

Sto lat życia Ludwika Krempla, pilota, który na Wyspach walczył o Polskę

Sylwetka

Ludwik Krempa dziś obchodzi 100. urodziny. Jeszcze cztery lata temu prowadził auto. Teraz podróżuje głównie pociągiem, bo jak mówi, nigdzie mu się nie spieszy. Niezwykłe losy lotnika z Dywizjonu 304.

Julia Kałęba
j.kaleba@gk.pl

Podczas odpoczynku po kilkugodzinnych lotach, pomiędzy szybkimi partijkami w brydża łączą się głosy pilotów. „Naszym światłem są szare Biskaje, naszym domem biały grät. Co dzień poczta nam baza nadaje, kogo rekin będzie jadł!” ...

Ludwik Krempa trafił do Anglii z Sanoka, jego przyjaciela Edmund Lądrowa z Krakowa. Poznali się jeszcze w latach szkolnych. Choć Ludwik Krempa pochodził z Podkarpacia, ostatnie lata edukacji spędził w Krakowie, mieszkając w blokach oficerskich przy Mogińskiej. Z Lądrowa chodził do jednej klasy w Szkole Przemysłowej im. Stanisława Staszica przy alei Mickiewicza. W 1936 roku zdali maturę.

- Kiedyś powiedział mi, że mogę dołączyć do kółka lotniczego, no i tak się zaczęło... - wspomina dziś płk Krempa. Jeszcze tego samego roku ukończył kurs szybowcowy. - Nie miałem planów na życie. Chciałem pokazać się z lepszej strony niż kole-dzy. Taką miałem ambicję. Ale to nie było poważne, przecież mieliśmy zaledwie 20 lat - śmieje się.

W 1937 roku Krempa został powołany do wojska. Po odbyciu służby został rezerwistą 6. Pułku Lotniczego we Lwowie i w czerwcu 1939 roku rozpoczął pracę w krakowskiej firmie Zieleniewski i Spółka.

- W sierpniu poszedłem na ćwiczenia rezerwistów do eskadry treningowej 6. Pułku Lotniczego we Lwowie. Stamtąd już nie wróciłem do domu - wspomina.

Wojna zastała go na lotnisku

Wybuch wojny wisiał w powietrzu. Krempę przydzielono do 66. eskadry obserwacyjnej.

Kiedy Niemcy napadli na Polskę, akurat przebywał na lotnisku w Brodach. 16 września zbombardowano tam kilka polskich samolotów, ale Krempie udało się uciec. Odlecieli razem z drugim pilotem i schowali się na noc w polach pod Tamopolem.



▶ Nie ma już swojej załogi, ale czasami zagląda do Muzeum Lotnictwa w Krakowie, by wspominać...

Ludwik Krempa (ur. 22 stycznia 1916 w Sanoku) - podoficer rezerwy lotnictwa Wojska Polskiego II RP, pułkownik pilot Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie, porucznik (ang. flight lieutenant) Królewskich Sił Powietrznych, kawaler Orderu Virtuti Militari. We wniosku o przyznanie płk. Ludwikowi Krempie najcenniejszego odznaczenia mjr. Jerzy Kranc napisał: „Na każdym kroku odznaczał się nadzwyczajną zaciętością i dążnością do wykonywania zadań nawet za najwyższą cenę”.

- Rankiem próbowaliśmy wrócić do jednostki. I kiedy wystartowałem, okazało się, że się nie da, bo Rosjanie już nadchodzili od wschodu - wspomina. Zostawili samoloty i rozpoczęli pieszą ucieczkę. Cel - Lwów, bo tam Krempa miał rodzinę.

Pieszo dotarli do Stanisławowa, gdzie udało im się wsiąść do pociągu. - Podczas postoju w Skałatach jeden ze śląskich kolejarzy powiedział nam, że nie jedziemy do Lwowa, że wiozą nas do Rosji - opowiada. Jak się okazało, pociąg po przechwyce-niu przez Armię Czerwoną, został skierowany na wschód.

- Zamieniłem swoją marynarkę z pastuchem, którego spotkałem tam po drodze i tak znalazłem się wśród tych, których rosyjski oficer wypuścił z pociągu - dodaje płk Krempa.

We Lwowie spotkał płatnika firmy Zieleniewski i Spółka, w której pracował przed wojną. Ten wypłacił mu zaległą pensję, dzięki czemu pilota było stać na dalszą podróż, odwiedzić brata w Belznie i powrót do Krakowa. Chciał z powrotem pracować u Zieleniewskiego, ale w zakładzie zaczęły się zwolnienia. Krempa powrócił do mamy w Sanoku i tam pracował w Kopalni Nafty aż do maja, kiedy pojawiła się szansa ucieczki.

Na własną rękę

- Było nas siedmiu. Przeszliśmy przez granicę słowacką i zatrzymaliśmy się w chacie u chłopca. Ale jego sąsiad doniósł na nas i tak z powrotem znaleźliśmy się na granicy z Polską - mówi.

