

Zenon Andrzejewski

ORCID: 0000-0002-0066-4726

DOI: 10.30657/pha37.2025.06

(Towarzystwo Przyjaciół Nauk w Przemyślu)

Krzysztof Jerzy Grabowski (1921–1964) - lotnik i żeglarz

Streszczenie

Artykuł przedstawia sylwetkę Krzysztofa Jerzego Grabowskiego, lotnika i żeglarsza, którego barwną biografią można by obdzielić kilka osób. Jego losy śledzimy od pierwszych lat spędzonych w rodzinnym Przemyślu, a następnie w rejonie Bielska-Białej, dokąd przeprowadziła się rodzina. Gdy jedenastoletni Krzysztof był uczniem szkoły jezuickiej w Bąkowicach, ojciec zabrał go na wycieczkę do Gdyni. Tam chłopiec po raz pierwszy zobaczył morze, które wywarło na nim tak silne wrażenie, że obiecał sobie, że zostanie żeglarzem. W roku szkolnym 1937/1938 rozpoczął naukę w Szkole Handlu Morskiego. W 1938 r. jego ojciec przekonany o nieuchronności wojny w Europie wysłał Krzysztofa do Chile pod opiekę swego przyjaciela z lat studenckich. Tam chłopiec zdał maturę i zaczął studia w dziedzinie ekonomii. Po śmierci opiekuna wrócił do Europy i w 1941 r. zgłosił się jako ochotnik do Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii. Po zdobyciu specjalności strzelca samolotowego uczestniczył w licznych operacjach lotniczych. Dosłużył się stopnia kapitana RAF-u i był wielokrotnie odznaczany.

Z Wielkiej Brytanii razem z żoną wyemigrował do Hiszpanii, później do Libii, gdzie pracował jako barman w hotelu, a następnie do Tunezji, gdzie dostał pracę reportera w ambasadzie amerykańskiej. Nie zaniedbywał swojej pasji żeglarskiej. Od wczesnej młodości marzył bowiem, by samotnie przepłynąć Atlantyk. W 1959 r. wyruszył z Tangeru w Maroku na jachcie „Thetys” i po 84 dniach dopłynął do Nowego Jorku. Był pierwszym Polakiem, który samotnie przepłynął Ocean Atlantycki¹.

W styczniu 1964 r. Krzysztof Grabowski wypłynął na jachcie „Enchantress” z Charleston w Karolinie Południowej, kierując się na Tahiti. 13 stycznia jacht wysłał z Trójkąta Bermudzkiego, niedaleko Jacksonville na Florydzie sygnał wzywania

¹ Zob. A. Urbańczyk, *Samotne rejsy. Sto lat samotnego żeglarstwa*, Warszawa 1972, s. 237-238; C.A. Borden, *Sea Quest*, New York 1967, ss. VII, XVII, 42, 106, 131, 163.

pomocy, ponieważ zaczął tonąć. Akcja poszukiwawcza trwała pięć dni. Jednak nie przyniosła ona rezultatu, jacht i wszyscy uczestnicy rejsu zaginęli bez śladu.

Słowa kluczowe:

II wojna światowa, polskie lotnictwo w Wielkiej Brytanii, Dywizjon Bombowy 301, 1586 Eskadra do Zadań Specjalnych, Ocean Atlantycki, żeglarstwo, jachting morski i oceaniczny, samotne rejsy, Trójkąt Bermudzki, niewyjaśniona śmierć

Krzysztof Jerzy Grabowski w dziejach oceanicznego jachtingu był pierwszym Polakiem, który w samotnym rejsie przepłynął Ocean Atlantycki. W 2024 r. minęło 65 lat od tego heroicznego wyczynu i 60 lat od śmierci żeglarza w Trójkącie Bermudzkiem. Rocznice tych wydarzeń stały się inspiracją dla autora artykułu do przypomnienia sylwetki tego nieustraszonego lotnika i żeglarza.

Rodzinny dom

Krzysztof Jerzy Grabowski urodził się 5 listopada 1921 r. w Przemyślu². Ojciec, Józef de Konopnica h. Oksza Grabowski, z zawodu dyplomowany inżynier budownictwa, absolwent Politechniki w Lyonie³ osiedlił się w Przemyślu w listopadzie 1915 r. Wtedy to został powołany przez Wydział Krajowy Galicji do odbudowy zniszczonych podczas działań wojennych dróg i mostów w powiecie przemyskim.

26 października 1918 r. w kościele parafialnym w Dobrkowie zawarł związek małżeński z Anną Leontyną Jurkiewicz, mieszkanką Parkosza, k. Pilzna⁴ i po ślubie sprowadził żonę do Przemyśla, gdzie zamieszkali przy ulicy Św. Jana 14. Przyszła matka Krzysztofa była utalentowaną artystką malarką sztalugową⁵.

