

RĘKOPISY Z SZUFLAD

Franciszek Skierski-Skierszkan

W CIENIU WALK NARODU POLSKIEGO O NIEPODLEGŁOŚĆ c.d.

Ostatni przerzut lotników drogą morską

Zarządzenia władz lotewskich ograniczające połowy morskie do wód przybrzeżnych oraz nadchodząca zima przerwały akcje przerzutów holowanych, w zasadzie jeden z najlepszych i pewniejszych sposobów przerzutu. I to w tym momencie, kiedy tworząca się Armia Polska na gwałt potrzebuje wykwalifikowanych lotników. W obozach w Lilaste i w Lipawie jest ich wielu, lecz, niestety, są internowani do końca wojny. Czy w tej sytuacji należy uznać swoją bezsilność? Zadanie stojące przed nami jest jasne i wyraźnie dyktuje postępowanie: 1) wydostać z obozów jednorazowo większą liczbę lotników, 2) zaopatrzyć w dokumenty i ubrania, 3) jak najszybciej przerzucić do Szwecji. Pozostaje tylko je wykonać.

Komitet pomocy uchodźcom, w zasadzie już półlegalny, szuka rozwiązania postawionego sobie zadania. Tworzy się zupełnie nielegalną konspiracyjną grupę wykonawczą w składzie: N. Liberys, F. Skierszkan, H. Skierszkan i Z. Gizelewski. Rozpracowanie akcji zaczęto od końcowego punktu zadania, tj. od znalezienia sposobu przerzutu. Wynaleziono pewną lukę w zarządzeniach żeglugowych, która dawała pewną szansę na skorzystanie jeszcze raz z przerzutu morskiego. Otóż istniała linia kabotażowa Ryga - Lipawa z zawijaniem po drodze do mniejszych por-

tów (Windawa [Ventspils], Paviłosta), którą obsługiwały większe holowniki portowe nie mające jeszcze zakazu opuszczania wód terytorialnych. Gdyby tak zamiast kutra rybackiego wykorzystać silny holownik morski? Mógłby on jednorazowo zabrać około 70 ludzi i parę większych łodzi rybackich na holu.

Do Lipawy zostaje oddelegowany H. Skierszkan z poleceniem nawiązania kontaktu z holownikiem. Wkrótce nadchodzi od niego wiadomość, że jeden z kapitanów holownika zgodził się na przewiezienie 70 osób, ale postawił warunek. Ludzi bezpośrednio z portu zabrać nie może, bo jego również obowiązuje odprawa. Ale na podstawie prawa morskiego przyjmie na burtę ludzi spotkanych w morzu na łodziach i na ich prośbę może zboczyć z kursu podwożąc ich bliżej brzegu (w tym wypadku szwedzkiego) i wysadzić ich ponownie do łodzi. Zawijanie wprost do portu szwedzkiego uważa za niecelowe, gdyż Szwecja mogła by odmówić przyjęcia ludzi. Sztab grupy konspiracyjnej rozumie doskonale, że do całej akcji dochodzi bardzo trudny moment kontaktowy a mianowicie wyjazd w morze „szczurów lądowych” w nocy, na nie oświetlonych łodziach, na odległość około 10 km i spotkanie tam z również nie oświetlonym holownikiem. Ale innego wyjścia nie ma; sztab przyjmuje warunek i przystępuje do rozpracowywania następnych punktów

zadania.

Rozpracowanie drugiego punktu - zaopatrzenie w dokumenty i ubrania - było już łatwiejsze. W pierwszych dniach wojny dotarł do Rygi starosta białostocki ze wszystkimi pieczęciami. Chodziło tylko o dostarczenie fotografii, nazwiska (zwykle przybranego) i innych danych i dokument był sporządzony. Dlatego większość przetrzuczanych z Rygi internowanych pochodziło, dziwnym trafem, z powiatu białostockiego. Co do ubrań cywilnych to po prostu zakupiono je dla 70 osób.

