



Biuletyn

Koła Miłośników Dziejów Grudziądza



Gen. bryg. w st. spocz. Stanisław Skalski

Rok III: 2005

Numer 5 (44)

Data odczytu: 26.1.2005

Data wydania: 2.2.2005

Roman Mechliński

Ostatni rycerz przestworzy

gen. bryg. pil.

Stanisław Skalski (1915-2004).

„Genialny lotnik z nadzwyczajnym wzrokiem i błyskotliwym refleksem. Doskonale radził sobie w obliczu niebezpieczeństwa i wirze walki” – tak Anglicy chwalą gen. Skalskiego. Polski bohater zmarł 12 listopada 2004 r., w dzień po rocznicy odzyskania przez Polskę niepodległości. Jego pamięć w powyższych zdaniach uczcił brytyjski dziennik „The Times”.

Stanisław Skalski urodził się 27 listopada 1915 r. w Kodynie, w rejonie Odessy. Mając 18 lat ukończył gimnazjum w Dubnie. Maturę uzyskał w 1933 r. i zostaje studentem Szkoły Nauk Politycznych wydziale dyplomatyczno-konsularnym w Warszawie. W 1934 r. wyjeżdża na szkolenie szybowcowe w Polichnie. Pierwszym dla niego lotniczym wyróżnieniem była odznaka szybowcowa z 3 mewkami. W kwietniu 1935 roku uzyskuje uprawnienia pilota samolotowego na LWP w Łucku na samolotach Bartel B-4. Latem 1935 roku, przez 3 miesiące w Aeroklubie rozpoczyna służbę wojskową od przeszkolenia w Szkole podchorążych rezerwy Piechoty w Zambrowie.

Po zdaniu wstępnych egzaminów wstępnych, dnia 4 stycznia 1936 r. wstępuje do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Był jednym ze 120 podchorążych. Został słuchaczem tej ekskluzywnej uczelni, w której na 120 miejsc było aż 6 tysięcy kandydatów. Po zakończeniu zajęć i lotów szkolnych w Dęblinie, od maja do sierpnia 1938 roku odbywa w grudziądzkiej Szkole pilotażu przeszkolenie myśliwskie. Następnie odbywa staż w 4 PL w Toruniu. Po promocji, z rąk prezydenta Mościckiego, w dniu 18.8.1938 r. w Centrum Wyszkozenia Lotnictwa w Dęblinie, jako ppor. pil. otrzymuje przydział do 4 PL, III Dywizjonu myśliwskiego i służy w 142 eskadrze myśliwskiej. W czerwcu 1939 r. jako dowódca klucza alarmowego startuje w pościg za niemieckim samolotem Do-215.

W dniu 1 IX 1939 po godz. 5⁰⁰ rano wystartował do lotu bojowego i o godz. 5³² zestrzelił na południe od Torunia w rejonie portu drzewnego na Wiśle niemieckiego Hs-126. Był to pierwszy lub drugi zestrzał w czasie II wojny światowej. Ostatni lot rozpoznawczy Skalski odbył w rejonie Chełmna 6 września. Ze swym kolegą obserwowali przepływające się przez Wisłę oddziały wojsk niemieckich. W rejonie Topólna rozpoznali kolumny pancerno-motorowe, jadące ku Wiśle do mostu pontonowego. Na moście ostrzelali wrogie oddziały, które były silnie bronione przez artylerię przeciwlotniczą. Do dnia 7 września strącił 6 samolotów wroga jako pilot lotnictwa Armii „Pomorze”, którym dowodził płk. Pil. Bolesław Stachoń. Od 7 września toruński dywizjon myśliwski przydzielony był do Brygady Pościgowej w rejonie Dęblina. Każdego dnia Skalski wykonywał loty bojowe. Ogółem wylatał 26 godzin w 30 lotach. Jednocześnie S. Skalski 2-krotnie był sam zestrzelony z odniesionymi ciężkimi ranami. Pierwszy raz lądował przymusowo, a po drugim wyskoczył na spadochronie i znalazł się w szpitalu, poparzony i ciężko ranny.

W pierwszym locie bojowym w Herne Bay nad Anglią, zestrzelił bombowiec i uszkodził samolot myśliwski.

Był jednym ze 145 pilotów polskich, którzy walczyli w tej słynnej bitwie o Anglię. Dnia 2 września 1940 r., odnosi swój największy sukces. W czasie walki powietrznej zestrzelił 2 Me-109. Anglicy nazywali go „szakal”. W 501 dywizjonie, w którym latał podczas bitwy o Anglię poległo 19 pilotów.