Już w 1917 r. Józef Grabowski założył w Przemyślu przedsiębiorstwo przemysłowo-budowlane. Po odzyskaniu niepodległości brał udział jako ochotnik w walkach z Ukraińcami o Przemyśl, Lwów i okolice, za co został odznaczony „Gwiazdą Przemyśla”, pamiątkową odznaką „Orlęta” oraz medalem za udział w wojnie polsko-bolszewickiej⁶. W 1922 r. stał się współwłaścicielem większego kompleksu terenów leśnych przeznaczonych do eksploatacji. 1 maja 1926 r. otrzymał intratną posadę, zostając naczelnym inżynierem Związku Regulacji Rzeki Rawy. W tym też czasie rodzina opuściła Przemyśl i przeprowadziła się do Katowic, zamieszkując przy ulicy Kochanowskiego 13⁷. Po 1926 r. Grabowscy kupili willę w Kozach, k. Bielska-Białej, gdzie mieszkali do wybuchu II wojny światowej.

² Urząd Stanu Cywilnego w Przemyślu. Księga urodzeń Zasania 1919-1923, s. 262, L.p. 19.

³ École Centrale Lyonnaise.

⁴ Testimonium matrimonii contracti (świadcstwo ślubu) wystawione przez Parafię Rzymskokatolicką Narodzenia Najświętszej Maryi Panny w Dobrkowie (Diecezja Tarnowska).

⁵ Zob. M. Zgórnjak, *W nurcie koloryzmu. Twórczość Anny Grabowskiej (1895-1965)*, [w:] *Magistro et Amico amici discipulique Lechowi Kalinowskiemu w osiemdziesięciolecie urodzin*, Kraków 2002, s. 607.

⁶ *Ibidem*, s. 608.

⁷ Józef Grabowski, życiorys z 17 stycznia 1927 r. (rkps.)

Krzysztof Grabowski miał dwoje rodzeństwa – siostry Joannę (Astrid) ur. 2 stycznia 1920 r. w Przemyślu i Blanę (Daisę) ur. 8 listopada 1932 r. w Kozach⁸.

Lata szkolne

Do nauki szkolnej Krzysztof przygotowywał się w domu, ucząc się razem z siostrą Astrid pod kierunkiem prywatnych korepetytorów. Gdy skończył dziesięć lat (1931 r.), zdał pomyślnie egzamin wstępny do klasy pierwszej Gimnazjum Zakładu Naukowo-Wychowawczego oo. Jezuitów w Bąkowicach pod Chyrowem. W następnym roku za dobre wyniki w nauce i promocję do klasy drugiej ojciec zabrał syna na wycieczkę do Gdyni i na Hel. Krzysztof po raz pierwszy w życiu zobaczył morze⁹. Urzeczony widokiem bezkresnej dali Bałtyku i zapachem morza, postanowił zostać marynarzem¹⁰. Od tej chwili za zaoszczędzone pieniądze zaczął sprowadzać książki o tematyce marynistycznej i rozczytywał się w opisach morskich przygód. Morze śniło mu się po nocach. A kiedy przeczytał *In Quest of the Sun (W pogoni za słońcem)* francuskiego żeglarza Alaina Gerbaulta o jego samotnym rejsie przez Atlantyk w 1923 r., oładnęła nim chęć powtórzenia tego wyczynu¹¹.

Po ukończeniu w roku szkolnym 1935/1936 klasy trzeciej w szkole jezuickiej w Bąkowicach¹² Krzysztof został przyjęty do czwartej klasy Prywatnego Gimnazjum Męskiego im. ks. Stanisława Konarskiego oo. Pijarów w Rakowicach, które ukończył w 1937 r.¹³

Zamiar wstąpienia do Szkoły Morskiej w Gdyni się nie powiódł, ponieważ chłopiec nie miał ukończonych 17 lat. W tej sytuacji w roku szkolnym 1937/1938 rozpoczął naukę w Szkole Handlu Morskiego¹⁴. Jak wspominał ojciec, Krzysztof uczył się pilnie, a w tajemnicy przed dyrekcją szkoły na zwykłej rybackiej łódce urządził z jednym z kolegów dalekie wycieczki, nie zważając na stan morza i wysokość fal. Zwiedzili razem Gdańsk, gdzie omal nie doszło do walki na pięści z rówieśnikami – członkami Hitlerjugend¹⁵.

Pierwszy kwartał nauki minął bardzo szybko. Tuż przed Bożym Narodzeniem, wydarzył się incydent, który pociągnął za sobą całkiem niewspółmierne konsekwencje. Otóż, jak podaje rodzinna anegdota, Krzysztof i jego czterej koledzy decyzją Rady

⁸ *Monografia domu urodzonych Grabowskich z Konopnicy h. Oksza*, cz. II, s. 76. Opr. Jan z K. Grabowski, Warszawa 1942) [mps]. Według listu Marka Zgórniaka do autora artykułu z 5 października 2013 r. Blanka (Daisa) urodziła się w Kozach 11 sierpnia 1932 r.

⁹ Stogniew Werszowiec (Józef Grabowski), *Pilot Krzyś*. „Gazeta Polska” z 3 maja 1943 r., Jerozolima (Palestyna) [brak numeru].

¹⁰ *Ibidem*.