Rozpracowanie pierwszego punktu zadania - wydobyć z obozów 70 ludzi - wymagało bardzo sprężystej organizacji i większej liczby ludzi pracujących w warunkach konspiracyjnych. Ludzi takich, wypróbowanych w poprzednich akcjach, nie brakowało. Sztab po uzgodnieniu wyznacza datę przetrzutu do Szwecji na noc z 17 na 18 października i ustala, że z obozu w Lilaste ma wyjść dziesięć lotników, a z obozu w Lipawie - sześćdziesięć. Ustalenie, który z lotników ma wyjechać, pozostawiono do decyzji polskiego dowództwa obozów. Tak przygotowana akcja w konkretną fazę wykonawstwa weszła w następnych dniach.

Tymczasem grupa operacyjna w Lipawie rozwija swoją działalność. Dowodzi nią H. Skierszkan, a do pomocy mu przyjeżdża z Rygi bramkarz „Reduty” Feliks Kozakiewicz. Największy efekt daje kontakt nawiązany z grupą młodzieży lipawskiej, której przeprowadzi Paweł Cadko. On uzgadnia z kapitanem holownika, że zaokrętowanie ludzi w morzu może nastąpić kilka kilometrów od portu Pavilosta (30 km od Lipawy) o 23 w nocy. Następnie

przeprowadza transakcję zakupu dwu łodzi rybackich zdolnych pomieścić siedemdziesiąt osób. Do przetransportowania tych łodzi drogą morską na umówione miejsce przetrzutu przyjeżdża z Rygi obsada harcerzy z morskiej drużyny pod dowództwem Witka Urbanowicza. Została wynajęta kwatery konspiracyjna, do której łączniczka z obozem fryzjerka NN (nazwisko znane Pawłowi Cadko) dostarcza negatywy zdjęć do paszportów i personalia przewidzianych do ucieczki lotników. Tam też sporządza się odbitki zdjęć z negatywów i wkleja do paszportów, wypisuje się i stempluje. Wkrótce przygotowano sześćdziesiąt paszportów. Kontakt z obozem internowanych jest ciągły, dostarcza się potrzebnych narzędzi, a nawet proszki nasenne do uspienia warty. Umówiono samochód ciężarowy dla przetrzucenia uciekinierów z Lipawy w okolice Pavilosta. 14 października rano wraca do Rygi grupa harcerzy morskich. Witek Urbanowicz przywozi meldunek od Henryka Skierszkan, łodzie znajdują się w umówionym miejscu i statek będzie w Lipawie 17, więc wyjście z obozu wyznaczono na noc z 17 na 18 października. Lotnicy z Rygi przewidziani do przetrzutu, winni być na wieczór 17 w Lipawie lub bezpośrednio na umówionym miejscu koło Pavilosta. O tym dokąd należy jechać zostanie wydana telefonicznie dyrektywa na rozwidlenie dróg 80 km od Lipawy (była tam poczta).

W tym czasie sztab ryski przez łączniczki harcerki przygotował do ucieczki dziesięcioosobową grupę lotników. Z przemyconych negatywów i dołączonych do nich danych personalnych sporządzono paszporty. Dostar-

czono nożyce do cięcia drutu i otrzymano meldunek, że grupa jest gotowa do wyjścia na dany sygnał. Więc po otrzymaniu meldunku z Lipawy i stwierdzeniu zgodności zaplanowanych dat, sztab ustala datę wyjścia z obozu na noc z 15 na 16 października. Natychmiast łączniczka harcerka jedzie do Lilaste z rozkazem wyjścia i po powrocie melduje o gotowości grupy.

Szczegółowo rozpracowana akcja ruszyła już w południe 15 października. Jako pierwsza, zaraz w południe, wychodzi w morze pod podniesioną banderą barka polskiej drużyny morskiej z piętnastoosobową załogą. Przechodząc koło latarni morskiej sygnalizuje dla rejestracji swoje wyjście w morze na ćwiczenia nocne. Po ominięciu latarni kieruje się wzdłuż brzegu w stronę Lilaste. W odległości paru kilometrów od „wyspy” na której leży obóz, harcerze przybijają do brzegu i przygotowują nocleg. Wieczorem na teren noclegu przybywa Napoleon Liberys z trzema sportowcami i dziesięcioma garniturami. Wszyscy czekają na godzinę 0. Przed północą barka ma wyruszyć ku ujściu rzeki przy obozie z obsadą tylko sześciu wiosłarzy i sternika, odszukać przy ujściu zbiegów, zabrać ich i odbić głęboko w morze, a potem dostarczyć na miejsce noclegu i przekazać oczekującym z odzieżą. Na tym ich trudne zadanie się kończy i nazajutrz będą mogli oficjalnie wracać z ćwiczeń do portu.

