

# STANISŁAW JAKUB SKARŻYŃSKI



<b>Official Number</b>	P-1252
<b>Rank</b>	polski: płk pil./305 DB/ brytyjski: W/Cdr
<b>Date of birth</b>	1899-05-01
<b>Date of death</b>	1942-06-26
<b>Cemetery</b>	TERSCHELLING (WEST-TERSCHELLING) GENERAL CEMETERY <b>Wsp.</b> 53.360949, 5.21438
<b>Grave</b>	Grave 62.
<b>Photo of grave</b>	
<b>Country</b>	Holandia
<b>Period</b>	II Wojna Światowa

## Source

Zdjęcie grobu: Stef van Kolck, [www.longway-terschelling.nl/](http://www.longway-terschelling.nl/)

Stanisław Jakub Skarżyński urodził się 1 maja 1899 r. w Warcie. Pierwsze nauki pobierał w rodzinnym domu i miejscowej szkole powszechnej. Od 1908 r. dalszą edukację zdobywał w gimnazjum w Kaliszu. Z chwilą wybuchu I wojny światowej na krótko znalazł się w Warszawie. Było to świadome działanie. Rodzice chcieli w ten sposób uniknąć wcielenia syna do zaborczej armii. Gdy stało to się niemożliwe opuścił stolicę i udał się do Włocławka. Mógł się w nim czuć w miarę bezpieczny. Był na tyle bezpieczny, że kontynuował edukację. Na początku kwietnia 1916 r. wstąpił w szeregi Polskiej Organizacji Wojskowej. Będąc w jej szeregach zdobywał niezbędną wiedzę wojskową. Był uczniem szkoły dla podchorążych. W czasie swoich pierwszych kontaktów z Wojskiem polskim przez czas jakiś pełnił funkcję dowódcy służb łączności. W roku odzyskania przez Polskę niepodległości to jest 1918 r. zdał egzaminy maturalne. Mając maturę w kieszeni wrócił do rodzinnej Warty. W listopadzie 1918 r. wziął udział w rozbrajaniu Niemców. Ceniąc jego umiejętności przełożeni z Polskiej Organizacji Wojskowej powierzyli właśnie Stachowi funkcję komendanta miasta.

10 grudnia 1918 r. został powołany do odbycia już oficjalnie służby wojskowej w 29 Pułku Strzelców Kaniowskich. W czasie służby w pułku ukończył sześciotygodniową szkołę dla podchorążych. 1 czerwca 1919 r. razem ze swoją jednostką wymaszerował na front. 26 grudnia 1919 r. po raz pierwszy na polu walki został rany. Kula wroga trafiła w plecy. Ranny został odtransportowany do szpitala. Nie wytrzymał długo na izbie chorych. Już w lutym 1920 r. wrócił do swego pułku. Podporucznik Stanisław Skarżyński objął dowodzenie kompanią. W czasie pamiętnej bitwy nad przedpolach Warszawy ( pod Radzyminem ) 16 sierpnia 1920 r. drugi raz został ranny. Odłamek granatu ugodził w kolano. Ranny oficer z pola walki trafił do szpitala stolicy. Po długim leczeniu wyszedł z niego w styczniu 1923 r. Niestety już nie wrócił do pełni sprawności ruchowej. Do końca życia utykał. Mimo takiej ułomności nie chciał iść do cywila. Pozostał w wojsku.

Po powrocie do służby został skierowany do Departamentu Piechoty przy Ministerstwie Spraw Wojskowych. 30 kwietnia 1925 r. przeniesiony został od papierowej roboty jako referent do 73 pułku piechoty. Nie zamierzał kariery w wojsku poświęcić na przesiadywanie w okopach. Pociągało lotnictwo. W stosownym miejscu złożył odpowiednie papiery. Wywołał tym szok. Piechur, który chce latać. I do tego kontuzjowany w nogę. Nie, to nie jest możliwe. Dopiął tego czego chciał. 1 czerwca 1925 r. rozpoczął szkolenie w Szkole Pilotów w Bydgoszczy. Po jego ukończeniu 20 lutego 1926 r. otrzymał przydział do 12 eskadry liniowej. Eskadra wchodziła w skład 1 pułku lotniczego. Ten stacjonował w Warszawie. 16 maja 1928 r. w stopniu kapitana objął dowodzenie właśnie tą eskadrą. 29 stycznia 1930 r. oddelegowany został do Departamentu Aeronautyki przy Ministerstwie Spraw Wojskowych. Pod koniec kwietnia 1933 r. znów był w 1 pułku lotniczym. Obejmował dowództwo dywizjonu. Od 19 października 1936 r. do 15 września 1937 r. pogłębiał lotniczą edukację w Wyższej Szkole Lotniczej w Warszawie. Bogaty o niezbędną wiedzę wrócił do kolegów z 1 pułku. 18 listopada 1938 r. został przeniesiony grodu Kopernika. Tu w Toruniu gdzie stacjonował 4 pułk lotniczy czekało na niego stanowisko zastępcy dowódcy pułku. Od 1 czerwca 1939 r. sprawował podobną funkcję w pułku syreniego grodu.