¹¹ *Ibidem*. Alain Gerbault był pierwszym żeglarzem, który samotnie przepłynął Ocean Atlantycki bez zawijania do portów.

¹² Sprawozdanie Dyrekcji Zakładu za rok szk. 1935/36 (XL II), s. 89.

¹³ Świadectwo ukończenia Gimnazjum Ogólnokształcącego z 16 czerwca 1937 r. (tzw. „mała matura”). Kserokopia świadectwa w posiadaniu autora artykułu.

¹⁴ S. Werszowiec, *Pilot Krzyś...*, *op.cit.*

¹⁵ *Ibidem*.

Pedagogicznej zostali wydaleny ze szkoły, gdy głodni po postnym przedświątecznym obiedzie zakradli się do szkolnej spiżarni i zjedli tacę ciastek przygotowanych na święta¹⁶.

W maju 1938 r. wobec niespokojnej sytuacji politycznej w Europie Józef Grabowski, chcąc uchronić syna przed niepewnym losem i okropnościami wojny z Niemcami, której wybuch od dawna przewidywał, wysłał Krzysztofa do Chile, pod opiekę swego przyjaciela z lat studenckich Ignacego Domeyki Alamosa. W Santiago de Chile chłopiec zdał maturę w szkole jezuickiej i w 1940 r. podjął studia uniwersyteckie na wydziale ekonomii. Po śmierci swego opiekuna (28 sierpnia 1939 r.¹⁷) Krzysztof Grabowski wrócił do ogarniętej wojenną pożogą Europy. Kierując się poczuciem patriotycznego obowiązku, zgłosił się w 1941 r. jako ochotnik do Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii.

Strzelec samolotowy w 301 Dywizjonie Bombowym „Ziemi Pomorskiej”

Początkowo zamieszkał w Londynie w Hotelu Clifton. Decyzją Komisji Poborowej z 13 czerwca 1941 r. otrzymał kategorię zdrowia „A” i skierowanie do Komendy Uzupełnień nr 2 przy Centrum Wyszkożenia Ziemnego Lotnictwa Polskiego w Blackpool, dokąd przybył 16 czerwca 1941 r. Wówczas rozpoczął się wojenny etap życia 20-letniego Krzysztofa Grabowskiego. Po krótkim przeszkoleniu 19 lipca 1941 r. został wysłany do Bombing and Gunnery School Nr 10¹⁸ RAF w Dumfries w Szkocji, gdzie uzyskał specjalność strzelca samolotowego.

30 sierpnia 1941 r. otrzymał przeniesienie do Operational Training Unit nr 18¹⁹ w Bramcote, głównego ośrodka doskonalenia bojowego polskiego personelu lotnictwa bombowego. W 18 OTU awansował na starszego szeregowca (1 października 1941 r.) i przeszedł trening operacyjny w Dywizjonie B, przeznaczonym do szkolenia załóg na „Wellingtonach”. 16 października 1941 r. został zaprzysiężony.

Z dniem 3 listopada 1941 r. otrzymał przydział do 301 Dywizjonu Bombowego „Ziemi Pomorskiej” stacjonującego w Hemswell (Lincolnshire) i 16 grudnia 1941 r. rozpoczął służbę operacyjną w stopniu brytyjskiego sierżanta (Sgt) jako strzelec samolotowy (Air Gunner)²⁰. Do dnia 26/27 kwietnia 1942 r. wziął udział w 21 lotach bojowych. Kalendarium lotów zestawiono w tabeli 1.²¹

¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ Z.J. Ryn, *Ignacy Domeyko. Kalendarium życia*, Kraków 2006, s. 711.

¹⁸ Szkoła Bombardowania i Strzelania nr 10.

¹⁹ Jednostka Szkolenia Bojowego nr 18.

²⁰ Najniższym brytyjskim stopniem, jaki mógł nosić żołnierz personelu latającego RAF-u, był Sergeant (sierżant) [Sgt].

²¹ Na podstawie: Operations Record Book No 301 (Polish) Squadron (Dziennik Działań Operacyjnych Polskiego Dywizjonu No 301).