Na drugim końcu wyspy przy ujściu drugiej rzeki Franciszek Skierszkan z dwoma harcerzami i sześcioma ubraniami czeka, jako dodatkowe zabezpieczenie, na tych uciekinierów, którzy by z tych lub innych przyczyn musieli po ucieczce udać się w tym kierunku, lub

gdyby uciekinierów było więcej niż dziesięć osób i barka nie mogłaby ich zabrać. Środkiem transportu przez rzekę w tym punkcie była stara łódź, przeciekająca wprawdzie, ale uwiązana na linie dobrze spisująca się jako prom. Między posterunkami w pięciokilometrowej odległości w lesie przy rozwidleniu dróg czekał z ciężarówką Zygmunt Gizelewski, aby doprowadzonych uciekinierów szybko odwieźć do wyznaczonych mieszkań.

Po całonocnym oczekiwaniu nikt z obozu nie wyszedł i o świcie wszystkie posterunki zwinięto. Szkoda było nerwów i zmarzniętych harcerzy. Jednak wysiłek organizacyjny nie poszedł na marne. Bo 16 pod wieczór dziewięciu z wyznaczonych lotników, choć spóźnieni, ale dotarli do Rygi na wskazane adresy. Dziesiąty gdzieś się zawieruszył. Do tych dziewięciu dodano jeszcze trzech ukrywających się i dwunastoosobowa grupa lotników polskich była gotowa do transportu do Lipawy. W ten sposób pierwszy etap akcji, mimo przeszkód, został zrealizowany. Ciężył na nas teraz obowiązek dostarczenia tej dwunastki do Lipawy.

Zorganizowanie przerzutu polecono Frankowi Skierszkanowi. Postanowiono użyć do tego celu samochodu ciężarowego. Przemawiało za tym kilka względów: bezpieczeństwo uciekinierów - między ładunkiem łatwo było o jakiś schowek, dogodność poruszania się w terenie, bo od Lipawy należało przejechać jeszcze około 30 km; uporzorowanie celu wyjazdu - stare graty na wieś, a z powrotem ziemniaki na zapatrzenie zimowe. A co najważniejsze, samochód mógł się przydać i dla akcji w Lipawie. Ciężarówkę dostar-

czył i prowadził kierowca zawodowy Stanisław Szawdiniś. Udało mu się wykombinować wóz na jedną dobę, co zupełnie wystarczało dla potrzeb akcji. Wyjazd był wyznaczony na dzień 17 października o godz. 11 ze starej wozowni, gdzie były magazynowane stare graty.

Pierwszą grupę - trzech lotników ukrywających się w mieście przyprowadził Witek Urbanowicz. Wspólnie załadowano na wóz tyle gratów, aby stworzyć dogodną kryjówkę dla dwunastu osób, niewidoczną przy pobieżnej rewizji. Następną grupę - dziewięć osób przekazał Zygmunt Gizelewski już za miastem w małym lasku, gdzie był wyznaczony punkt zborny i niektórzy łącznicy przyprowadzali z miasta ukrywających się lotników. O godzinie 12 był już komplet. Tu Zygmunt, wspólnie z obecnymi łącznikami, jako kwatermistrz pożegnał swoich „podopiecznych” i życzył szczęśliwej drogi, a Franek powiódł na pierwszy ponad dwustukilometrowy odcinek trasy ku wolności.