Kiedy nad Polską zawisły wojenne chmury. Gdy żądania wodza III Rzeszy Adolfa Hitlera nie pozostawiały złudzeń dla Stacha i jemu podobnych rozpoczął się następny nowy rozdział życia. Z chwilą ogłoszenia mobilizacji latem 1939 r. został szefem sztabu lotnictwa Armii "Pomorze". Po agresji Związku

Radzieckiego na Polskę ewakuował się do Rumunii. Do końca 1939 r. brał aktywny udział w przerzuceniu polskich lotników do sojuszniczej Francji. Nie myślał o sobie. W efekcie sam wyruszył do niej dopiero w 1940 r. Od 27 lutego 1940 r. był zastępcą szefa sztabu Polskich Sił Powietrznych. Po upadku Francji 24 czerwca 1940 r. przybył na Wyspę Ostatniej Nadziei. W Wielkiej Brytanii na początku pełnił różne funkcje. Był między innymi starszym zgrupowań polskich lotników w Weeton i West Kirby. 9 stycznia 1941 r. został komendantem szkoły pilotażu 1 PFTS w Hucknall. Po przeniesieniu do Newton 23 czerwca 1941 r. objął takie samo stanowisko w 16 SFTS w Newton. Nie chciał uchodzić za belfra. Chciał latać bojowo. Czuł się potrzebny w powietrzu a nie na ziemi. Mimo swoich lat zgłosił się do lotów bojowych. Lekarze i sztabowcy nie podzielali jego entuzjazmu. Nie przewidzieli uporu Stacha. Stach miał w jego pokonywaniu niemałe doświadczenie. Zdobył go w czasie ostatniego długiego pobytu w szpitalu. Lekarze skapitulowali. Podobnie uczynili sztabowcy. 10 grudnia 1941 r. został skierowany do 18 OTU w Bramcote. Tam do 21 kwietnia 1942 r. zapoznawał się z lotami na bombowych Wellingtonach. Dzień później został mianowany polskim dowódcą stacji RAF w Lindholme. Na tej stacjonowały dwa polskie dywizjony bombowe. Był to 304 Ziemi Śląskiej im. księcia Józefa Poniatowskiego i 305 Ziemi Wielkopolskiej im. marszałka Józefa Piłsudskiego.

Stanisław Skarżyński swoje loty bojowe rozpoczął w lotach bombowych jako drugi pilot. Latał z 305 Dywizjonem Ziemi Wielkopolskiej im. marszałka Józefa Piłsudskiego. Nocą z 25 na 26 czerwca 1942 r. poleciał na kolejną wyprawę bombową. Leciał w załodze pod dowództwem kapitana pilota Edwarda Rudowskiego. Celem ataku było niemieckie portowe miasto Brema. W czasie przelatywania nad Holandią lewy silnik bombowca odmówił pracy. Dowódca samolotu podjął decyzję o powrocie na macierzyste lotnisko. Niestety pilot nie mógł utrzymać wysokości lotu. Został zmuszony do posadzenia samolotu na wodzie. Polski Wellington wodował na wodach Kanału Angielskiego ( La Manche). Miało to miejsce 40 mil na wschód od Yarmouth. Załoga opuszczała samolot w wyznaczonej regulaminem kolejności. Ostatni miał opuścić pokład Skarżyński. Tak też się stało. Wychodząc jako ostatni został zmyty przez falę. Koledzy przez blisko dwa kwadransy słyszeli jego wołanie o pomoc. Niestety wzburzone morze uniemożliwiło przyjsie z pomocą. Fale martwe ciało Polaka wyrzuciło na brzeg holenderskiej wyspy Terschelling, Tu zostało znalezione i pochowane przez miejscowych. Spoczęło w kwaterze grobów wojennych Wspólnoty Brytyjskiej. Cmentarz komunalnym w West - Terschelling. Reszta załogi po 8 godzinach przebywania w niegościnnych wodach została wydobyta przez Brytyjczyków. Pośmiertnie Stanisław Skarżyński awansował do stopnia pułkownika.