Tabela 1. Kalendarium lotów wykonanych przez Krzysztofa Grabowskiego

Nr	Data, godzina startu i lądowania	Samolot	Załoga	Funkcja	Wykonane zadanie
1.	16 grudnia 1941 r., godz. 17.16-20.55	Wellington Z1317 GR-U	F/O Stanisław Wolski	pilot	bombardowanie portu w Ostendzie
			F/O Czech Nowacki	pilot	
			F/O Bernard Budnik	nawigator	
			Sgt Zdzisław Taczalski	radiooperator	
			Sgt Krzysztof Grabowski	strzelec	
			Sgt Stanisław Sęp-Szarzyński	strzelec	
2.	23 grudnia 1941 r., godz. 17.10-20.29	Wellington Z1285 GR-S	F/O Stanisław Wolski	pilot	bombardowanie portu w Ostendzie
			F/O Czech Nowacki	pilot	
			F/O Bernard Budnik	nawigator	
			Sgt Zdzisław Taczalski	radiooperator	
			Sgt Krzysztof Grabowski	strzelec	
			Sgt Stanisław Sęp-Szarzyński	strzelec	
3.	6 stycznia 1942 r., godz. 04.33-09.30	Wellington Z1317 GR-U	F/O Stanisław Wolski	pilot	bombardowanie niemieckich pancerników Scharnhorst i Gneisenau we francuskim porcie Brest
			F/O Czech Nowacki	pilot	
			F/O Bernard Budnik	nawigator	
			Sgt Zdzisław Taczalski	radiooperator	
			Sgt Krzysztof Grabowski	strzelec	
			Sgt Stanisław Sęp-Szarzyński	strzelec	
4.	7 stycznia 1942 r., 03.57-09.07	Wellington Z1317 GR-U	F/O Kazimierz Bernasiński	pilot	bombardowanie niemieckich pancerników Scharnhorst i Gneisenau we francuskim porcie Brest
			F/O Czech Nowacki	pilot	
			F/O Bernard Budnik	nawigator	
			Sgt Zdzisław Taczalski	radiooperator	
			Sgt Krzysztof Grabowski	strzelec	
			Sgt Stanisław Sęp-Szarzyński	strzelec	

5.	26 stycznia 1942 r., 17.58-22.55	Wellington Z1317 GR-U	Sgt Roman Sobiński	pilot	bombardowanie Hanoweru
			F/O Czech Nowacki	pilot	
			F/O Bernard Budnik	nawigator	
			Sgt Zdzisław Taczalski	radiooperator	
			Sgt Krzysztof Grabowski	strzelec	
			Sgt Stanisław Sęp-Szarzyński	strzelec	
6.	6 lutego 1942 r., 17.12-21.25	Wellington Z1317 GR-U	F/O Stanisław Wolski	pilot	ciężki nalot na Brest (nie udało się zlokalizować pancerników Scharnhorsta i Gneisenau – załoga miała problemy z hydrauliką)
			Sgt Roman Sobiński	pilot	
			F/O Bernard Budnik	nawigator	
			Sgt Zdzisław Taczalski	radiooperator	
			Sgt Krzysztof Grabowski	strzelec	
			Sgt Stanisław Sęp-Szarzyński	strzelec	
7.	11 lutego 1942 r., 02.06-07.58	Wellington R1585 GR-M	Sgt Roman Sobiński	pilot	bombardowanie Bremy
			F/O Czech Nowacki	pilot	
			F/O Bernard Budnik	nawigator	
			Sgt Zdzisław Taczalski	radiooperator	
			Sgt Krzysztof Grabowski	strzelec	
			Sgt Stanisław Sęp-Szarzyński	strzelec	
8.	12 lutego 1942 r., 13.44-16.26	Wellington Z1252 GR-T	Sgt Roman Sobiński	pilot	atak na pancerniki Scharnhorst i Gneisenau, które o świcie przedostały się z Brestu na kanał La Manche (pierwsze zadanie dzienne – akcja bez efektu)
			F/O Czech Nowacki	pilot	
			F/O Bernard Budnik	nawigator	
			Sgt Zdzisław Taczalski	radiooperator	
			Sgt Krzysztof Grabowski	strzelec	
			Sgt Stanisław Sęp-Szarzyński	strzelec	

9.	14 lutego 1942 r., godz. 01.56-08.17	Wellington R1585 GR-M	Sgt Roman Sobiński	pilot	bombardowanie Kolonii
			F/O Czech Nowacki	pilot	
			F/O Bernard Budnik	nawigator	
			Sgt Zdzisław Taczalski	radiooperator	
			Sgt Krzysztof Grabowski	strzelec	
			Sgt Stanisław Sęp-Szarzyński	strzelec	
10.	16/17 lutego 1942 r., godz. 18.45-01.25	Wellington Z1317 GR-U	Sgt Roman Sobiński	pilot	raid na Aurich, Bremę i Wilhelmshaven – naloty nękające (zbombardowano lotnisko w Bremie)
			F/O Czech Nowacki	pilot	
			F/O Bernard Budnik	nawigator	
			Sgt Zdzisław Taczalski	radiooperator	
			Sgt Krzysztof Grabowski	strzelec	
			Sgt Stanisław Sęp-Szarzyński	strzelec	
11.	27/28 lutego 1942 r., godz. 18.22-00.53	Wellington Z1317 GR-U	P/O Witold Jaroszyk	pilot	nalot na dok pływający w Kolonii, gdzie schronił się Scharnhorst
			F/O Czech Nowacki	pilot	
			F/O Bernard Budnik	nawigator	
			Sgt Zdzisław Taczalski	radiooperator	
			Sgt Krzysztof Grabowski	strzelec	
			Sgt Zbigniew Gulczyński	strzelec	
12.	09/10 marca 1942 r., godz. 20.38-01.44	Wellington Z1317 GR-U	Sgt Roman Sobiński	pilot	bombardowanie zakładów Kruppa w Essen
			F/O Czech Nowacki	pilot	
			F/O Bernard Budnik	nawigator	
			Sgt Zdzisław Taczalski	radiooperator	
			Sgt Krzysztof Grabowski	strzelec	
			Sgt Leon Błach	strzelec	