W grudniu 1940 r. po raz pierwszy spotkał się po raz pierwszy z gen. Sikorskim. Wówczas został udekorowany Orderem Srebrnym Virtuti Militari V klasy. Generał wywołał na ppor. Skalskim duże wrażenie. Jak powiedział: „sylwetka gen. Sikorskiego, w tedy dla mnie młodego podporucznika wzrastała do jakiegoś symbolu reprezentacji Polski”.

Znakiem rozpoznawczym 501 dywizjonu były litery SD.

Od wczesnej wiosny 1941 r. do maja 1942 r. Skalski lata bojowo w polskich dywizjonach myśliwskich. Jako weteran bitwy o Anglię, od marca 1941 r. latał w 306 toruńskim dywizjonie myśliwskim. Drugą turę swych lotów bojowych wykonuje od dnia 1 marca 1942 r. w polskim 316 dywizjonie myśliwskim, zestrzeliwując 10.4.1942 r. samolot FW 190 i drugi – prawdopodobnie. W okresie od 30 kwietnia do 30 października 1942 r. dowodził jako kpt. Pil. 317 dywizjonem myśliwskim wileńskim.

Dnia 19.8.1942 r. nad Dieppe rozegrała się największa bitwa powietrzna, trwająca 16 godzin. Tam, na czele swego 317 dywizjonu myśliwskiego znalazł się kpt. Pilot S. Skalski. Sam nie odniósł zwycięstwa, jednak jego piloci uzyskali 7 pewnych zwycięstw. Najskuteczniejszym dywizjonem nad Dieppe we Francji był słynny 303 dywizjon myśliwski im Tadeusza Kościuszki. W końcu 1942 r. kpt. Pilot S. Skalski skierowany został do 58 OTU w Ballado Bridge jako szef instruktorów, czyli szef pilotażu w szkole myśliwskiej w Szkocji. Te obowiązki pełni do stycznia 1943 r.

W dniu 13 marca 1943 r. – 15-tu pilotów weszło jako osobna grupa Polskiego zespołu Walczącego w skład 145 brytyjskiego dywizjonu myśliwskiego w Tunisie. Dowódcą tej grupy został kpt. pil. Stanisław Skalski.

Latali jak diabły i cyrkowcy nazwani „cyrkiem Skalskiego” z racji nieprawdopodobnych wyczynów lotniczych. „Cyrk Skalskiego” został rozwiązany 14 maja 1943 roku. Po 2 tygodniach urlopu został mianowany dowódcą 601 brytyjskiego dywizjonu myśliwskiego na Malcie. Od czerwca 1943 r. był pierwszym Polakiem, któremu powierzono dowodzenie brytyjskim dywizjonem lotniczym.

W dniu 13 grudnia 1943 r. w nowej organizacji w stopniu majora, zostaje dowódcą 131 Skrzydła Myśliwskiego a w dniu 3 kwietnia 1944 r. w stopniu podpułkownika obejmuje dowodzenie 133 Skrzydłem Myśliwskim. W walkach powietrznych zestrzelił skutecznie 22 samoloty indywidualnie i 2 zespołowo. Po zakończeniu wojny deklaruje powrót do kraju. I 8 czerwca 1947 r. jako zdemobilizowany oficer lotnictwa, w stopniu majora, statkiem przybył do Polski. Swe pierwsze kroki skierował do rodziców w Kwidzynie, dokąd przybyli w ramach repatriacji z kresów wschodnich rok wcześniej. Po krótkim pobycie udał się do Warszawy, aby dalej służyć ojczyźnie. Pracę rozpoczął w Dowództwie Wojsk Lotniczych, pełniąc obowiązki Inspektora Techniki Pilotażu w okresie od lipca 1947 do czerwca 1948 r. Dnia 4 czerwca zostaje aresztowany za wmówione mu szpiegostwo. 7 kwietnia 1950 r. otrzymuje wyrok śmierci, który po 11 miesiącach zamieniono na dożywotne więzienie. W więzieniu napisał wspomnienia w rękopisie, do swej przyszłej książki „Czarne krzyże nad Polską”. W dniu 11 kwietnia 1956 r. Sąd najwyższy uchylił wyrok i zrehabilitował mjr Skalskiego. Na początku listopada 1956 r. wraca do służby w umiłowanym lotnictwie i służy do 1968 r. Latem 1957 r. odbył szkolenie na samolotach odrzutowych MIG 15. Po przejściu na emeryturę związał się z Aeroklubem Polskim a w latach 1968-1972 był jego generalnym sekretarzem i 1970 –1972 – wiceprezesem. Dnia 26 stycznia 1969 r. uczestniczył w Walnym Zebraniu Aeroklubu Grudziądzkiego w czytelni Domu Kultury „Stomilu”.

W 1988 r. został awansowany do stopnia generała brygady. Zmarł 12 listopada 2004 roku.
(Wybrał: TR.)