W dwudziestoleciu międzywojennym dołożył gałązkę do wieńca lotniczej sławy Polski i świata. Pierwszą stał się lot nad Afryką w 1931 r. W wyprawie nad Czarnym Łądem towarzyszył porucznik Andrzeja Markiewicza. Panowie mieli okazję się poznać w 1 pułku lotniczym. Rodacy do lotu wykorzystali specjalnie przygotowany samolot polskiej produkcji i polskiego konstruktora PZL Ł - 2. Start do tego do dalekiego i niezwykle trudnego lotu miał miejsce 1 lutego 1931 r. Trasa wiodła z Warszawy przez Belgrad, Ateny, Kair, Atbare, Chartum, Malakal, Jubę, Kisumu, Abercon, Elisabethville, Luebo, Leopoldville, Port Gentil, Dualę, Lagos, Abidjan, Bomako, Dakar, Port Etienne, Villa Cisneros, Cabo Yubi, Agadir, Casablankę do Alicante. Stamtąd Skarżyński przeleciał do Paryża. Ze stolicy nad Sekwaną wracała do Warszawy. Dwaj śmiałkowie pokonali 25 770 kilometrów. Rzez jasna nie obyło się bez przygód. Dwukrotnie byli zmuszeni

przymusowo lądowa

. Po odbytym locie jeszcze tego samego roku Stach opublikował swoje wspomnienia z tego lotu w książce pod tytułem "25 770 km ponad Afryką".

Nie poprzestał na zdobyciu dla Polski Afryki z powietrza. Zaplanował następny przelot. To była druga gałązka chwały. Podjął się wyzwania rzuconego przez Atlantyk. Departamentu Aeronautyki wyraził zgodę. Zapewnił lotnikowi niezbędne pieniądze na pokrycie wszelkich kosztów związanych z lotem. Przydzielił właściwy samolot. Był nim odpowiednio zmodyfikowany polskiej konstrukcji i produkcji RWD - 5. Ten przeszedł do historii lotnictwa jako RWD - 5 bis. Teraz Skarżyński leciał sam. Wystartował rano 27 kwietnia 1933 r. z lotniska w Warszawie na Okęciu. Jeszcze tego lądował we Francji na lotnisko Lyon - Bron. 28 kwietnia ukończył ostateczne niezbędne przygotowania do rekordowego lotu. W ramach tych samolot został między innymi zważony. Miał to na celu uwiarygodnienie czy polskie RWD - 5 bis odpowiada II kategorii samolotów turystycznych. 30 kwietnia Skarżyński wystartował z zamiarem osiągnięcia Casablanki. Niestety pogoda pokrzyżowała plany. Polak został zmuszony do lądowania i postoju w Perpignan. W Casablance lądował 1 maja. 3 maja wystartował do St. Louis. Już w czasie lotu zdecydował się na lądowanie przed celem. Wybrał w tym celu Port Etienne. Następnego dnia pokonał brakujące kilometry. 7 maja 1933 r. o godz. 23.00 jego niepozorne RWD - 5 bis weszło w powietrze. Miało do pokonania 18 godzin i 30 minut. Czy wytrzyma? To i podobne pytania zdawał sobie nie tylko on. Odpowiedź była pozytywna. Wytrzymał pilot i maszyna. Człowiek i technika nie zawiodła. Stach lądował na lotnisku Maceio w Brazylii.

Będąc na drugiej półkuli gościł w miastach Brazylii i Argentyny. Agitował za Polską wśród miejscowej Polonii do powrotu. Sam do Polski wrócił przez Francję jako pasażer na pokładzie statku pasażerskiego. Po wyokrętowaniu przez Boulogne już za sterami znanego sobie RWD - 5 bis poleciał do Polski. Ulepszona konstrukcja Rogalskiego Wigury Drzewieckiego pokonała 13 305 kilometrów. Zajął to 104 godzin 40 minut. Po tym locie wydał książkę "Na RWD - 5 przez Atlantyk". Za ten właśnie przelot trzy lata później Skarżyński jako jedyny Polak otrzymał medal Bleriota.

Od 1985 r. Stanisław Skarżyński patronował XII Pułkowi Lotnictwa Transportowego w Krakowie. W rodzinnym mieście na domu w którym przyszedł na świat wmurowana została wmurowana tablica. Jedna z ulic jego miasta otrzymała jego nazwisko. Użyczył swojego imienia z nazwiskiem szkole podstawowej w rodzinnej Warcie. Na miejscowym cmentarzu na grobie rodzinnym znaszła się odpowiednia tablica.

Opracowanie: Konrad RYDOŁOWSKI