13.	13 marca 1942 r., godz. 14.10-16.25	Wellington Z1263 GR-P	Sgt Roman Sobiński	pilot	patrolowanie morza w poszukiwaniu zestrzelonej w nocy nad Kilonią załogi bombowca Z1257 GR-J
			F/O Czech Nowacki	pilot	
			F/O Bernard Budnik	nawigator	
			Sgt Zdzisław Taczalski	radiooperator	
			Sgt Krzysztof Grabowski	strzelec	
			Sgt Stanisław Sęp-Szarzyński	strzelec	
14.	25/26 marca 1942 r., 20.09-01.17	Wellington Z1317 GR-U	Sgt Roman Sobiński	pilot	bombardowanie zakładów Kruppa w Essen
			F/O Czech Nowacki	pilot	
			F/O Bernard Budnik	nawigator	
			Sgt Zdzisław Taczalski	radiooperator	
			Sgt Krzysztof Grabowski	strzelec	
			Sgt Stanisław Sęp-Szarzyński	strzelec	
15.	26/27 marca 1942 r., 19.51-01.14	Wellington Z1317 GR-U	Sgt Roman Sobiński	pilot	bombardowanie zakładów Kruppa w Essen
			F/O Czech Nowacki	pilot	
			F/O Bernard Budnik	nawigator	
			Sgt Zdzisław Taczalski	radiooperator	
			Sgt Krzysztof Grabowski	strzelec	
			Sgt Stanisław Sęp-Szarzyński	strzelec	
16.	8/9 kwietnia 1942 r., 22.28-03.45	Wellington Z1317 GR-U	F/O Czech Nowacki	pilot	bombardowanie bazy Kriegsmarine w Wilhelmshaven (celem głównym był Hamburg, z powodu trudnych warunków atmosferycznych kilka załóg rzuciło bomby na cele zapasowe - załoga Grabowskiego na Wilhelmshaven)
			Sgt Roman Sobiński	pilot	
			F/O Bernard Budnik	nawigator	
			Sgt Zdzisław Taczalski	radiooperator	
			Sgt Krzysztof Grabowski	strzelec	
			Sgt Stanisław Sęp-Szarzyński	strzelec	

17.	10/11 kwietnia 1942 r., 22.01-04.11	Wellington Z1337 GR-O	F/O Czech Nowacki	pilot	bombardowanie Essen
			Sgt Roman Sobiński	pilot	
			F/O Bernard Budnik	nawigator	
			Sgt Zdzisław Taczalski	radiooperator	
			Sgt Krzysztof Grabowski	strzelec	
			Sgt Stanisław Sęp-Szarzyński	strzelec	
18.	12/13 kwietnia 1942 r., 21.59-04.05	Wellington Z1317 GR-U	Sgt Roman Sobiński	pilot	bombardowanie zakładów Kruppa w Essen
			Sgt Paweł Hur	pilot	
			F/O Bernard Budnik	nawigator	
			Sgt Zdzisław Taczalski	radiooperator	
			Sgt Krzysztof Grabowski	strzelec	
			Sgt Augustyn Fenger	strzelec	
19.	14/15 kwietnia 1942 r., godz. 21.58- 04.01	Wellington Z1317 GR-U	Sgt Roman Sobiński	pilot	nalot na Dortmund
			F/O Franciszek Witakowski	pilot	
			F/O Bernard Budnik	nawigator	
			Sgt Zdzisław Taczalski	radiooperator	
			Sgt Krzysztof Grabowski	strzelec	
			Sgt Jan Danik	strzelec	
20.	24/24 kwietnia 1942 r., godz. 22.43- 06.07	Wellington Z1317 GR-U	F/O Czech Nowacki	pilot	nalot na Rostock
			P/O Witold Bohuszewicz	pilot	
			F/O Bernard Budnik	nawigator	
			Sgt Zdzisław Taczalski	radiooperator	
			Sgt Krzysztof Grabowski	strzelec	
			Sgt Bolesław Bestecki	Strzelec	
21.	26/27 kwietnia 1942 r., godz. 22.14	Wellington Z1317 GR-U	F/O Czech Nowacki	pilot	nalot na Rostock
			P/O Witold Bohuszewicz	pilot	
			F/O Bernard Budnik	nawigator	
			Sgt Zdzisław Taczalski	radiooperator	
			Sgt Krzysztof Grabowski	strzelec	
			Sgt Bolesław Bestecki	strzelec	