Cała podróż do Lipawy odbyła się pomyślnie. Urządzono nawet parę postojów dla rozprostowania nóg. Po drodze przeważnie na mostach lub skrzyżowaniach wóz był zatrzymywany przez patrole łotewskiej organizacji paramilitarnej (Aizsargs), lecz legenda skutkowała i wóz przepuszczano. Raz tylko zaglądano dla sprawdzenia podanego ładunku pod plandekę z tyłu wozu, lecz nic nie zauważono. Dopiero w samej Lipawie przeżyli denerwujące chwile. Już na umówionym skrzyżowaniu otrzymano telefoniczną dyspozycję - jechać wprost do Lipawy. Można było z tego wywnioskować, że prze-

rzut napotkał jakieś trudności. Przy wjeździe do miasta wóz na małym placu spotyka Paweł Cadko i wskazuje dalszą drogę w mieście. Za chwilę wjechano w bramę „Domu Polskiego”, w której jest dogodny schowek, brama ma szczelne zamknięcie z obu stron. Pada polecenie: kierowca i lotnicy mają nie opuszczać bramy i trwać w pogotowiu do dalszej drogi. Franek Skierszkan udaje się do kwatery konspiracyjnej, gdzie zastaje sztab w komplecie. Atmosfera gorączkowego oczekiwania. Statek jeszcze się nie zjawił w porcie lipawskim, a obóz jest przygotowany do wyjścia. Stanie się to za cztery godziny. Niecierpliwie oczekuje się na powrót łącznika, wysłanego motocyklem do Pavilosta: może statek, widząc opóźnienie, zatrzymał się tam i czeka na akcję. Minuty płyną, napięcie rośnie. Zjawienie się zmordowanego łącznika też nie przynosi odprężenia, bo statku i tam nie ma. Dowódca akcji Heniek Skierszkan podejmuje uzgodnioną przed tym z obecnymi decyzję: odwołać dzisiejsze wyjście z obozu... Łączniczka fryzjerka śpieszy z odwołaniem do obozu, ale jest już po godzinach jej pracy. Czy odwołanie dotrze? Co będzie, gdy obóz wyjdzie? Ukrycie takiej ilości zbiegów w małej Lipawie nie byłoby dobrym posunięciem, bo zaalarmowane ucieczką władze łotewskie wyłuskają prawie wszystkich, a może przy tym wpaść dwunastka z Rygi. Należy więc trzymać oba samochody i cały aktyw ludzi, aby przerzucić obie grupy poza miasto. Dokąd? Należy teraz wspólnie z miejscową Polonią te zagadnienia rozpracować. I to szybko, bo czas nagli.

Rozważania te przerwała wiado-

mość od łączniczki, że odwołanie dotarło i zostało potwierdzone. Teraz dopiero można było odsapnąć. Przede wszystkim należy odwołać zarządzone pogotowie, więc padają ostatnie dzisiejszego dnia decyzje: Paweł Cadko otrzymuje w opiekę 12 lotników z Rygi i ma ich ukryć przez parę dni w Lipawie.

Wóz z Rygi musi wracać, aby rano być na miejscu, a przecież w pół drogi czeka go wyładunek mebli i załadunek ziemniaków. Również wóz lipawski na dziś jest wolny. Obstawa zabezpieczająca od pogoni na trasie Lipawa - Pawilosta zostaje zdjęta ze stanowiska. Bardzo późnym wieczorem można było pomyśleć o odpoczynku. A Franek Skierszan rusza w noc w drogę powrotną, aby rano w Rydze zasięgnąć języka, co się dzieje z holownikiem. Tam się okazało, że rejs kabotażowy wykonał inny holownik.

Dopiero po 4 dniach (21) holownik zjawiał się w porcie lipawskim, a kapitan potwierdził gotowość do akcji. Uzgodniono z nim, że holownik wyjdzie z Lipawy do Pawilosta wieczorem i będzie tam czekał na Heńka Skierszana, który wejdzie na statek o godz. 22 (jako obywatel łotewski miał prawo korzystać z żeglugi przybrzeżnej) i będzie na nim do końca akcji.

