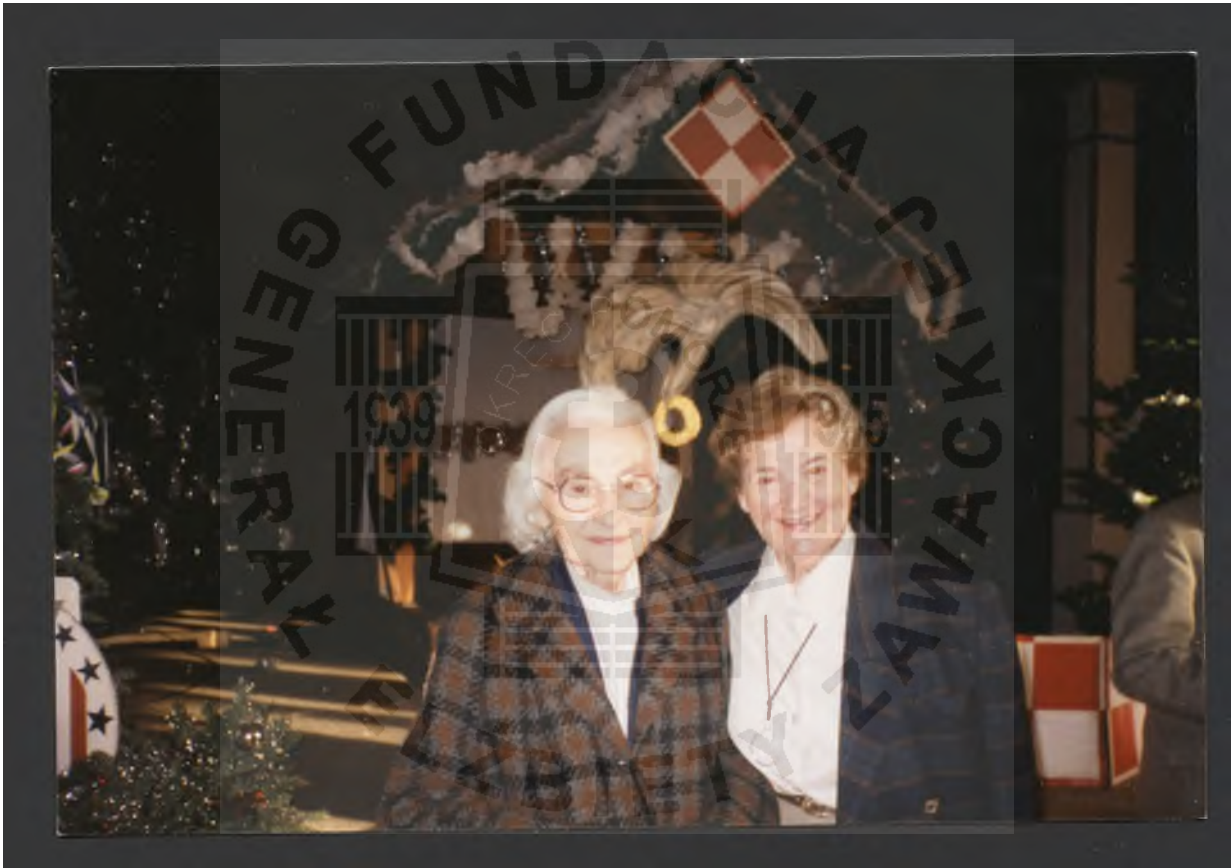
1939

1945

ELŻBIETY



opis fot. Kojłularis Stefania
zam. Karpisiska
ps. "Barbara"





1. WSK
Tezlu'
Orzbowe
2. T. 538/wsk
3. kolor (10x15)
- 4.
- 5.



opis fot.
Wojtulanis Stefania
zam. Karpiziska
ps... "Barbara"



1. WOK - Jecali 4-
Osobowe

2. T. 538 / WSK

3. repr., 8 x 13,3

4.

5. WOJTULANIS
Stefanie

Zem.

Karpinińska

ps. "Barbara"

6. Londyn 1939

7.