Internowanie i Virtuti Militari

Ostatni lot w nocy z 26/27 kwietnia 1942 r. omal nie zakończył się tragicznie. Załoga Wellingtona GR-U (Z 1317) wystartowała o godz. 22.14 z lotniska Hemswell na bombardowanie Rostocka. Nad celem ataku samolot został trafiony przez niemiecką artylerię przeciwlotniczą w dwa silniki i pikował na wysokość 5000 stóp, zanim czeski pilot Nowacki opanował maszynę. Z powodu poważnych uszkodzeń (wyciek paliwa, lot na jednym silniku) obrano kurs na Szwecję, gdzie lądowano przymusowo o godz. 4.00 niedaleko portu Ystad. Załoga zdołała spalić samolot zanim została internowana. Sgt. Grabowski z internowania w Falun powrócił – via Sztokholm – do Leuchars w Szkocji 3 kwietnia 1943 r.²². Za sprawne i odważne wykonanie 21 lotów bojowych na bombardowanie nieprzyjacielskich obiektów dekretem Naczelnego Wodza z 7 listopada 1942 r. L. dz. 1879/GM/42 strzelec samolotowy starszy szeregowy Krzysztof Grabowski został odznaczony Krzyżem Srebrnym Orderu Wojennego Virtuti Militari V klasy²³. We wniosku odznaczeniowym dowódca 301 Dywizjonu Bombowego mjr obs. Antoni Dąbrowa tak scharakteryzował podwładnego: „Dobry i obowiązkowy żołnierz. Jako strzelec samolotowy wywiązywał się ze swych obowiązków należycie. W walce bardzo odważny i opanowany, gotów dla poświęceń dla Ojczyzny”²⁴.

24 czerwca 1942 r. st. szer. K. Grabowskiemu nadano polowy znak strzelca samolotowego nr 194²⁵. Po powrocie z internowania 1 maja 1943 r. otrzymał stopień starszego sierżanta RAF-u (Flight Sergeant), a 15 maja 1943 r. awansował na kaprała wojska polskiego²⁶.

Podchorążówka i awans oficerski

21 sierpnia 1943 r. Krzysztof Grabowski został odkomenderowany na IV kurs lotniczy przy Szkole Podchorążych Piechoty i Kawalerii Zmotoryzowanej w Burntisland k. Kirckaldy (Szkocja), który ukończył 11 listopada 1943 r. Z tą datą nadano mu stopień plutonowego podchorążego²⁷. Na zakończenie szkolenia dowódca Szkoły

²² Na ten temat zob. K. Bieniecki, *Polskie załogi nad Europą 1942-1945. Polacy w operacjach specjalnych*, Warszawa 2005, s. 201; J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, t. I, Gdańsk 2001, s. 345.

²³ Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum gen. Sikorskiego w Londynie (AIPiMS). Wniosek nr 12/575 z dnia 12 października 1942 r. o nadanie Krzyża Virtuti Militari V klasy, sygn. A.XII.85/174/278.

²⁴ *Ibidem*.

²⁵ AIPiMS. Zeszyt Ewidencyjny (dalej: Zesz. Ewid.).

²⁶ Na temat różnic w stopniach wojskowych i służbowych numerach ewidencyjnych obowiązujących w Polskich Siłach Powietrznych w Wielkiej Brytanii i w RAF-ie. Zob. szczegółowe wyjaśnienia W. Zmyślonego: <http://polishairforce.pl/ranks.html> (dostęp: 27 stycznia 2012 r.). Nazwy stopni wojskowych i funkcji, zarówno polskie, jak i brytyjskie użyte przez autora w artykule, pochodzą z pisma urzędowego Ministry of Defence z 20 lipca 2011 r. Znak: 3/P-2531/APC/POL/G przesłanego do siostry Krzysztofa Grabowskiego, Mrs Daisy Richardson, zam. w Fort Lauerdale, Floryda, USA (vide Bibliografia) (dalej: Pismo urzędowe WCIP MoD).

²⁷ Zob. Zesz. Ewid.

Podchorążych mjr dypl. [brak imienia] Kostkiewicz wystawił mu następującą opinię: „Plut. pchor. Grabowski Krzysztof. Bardzo inteligentny, sprytny, umysł lotny. Wiadomości ogólne duże i ugruntowane. Życiowo i towarzysko bardzo wyrobiony. Koleżeński, obowiązkowy, pracowity i w pracy wydajny. Wyrobienie wojskowe duże. Charakter prawy. Fizycznie dość silny i zdolny do wysiłku. Prezencja bardzo dobra. Wystąpienie – dość pewne. Dobry organizator. Żołnierz bardzo dobry. Instruktor – dobry. Dowódca – dość dobry. Ogólnie – dobry”²⁸.

22 listopada 1943 r. plut. pchor. Krzysztof Grabowski powrócił do Ośrodka Zapasowego Lotnictwa w Blackpool. 24 stycznia 1944 r. został mianowany podporucznikiem rezerwy w korpusie oficerów lotnictwa²⁹. Równocześnie otrzymał nowy numer służbowy P-2531 w miejsce dotychczasowego 794238³⁰. Z tą samą datą awansował do stopnia podporucznika RAF-u (Pilot Officer) (P/O)³¹ i 10 lutego 1944 r. został przeniesiony do (Polish) Airfield nr 133 w bazie RAF Heston (Greater London)³² jako oficer obrony lotniczej. 24 lipca 1944 r. nadano mu brytyjski stopień porucznika (Flying Officer) (F/O)³³.

3 sierpnia 1944 r. powrócił do Bazy Polskich Sił Powietrznych. 17 sierpnia został odkomenderowany do Polish Air Crew Training Wing, w bazie RAF Morecambe (Lancashire)³⁴.