Spotkanie w morzu z łodziami wyznaczono na 23. Przez łączniczkę powiadomiono obóz internowanych, że wyjdzie z obozu ma odbyć się tej nocy. Jednocześnie zawiadomiono zaangażowanych w akcję ludzi i transport samochodowy. Przypominano rozpracowany plan przerzutu. Paweł Cadko i Feliks Kozakiewicz po zapadnięciu zmroku najpierw przerzucą samocho-

dem grupę ryską i wszystkie ubrania do lasku niedaleko zabezpieczonych łodzi. Paweł Cadko wróci samochodem z powrotem i będzie czekał na grupę lipawską, a Feliks zajmie się ukryciem grupy ryskiej, przygotowuje i zaopatry łodzie w wiosła. Po połączeniu się obu grup i „zaokrętowaniu” się na łodzie obejmie funkcję „nawigatora” i doprowadzi do spotkania z holownikiem.

To spotkanie było najtrudniejszym momentem w całej akcji i dlatego Heńka i Feliks musieli przypomnieć swoje harcerskie czasy - skrupulatnie uzgodnili czas i sposób podawania sygnałów latarką. Przeprowadzono również rozmowę z dowódcą obstawy, która po przejściu samochodów z uciekierami miała porzucić na drodze powyginane gwoździe i kawałki drutu kolczastego. Przy tych przygotowaniach minęło przedpołudnie, należało trochę odpocząć i czekać na zapadnięcie zmroku.

Tymczasem po południu nadchodzi zła wiadomość. Umówiony samochód nie może ruszyć z miejsca, nawalił mu silnik i nie ma nadziei na uruchomienie. Sytuacja staje się napięta, na gwałt trzeba szukać innej zastępcy, co w sytuacji konspiracyjnej nie jest łatwe. Na razie udaje się wynająć ciężarówkę u Łotysza trudniącego się tym zarobkowo. Natychmiast przerzucono grupę ryską i ubrania. Chociaż nieco spóźnieni, ale są na umówionym miejscu. Feliks Kozakiewicz natychmiast odchodzi ze swoją grupą ukryć się w lesie i przygotować łodzie. Paweł Cadko próbuje jeszcze zatrzymać kierowcę z samochodem i namówić na nocną jazdę, ale bez skutku: na nocną jazdę, jak twierdzi, w Lipawie teraz nikt z kierowców

nie pojedzie. W tej sytuacji musi Paweł wrócić z ubraniami z powrotem. W Lipawie mimo wysiłków techników, nie udaje się uruchomić zepsutego samochodu ani wynająć innego. W tej beznadziejnej sytuacji Heniek z ciężkim sercem, decyduje się odwołać po raz drugi wyjście z obozu, zostawiając ten przerzut na następny rejs. Dzisiaj należy przerzucić przygotowaną grupę ryśką. Znow łączniczka-fryzjerka dostarcza do obozu odwołanie.

Dalej akcja toczy się według ustalonego planu. Przed 22 Heniek dociera do Feliksa i powiadamia go, że grupa lipawska najprawdopodobniej nie dotrze do umówionego miejsca, więc w umówionym czasie ma odbić od brzegu w mniejszej łodzi z całą swoją grupą. Sam udaje się na statek.

Do nadejścia wyznaczonego czasu Feliks często wyglądał na szosę i po jakimś czasie poprowadził swoją grupę na brzeg morza. Tu wsiadają do wyznaczonej mniejszej łodzi, drugą znacznie większą i w pełnej gotowości zostawiają na brzegu. Odbicie od brzegu sprawiło trochę trudności. Morze, jak to morze, zawsze faluje, a dzisiaj przy lekkim wietrze falowanie było znaczne, a do tego jeszcze „szczurom lądowym” też nie bardzo szło wiosłowanie. Trzeba także dodać niezwykłą dla ludzi z lądu scenę: ciemna noc - tu na miejscu twardy i znany ląd, a tam mroczna rozhuśtana toń, w którą trzeba się udać.