Grupa polskich pilotów nie została jednak wydana w ręce Niemców. Straż graniczna odprowadziła ich, nakazując im powrót do kraju. Ale nie posłuchali. Wiedzieli dobrze, że polski rząd na uchodźstwie nawołuje wszystkich lotników do ucieczki. Wrócili do tej samej chaty, bo to tam prze-

bywała osoba odpowiedzialna za ich dalszy ratunek.

Udało się. Pociągiem dotarli do Koszyc. - Dojechalśmy do polskiego konsulatu. Tam dali nam skierowanie do obozu dla cywilnych uchodźców z Polski, ale nie gwarantowali, że wcześniej nie ściagnie nas policja węgierska.

Ledwo dotarli do obozu w Zahonach (Węgry), a w ich głowach powstał plan dalszej ucieczki. Chcieli dostać się do Anglii. Przez Rumunię, Budapeszt, na południe... Pierwsza próba zakończyła się niepowodzeniem. Odesłano ich do obozu dla uchodźców, ale nie dali za wygraną. Tym razem w zorganizowanej grupie przedostali się do Budapesztu. Potem był Belgrad, Grecja i Turcja. Stamtąd statkiem „Warszawa” odplynęli do Hajfy.

Był sierpień 1940 roku, kiedy Krempę wcielono do Brygady Strzelców Podkarpaccy w Latrun. Oznaczało to, że jako lotnik zostanie skierowany do grupy oczekującej na wyjazd do Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii.

Czekał do października.

Długie loty nad oceanem

Wreszcie dopłynęli na Wyspy Brytyjskie. Krempę skierowano do ośrodka w Blackpool, gdzie uczył się angielskiego i doszkalał na brytyjskich maszynach. - Kiedy nauczyłem się latać na ich maszynach, trafiłem na samoloty bombowe.

Przydzielono go do 304. Dywizjonu Bombowego „Ziemi Śląskiej”, który stacjonował w Wali. Został dowódcą załogi. - Lataliśmy nad oceanem tropiąc okręty podwodne. Nie było żadnej osłony przed myśliwcami. Musiałem szukać chmur, inaczej nie mielibyśmy szans.

Zatokę Biskajską patrolowali dniami i nocą. Na początku mogli liczyć tylko na własny wzrok. Jak mówi pułkownik, na bezk-

Lataliśmy nad oceanem, tropiąc okręty podwodne. Nie było żadnej osłony przed myśliwcami

się oceanu niełatwo było dostrzec metalową rurę, peryskop, która jako jedyny element okrętu podwodnego wystawał ponad powierzchnię wody. Później pomagały im radary.

Dzięki radarom mogli latać także w nocy. - Pamiętam kiedy raz pogoda była fatalna, a lecieliśmy już w zapasowych zbiornikach benzyny. Wysłaliśmy sygnał SOS z nadzieją, że nas odnajdą. Ale udało nam się wrócić, zanim pomoc wystartowała - wspomina.

Najdłuższy lot trwał 11 godzin, przeciętny - dwie godziny krócej. Jeżeli jeden z dwóch silników odmówiłby posłuszeństwa, załoga nie miałaby szans.

W nocy 14 czerwca 1944. Jego bombowiec zrzucił bombę na niemiecką łódź podwodną. Widział wybuchy. Niedługo potem ukazał się komunikat, że została uznana za zaginioną. Tydzień później wykonał swój ostatni 50. lot bojowy.

Pilot w stanie spoczynku

Po wojnie latał jeszcze w Dywizjonie 304, który został przekształcony na jednostkę transportową. Potem jako instruktor uczył młodych pilotów.

- Anglicy byli dla nas bardzo przychylni. Umożliwili nam szkolenie i przejście z etapu wojskowego do cywilnego. I mogłem zacząć normalną pracę - opowiada Krempa. Projektował silniki, później pompy głębinowe. Życie ułożył sobie w Anglii, choć do Polski wracał każdego roku.

- Nie myślałem już o lataniu. Zaraz po wojnie dostałem propozycję z Pakistanu, ale miałem już dość tułaczki. Zostałem w Anglii.

Dopiero w 1988 postanowił na stałe powrócić do kraju i zamieszkać w Krakowie. Kupił mieszkanie na osiedlu Bohaterów Września, gdzie mieszka do dziś. Jego przyjacielem, Edmund Lądrowa, został zawodowym angielskim oficerem. Zmarł w Anglii w 1996 roku.

Sekretem Ludwika Krempla na długowieczność jest pogoda ducha i spokój. Mówi, że brał z życia to, co się dawało, dawał to, co mógł. Dziś najchętniej zagralby w karty z rodziną, ale nie ma z kim.

Czasem tylko odwiedza Muzeum Lotnictwa w Krakowie, choć jak twierdzi, ten etap życia dawno zostawił za sobą.

Nie ma już swojej załogi. I nikt już dziś nie śpiewa pieśni o szarych Biskajach. ●