Strzelec samolotowy w 1586 Eskadrze do Zadań Specjalnych

19 września 1944 r. P/O Krzysztof Grabowski został skierowany do No. 18 Personnel Despatch Centre³⁵, gdzie 30 września 1944 r. otrzymał przydział do 1586 (Polskiej) Eskadry do Zadań Specjalnych, stacjonującej na lotnisku Campo Cassale k. Brindisi w południowo-wschodnich Włoszech. Eskadra ta niosła pomoc lotniczą polskiemu ruchowi oporu i oddziałom partyzanckim działającym w innych krajach okupowanej Europy, w postaci zrzutów zaopatrzenia, uzbrojenia czy skoczków cichociemnych. W 1586 Eskadrze i w odtworzonym z niej 7 listopada 1944 r. 301 Dywizjonie do Zadań Specjalnych³⁶ ppor. Krzysztof Grabowski uczestniczył jako strzelec samolotowy w 22 lotach operacyjnych (tabela 2.)³⁷.

²⁸ *Ibidem*.

²⁹ Komendant Komendy Uzupelnień nr 2 w Blackpool.

³⁰ Adnotacje w Zesz. Ewid.

³¹ *Ibidem*.

³² (Polski) Polowy Port Lotniczy nr 133 RAF, Heston (Wielki Londyn).

³³ Pismo urzędowe WCIP MofD.

³⁴ Polskie Skrzydło Wyszolenia Załóg Latających RAF Morecambe (hrab. Lancashire).

³⁵ Ośrodek Rozdziału Personelu nr 18.

³⁶ 301 Dywizjon Bombowy „Ziemi Pomorskiej” został czasowo rozformowany 7 kwietnia 1943 r. w Hemswell.

³⁷ Szczegółowy przebieg operacji specjalnych z udziałem P/O Krzysztofa Grabowskiego został przedstawiony w pracach: K. Bieniecki, *Polskie załogi nad Europą 1942-1945. Polacy w operacjach specjalnych*, Warszawa 2005; K. Bieniecki, *Lotnicze wsparcie Armii Krajowej*, Kraków 1994.

Tabela 2. Loty operacyjne w ramach 301 Dywizjonu do Zadań Specjalnych

Nr	Data i godz. startu – czas lotu	Samolot	Skład załogi		Kryptonim operacji (kraj docelowy). Wykonanie zadania
1.	25/26 października 1944 r., godz. 17.05 – czas 5.30	Liberator KG 994 GR-R	F/Lt Stanisław Reymer-Krzywicki	pilot	Piccadilly Lights/ Flotsam (Jugosławia). Zrzucano 268 funtów zaopatrzenia na placówkę Flotsam, 18 km na pn.-zach. od Ogulin, k. miasta Vrbovsko i 300 funtów ulotek na Bihać.
F/O Mikołaj Paraśkiewicz	pilot	F/O Mikołaj Jarynicz	nawigator		
W/O Dionizy Budnicki	radio-telegrafista	F/Sgt Józef Łukasik	despatcher – ekspedytor skoczaków i zasobników z zaopatrzeniem		
F/Sgt Stanisław Baran	strzelec	Sgt Jan Brzeziński	mechanik pokładowy		
P/O Grabowski Krzysztof	strzelec				
		F/Lt Stanisław Reymer-Krzywicki	pilot		
		F/O Mikołaj Paraśkiewicz	pilot		
		F/O Mikołaj Jarynicz	nawigator		
2.	30/31 października 1944 r., godz. 21.05 – czas 4.20	Liberator KG 994 GR-R	F/Lt Stanisław Reymer-Krzywicki	pilot	Truffle (Grecja) – zrzucano 4034 funty zaopatrzenia 15 km na zachód od Véroia
		F/O Mikołaj Paraśkiewicz	pilot		
		F/O Mikołaj Jarynicz	nawigator		
		W/O Dionizy Budnicki	radiotelegrafista		
		F/Sgt Stanisław Baran	despatcher		
		Sgt Jan Brzeziński	mechanik pokładowy		
		P/O Krzysztof Grabowski	strzelec		