Dopiero, gdy Feliks i jeden z lotników wskoczyli do wody i zepchnęli łódź na głębszą wodę, wyprawa ruszyła. Wkrótce łódź znalazła się w kompletnych ciemnościach, i tylko przecinające kurs fale wskazywały, że oddala

się od brzegu. Nadawane w określonym czasie sygnały latarką nie otrzymywały odpowiedzi. A kwadrans po kwadransie mijał. Łódź pod uderzeniami wioseł raźnie przecina fale i wydawało się, że szybko posuwa się do przodu. Gdy jednak po godzinie wiosłowania nie było widać nie tylko statku, ale i sygnałów, w dusze załogi zaczął się zakradać niepokój. Czy nie za daleko odjechano? Może minięto miejsce spotkania? Zaczyna się obserwacja sygnałów i od tyłu, ale wszystko na nic. Dookoła nieprzenikliwa czerń - nie widać choćby nikłego światła. Łódź to zjeżdża z fali, to znow na nią się wdrapuje, a Feliks wciąż ponagla do wiosłowania na przód. Jak długo?

Krótko przed godziną 23 z portu Pavilosta wyrusza holownik. Dufny w siłę swoich maszyn wie, że za kilka minut będzie w głębi morza na umówionym miejscu spotkania. Tam stopuje maszynę i czeka na łodzi. Heniek co pełne 10 minut nadaje sygnały. Gdy po pół godzinie nie ma żadnej odpowiedzi, holownik na „małej naprzód” zaczyna zataczać koła...

Jest już pełna godzina opóźnienia. Kapitan wypowiada przypuszczenie, że przy tej fali chyba łodzi nie odważyły się wyjść w morze. Jednak Heniek wierzy w Felka, przecież w jeszcze większe fale wypływał z nim w morze i to kajakiem, aby walczyć z żywiołem. Ale czy Felkowi udało się namówić nowo zwerbowaną załogę nie obeznaną z morzem do opuszczenia brzegu? Prosi jednak kapitana o zatoczenie większego koła - głębiej w morze i bliżej brzegu. Nie dostrzeżono jednak nic. Ale oto, gdy byli najbliżej brzegu, i zbliżała się pełna 10 minuta, zauważyli z przodu

trzy nagle błyski raz i drugi, co znaczyło: jestem tu - szukam. Heniek odpowiada tym samym. A stamtąd 2x2 krótkie, czyli widzę - idę do was, a Heniek na to 1x2 krótkie, co znaczyło: widzę - stoję i czekam. Tak więc robotkowie odnaleźli się i kontakt nawiązany!



Myśliwiec „SPITFIRE” - słynny samolot RAF. Na takich maszynach latali polscy lotnicy w Bitwie o Anglię. Za śmigłem widoczna polska szachownica. Litery RF to znaki rozpoznawcze Dywizjonu 303

Maszyny zastopowano. Sygnalizacja powtórzyła się raz jeszcze i po 15 minutach wszyscy byli na pokładzie. Łódź wzięto na hol, a zmęczonych i podekscytowanych „żeglarzy” nakarmiono gorącym posiłkiem i wzmocniono tradycyjną setką. Z zadowoleniem czuli pod sobą twardy pokład holownika i z lubością patrzyli, jak przy „pełna naprzód” lekko rozcina dziobem fale niosąc ich coraz bliżej do zbawczych brzegów Szwecji. Teraz żartami wspominali swoje niedawne „rażne przecinanie fal morskich” łodzią rybacką. To fala morska rażnie przechodziła

pod ich łodzią, a oni posuwali się naprzód powoli i to bardzo powoli i gdyby nie cierpliwość kapitana i wspólna wiara w siebie nawzajem Heńka i Felka, mogłoby nie dojść do spotkania.

Niedaleko brzegów Szwecji Felek powiedział Heńkowi, że przez te 4 dni tak się zżył ze swoją załogą, że posta-

nowił wspólnie z nimi wstąpić do woj-ska i walczyć o wolną Polskę. Prosił o paszport i go otrzymał. Potem przy wspólnych pożegnaniach, życzeniach szczęśliwej drogi i podziękowaniach łódź odplynęła od statku. W łodzi płynęli ku wolności już nie internowani, jeszcze nie lotnicy, ale dzielni cywilni uchodźcy z Polski, którzy mocno przy-czynią się do jej wyzwolenia.

A statek skierował dziób w kierunku Rygi, na nim teraz już samotnie wracał Heniek Skierszyński nie wiedząc, co go jeszcze czeka.