

Włodzimierz Śmigielski w 65 rocznię śmierci

Był Wielkopolaninem. Włodzimierz Stefan Wawrzyniec Śmigielski urodził się w Lesznie, gdzie ojciec, Stefan Wawrzyniec był legalizatorem w tamtejszym Urzędzie Miar. Włodek, bo tak go w domu nazywano, przyszedł na świat jako trzecie dziecko. Później przybyło mu jeszcze sześćcioro rodzeństwa. Gdy miał zaledwie kilka lat, ojciec, jako „następcy tronu” i kontynuatorowi rodu herbu Łodzia, zafundował na leszczyńskim lotnisku, lot nad miastem. To było w dniu jakiegoś święta lotnictwa. Lot tak Włodka zafascynował, że postanowił zostać lotnikiem. Do tego celu przez całe swoje krótkie życie dążył.

W Lesznie ukończył „ćwiczeniówkę” przy Seminarium Nauczycielskim Męskim i zaliczył dwie klasy starego typu w Gimnazjum im. Komenlusza. Po obiedzie zakładał na głowę, już nie gimnazjalną, lecz inną czapkę, ze złotym haftem i szedł do Szkoły Muzycznej na lekcje fortepianu. Należał w Lesznie do harcerstwa, tam, na zbiórkach, obowiązywała już inna czapka, harcerska.

Zawirowania sprawiły, że cała rodzina musiała przeprowadzić się do Śremu. Tam Włodek wstąpił ponownie do pierwszej klasy gimnazjalnej, lecz gimnazjum już nowego typu, w Gimnazjum im. Gen. Józefa Wybickiego. Po małej maturze kazano wszystkim uczniom czekać i próżnować przez jeden rok, gdyż gmach był podobno za ciasny i dobudowywano do niego nowy segment. Włodek próżnować nie chciał. Musiał przecież jak najprędzej zostać oficerem lotnictwa. Wstąpił więc do liceum w Kościanie, dokąd codziennie pociągłem dojeżdżał i gdzie w 1939 r. zdał maturę, potrzebną aby dostać się do Szkoły Orląt w Dęblinie.

Lata śremskie nie mogły ograniczać się tylko do nauki. Trzeba było czegoś więcej. W Śremie był również harcerzem. Nim ukończył 16 lat, co miało nastąpić w grudniu 1936, zaliczył w Fordonie kategorii A i B szybowcowe. W klapie szkolnego munduru mógł już nosić okrągłą, błękitną odznakę z dwoma mewkami. Oczywiście, matka nie mogła takiego kursu, będąc rozwódką z ośmiorgiem dzieci na utrzymaniu, finansować. Włodek znalazł wyjście. Zorganizował kurs modelarstwa lotniczego, za co LOPP* przejęło koszty owego kursu. W Fordonie latał na szybowcach „wrona”. Miał nawet jedno, jak to lotnicy nazywają, twarde lądowanie. Z tego wypadku przywiózł kawałek drzazgi, którą wraz z napisem „moja pierwsza kraksa” powiesił nad łóżkiem. Bardzo dobra ocena, jaką uzyskał w Fordonie, otworzyła mu drogę do następnego, na koszt LOPP kursu. Tym razem w roku 1937 w Ustianowej, gdzie zaliczył kategorię C. Też z dobrą oceną.

Dalej już leciało. W tym samym roku zaliczył w Tęgoborzu kategorię D. Odznaka w klapie miała już cztery mewki. W wakacje szkolne 1938 roku zrobił Włodek w Łodzi – Lublinku kurs spadochronowy i kurs pilotażu już samolotem. Nie obyło się i tam bez przygody. Wysłany z Lublinka do Płocka (Płock miał przed wojną lotnisko). Ówczesne samoloty szkoleniowe nie posiadały jakiegokolwiek

aparatury nawigacyjnej, więc zdarzyło się, że pomylił trasę. Nie mogąc zorientować się, gdzie jest, postanowił wylądować na polu ziemniaczanym. Okazało się, że zaleciał pod Sochaczew. Koła samolotu zaryły się w miękkiej glebie i śmigło zostało złamane. Wnet przybyła samochodem z Lublinka ekipa mechaników. Zamontowała nowe śmigło i mógł lecieć dalej do Płocka. Oczywiście, nie mogło być inaczej, na pamiątkę przywiózł do domu kawałek drewnianego, pokrytego ceratą śmigła.

W roku 1939, już po maturze, jeździł Włodek w każdą niedzielę do Poznania – Ławicy, gdzie odbywał ćwiczebne loty, zapisywane w specjalnej do tego celu, książeczce.