8. Uwagi:

brak opisu

fotogr.











Barbara Wojtulanis /Karpińska/

4)



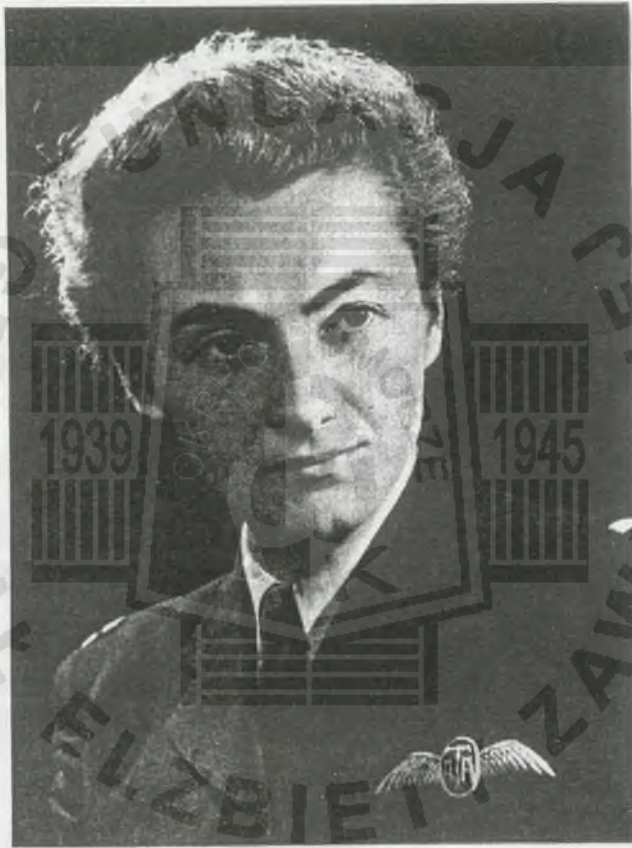
FUNDACJA
"Archiwum i Muzeum Pomorskie
Armii Krajowej oraz Wojskowej Służby Polek"
87-100 Toruń, ul. Podmurna 83
tel. 056 65 22 186, e-mail: archiAK@um.torun.pl
REGON 870502736

Zdjęcie
Stefani Hoptulanis-Karpińskiej-
pilot 1939 oficer ATA Londyn 1945



The logo is circular with the text "FUNDACJA ELŻBIETY ZAWACKIEJ GENERAŁ" around the perimeter. In the center is a shield-shaped emblem with a cross. The cross has "1939" on the left arm and "1945" on the right arm. The top arm of the cross contains the text "OKRĘG POMORSKI". The bottom arm of the cross contains the letters "AK".

Stefania Wojtulanis – Karpińska – pilot oficer ATA Londyn



Barbara Wojtuła-Karpinska
Karpinińska Stefania

H. Koj. - VII 48
X. Kuj. - 02. 2000v.

MEMORIAL
General Marii Wittek

wypisów nie zrobiono

adres:

Los Angeles, CA 90018
USA

tel. (011 41 021 909 0001)

PLSK IX'39 PLSK

H 2005

WOJTULLANIS **Stepania**

zam. Karpińska

ps. "Barbara"

538 / PLSK

SPIS ZAWARTOŚCI TECZKI – WOJCIULANIS Stefania

I. 538/175K

I/1. Relacja (zob. pkt. IV list z 01.02 '98)

I/2. Dokumenty (sensu stricto) dotyczące osoby relatora

I/3. Inne materiały dokumentacyjne dotyczące osoby relatora

II. Materiały uzupełniające relację ✓

III/1 – Materiały dotyczące rodziny relatora

III/2 – Materiały dotyczące ogólnie okresu sprzed 1939 r.

III/3 – Materiały dotyczące ogólnie okresu okupacji (1939-1945)

III/4 – Materiały dotyczące ogólnie okresu po 1945 r.

III/5 – inne...

IV. Korespondencja ✓

V. Nazwiskowe karty informacyjne ✓

VI. Fotografie ✓, zob. też ikonografii

Wojtułaxis Stefania