Rok 1939 był dla Włodka obfity w wydarzenia. Matura, loty w Poznaniu na Ławicy, wreszcie egzamin wstępny do Szkoły Orłąt w Dęblinie, poprzedzony badaniami lekarskimi w Warszawie. Zadaniem lekarzy było odrzucenie jak największej liczby kandydatów, których garnęło się do lotnictwa dużo, a możliwości szkoleniowe w przedwojennym polskim lotnictwie małe. To też powiedziano Włodkowi, że ciśnienie jest nieco za wysokie. Rozgoryczony taką opinią, udał się do swojego wujka, właściciela firmy Interprint. Tam jeden z pracowników firmy powiedział, że ma w komisji lekarskiej znajomości i sprawę da się załatwić. Wuj zaprosił do lokalu na kolację wspomnianego pracownika, ten przyprowadził lekarza z komisji i okazało się, że ciśnienie jest już odpowiednie. Teraz należało zdać w Dęblinie egzamin, m.i. z pilotażu. Na około jednego tysiąca zdających, uplasował się w punktacji w drugiej dziesiątce. Do Szkoły Orłąt został przyjęty. Kazano mu stawić się w Dęblinie gdzieś w połowie września.

Tymczasem dwudziestego sierpnia został Włodek imiennym rozkazem wezwany do stawienia się w 3 Pułku Lotniczym w Poznaniu – Ławicy. Jak wszystkim wiadomo, lotniska polskie zostały już 1 września przez samoloty niemieckie zbombardowane, co nie ominęło Ławicy. W nocy 1 września, gdy niebo rozjaśniała łuna palących się zbiorników paliwowych, wyprowadzono całą załogę lotniska, pieszo, z Poznania na lotnisko polowe pod Swarzędzem, gdzie okazało się, że i to lotnisko zostało już zbombardowane. Trzeba było iść pod Wrześnię. Tam to samo. I tak, cały 3 Pułk Lotniczy przeszedł po kolejnych rozkazach, przez Horodenkę, nad rumuńską granicę. Opieszałość Rumunów sprawiła, że przez granicę zdołały przejść tabory, a cały pułk, bez jakiegokolwiek broni został półtora kilometra przed granicą zagarnięty przez Sowieców.

W obozie jenieckim, gdzieś na Ukrainie, trzymano Włodka i głodzono przez 10 dni, po czym jako młodocianego, gdyż nie miał jeszcze 19-tu lat, zwolniono. Wraz z kolegą, Marciniakiem, też pilotem ze Śremu, również z obozu zwolnionym, pozamieniali u Ukraińców swoje sukienne mundury na

cywilne łachmany i udali się pieszo do Lwowa. We Lwowie mogli nawet warunkowo zapisać się na Politechnikę (nie mieli ani świadectw, ani dokumentów). Sowieci zabrali im nawet książeczki lotów. Niebawem rozeszła się plotka, że z okazji rocznicy rewolucji, granica nie będzie pllnie strzeżona. Wybrali się więc pieszo przez „zieloną granicę” w stronę Warszawy. Udało się. Dotarli do Warszawy, wiadomo, do wujka, do Interprintu. Wujek musiał swojego siostrzeńca ubrać, ale zarazem przekonać, że teraz należy zadbać, aby zdobyć jakiś zawód i wojnę przeczekać. Z miejsca zaoferował mu pracę w swoim warsztacie mechanicznym. Włodek udał się do Śremu, zabrał swoją odzież i wrócił do Warszawy,

Ale praca w warsztacie, choć od dziecka był majsterkowiczem, nie bardzo mu leżała. Chciał latać, chciał walczyć. Zbyt wcześnie wybrał się przez „zielone granice” na Bałkany i dalej do Anglii. Nie miał jeszcze potrzebnych powiązań z zaledwie tworzącym się podziemiem. Wuj wyposażył go w sztabki złota, aby mógł, kogo trzeba, przekupywać. Ale to nie pomogło. Po dwóch tygodniach wrócił z Zakopanego do Warszawy. Rozpoczął pracę w Wujka warsztacie przy ul. Brzeskiej 7. Wkrótce usamodzielniał się i zorganizował sobie warsztat samochodowy przy ul. Kaczej. Ulica ta, znalazła się niebawem w getcie, więc warsztat trzeba było przenieść na drugą stronę Wisły. Odpowiedni lokal znalazł na ul. Wiosennej. W swoim warsztacie przebudowywał samochody ciężarowe na gaz drzewny, wówczas z konieczności popularny.

W roku 1940 Matka wystarała się u władz niemieckich o przepustkę dla Włodka i siostry Józefy, w domu zwanej Jutą, na przyjazd na Boże Narodzenie do Śremu. To było ostatnie widzenie się Włodka z Matką i rodzeństwem. Ja miałem wówczas 14 lat. Zapytał, jaką mamy broń. Odpowiedziałem, że jeden karabin i jeden pistolet, bębenkowiec. Odpowiedział, że to zbyt mało. Powinienem mieć już karabin maszynowy. Nie umiał jednak doradzić, jak go zdobyć.

W Warszawie wstąpił do organizacji podziemnej. Wszyscy wokół wleźli, że gdzieś działa, jednak nikt nie mógł powiedzieć do której organizacji przystąpił. Twierdzili jednak, że zapewne do AK, chociaż nikomu tego nie powiedział.

W 1943 roku podziemię siłą zabrało jakiemuś włoskiemu fabrykantowi alkoholi samochód. Włodek udziału w tej akcji nie brał, ale uciekając przed ścigającymi ich Niemcami, bojownicy podziemia zajechali do jego warsztatu. Do warsztatu nie można było wjechać, gdyż był w nim właśnie przebudowywany