3.	4/5 listopada 1944 r., godz. 18.05 – czas 7.05	Liberator BZ 965 GR-V	F/Lt Stanisław Reymer-Krzywicki	pilot	Margie/Albatros (pn. Włochy) – zrzucono 3961 funtów zaopatrzenia, 15 km na pł. od miasta Belluno i 300 funtów ulotek na Sacile
			F/O Mikołaj Paraškiewicz	pilot	
			F/O Mikołaj Jarynicz	nawigator	
			W/O Dionizy Budnicki	radiotelegrafista	
			F/Sgt Stanisław Baran	despatcher	
			Sgt Jan Brzeziński	mechanik pokładowy	
			P/O Krzysztof Grabowski	strzelec	
4.	6/7 listopada 1944 r., godz. 17.00 – czas 6.25	Liberator KH 151 GR-S	F/Lt Stanisław Reymer-Krzywicki	pilot	Margie (pn. Włochy) – zrzucono 300 funtów ulotek na miasto Motta
			F/O Mikołaj Paraškiewicz	pilot	
			F/O Mikołaj Jarynicz	nawigator	
			W/O Dionizy Budnicki	radiotelegrafista	
			F/Sgt Stanisław Baran	despatcher	
			Sgt Jan Brzeziński	mechanik pokładowy	
			P/O Krzysztof Grabowski	strzelec	
5.	10/11 listopada 1944 r., godz. 19.30 – czas 2.25	Liberator BZ 965 GR-V	F/Lt Stanisław Reymer-Krzywicki	pilot	Endicott (pn. Włochy) – odwołany z lotu radiem o godz. 21.15
			F/O Mikołaj Paraškiewicz	pilot	
			F/O Mikołaj Jarynicz	nawigator	
			W/O Dionizy Budnicki	radiotelegrafista	
			F/Sgt Stanisław Baran	despatcher	
			Sgt Jan Brzeziński	m	
			P/O Krzysztof Grabowski	strzelec	

6.	16/17 listopada 1944 r., godz. 18.30 - czas 6.30	Liberator KG 994 GR-R	F/Lt Stanisław Reymer-Krzywicki	pilot	Erlington (pn. Włochy) – zrzucano 3908 funtów zaopatrzenia, 45 km na pn.-wsch. od Belluno, k. Tramonti di Sopra.
			F/O Mikołaj Paraśkiewicz	pilot	
			F/O Mikołaj Jarynicz	nawigator	
			W/O Dionizy Budnicki	radiotelegrafista	
			F/Sgt Stanisław Baran	despatcher	
			Sgt Jan Brzeziński	mechanik pokładowy	
			P/O Krzysztof Grabowski	strzelec	
7.	22/23 listo- pada 1944 r., godz. 17.50 – czas 10.45	Liberator KG 994 GR-R	F/Lt Stanisław Reymer-Krzywicki	pilot	Kazik-1 (Polska) – zrzucano na placówkę „Wilga” 901, położoną 23 km na pn.-wsch. od stacji kolejowej Nowy Targ w Gorcach, zaopa- trzenie o wadze 3382 funty w 15 zasob- nikach, 3 paczkach i 6-osobową ekipę skoczków cichociem- nych (mjr Kazimierz Raszplewicz, mjr Adam Mackus, ppor. Bernard Bzdawka, por. Marian Skowron, ppor. Przemysław Bystrzycki i ppor. Stanisław Mazur)
			F/O Mikołaj Paraśkiewicz	pilot	
			F/O Mikołaj Jarynicz	nawigator	
			W/O Dionizy Budnicki	radiotelegrafista	
			F/Sgt Józef Bulik	despatcher	
			Sgt Jan Brzeziński	mechanik pokładowy	
			P/O Krzysztof Grabowski	strzelec	
8.	6 listopada 1944 r., godz. 08.30 – czas 6.45	Liberator BZ 965 GR-V	F/Lt Stanisław Reymer-Krzywicki	pilot	Waltz (pn. Włochy) – o godz. 11.47 zawrócony nad La Spezia z powodu złej pogody (deszcz, śnieg)
			F/O Mikołaj Paraśkiewicz	pilot	
			F/Lt Mikołaj Jarynicz	nawigator	
			P/O Zygmunt Nowicki	radiotelegrafista	
			F/Sgt Stanisław Baran	despatcher	
			Sgt Jan Brzeziński	mechanik pokładowy	
			P/O Krzysztof Grabowski	strzelec	

9.	15/16. grudnia 1944 r., godz. 17.30 – czas 9.15	Liberator BZ 965 GR-V	F/Lt Stanisław Reymer-Krzywicki	pilot	Elyria/ Gasconade (pn. Włochy) – zrzucano 300 funtów ulotek na Asti
			F/O Mikołaj Paraśkiewicz	pilot	
			F/Lt Mikołaj Jarynicz	nawigator	
			P/O Zygmunt Nowicki	radiotelegrafista	
			F/Sgt Stanisław Baran	despatcher	
			Sgt Jan Brzeziński	mechanik pokładowy	
			P/O Krzysztof Grabowski	strzelec	
10.	25/26 grud- nia 1944 r., godz. 16.20 – czas 1.45	Liberator BZ 965 GR-V	F/Lt Stanisław Reymer-Krzywicki	pilot	Staszek-2 (Polska) – lot odwołany przez radio o godz. 17.02
			F/O Mikołaj Paraśkiewicz	pilot	
			S/Ldr Eugeniusz Arciuszkiewicz	nawigator	
			F/Lt Mikołaj Jarynicz	n	
			P/O Zygmunt Nowicki	radiotelegrafista	
			F/Sgt Stanisław Baran	despatcher	
			Sgt Jan Brzeziński	mechanik pokładowy	
P/O Krzysztof Gra- bowski	strzelec				
11.	26/27 listo- pada 1944 r., godz. 16.20 – czas 8.55	Liberator BZ 965 GR-V	F/Lt Stanisław Reymer-Krzywicki	pilot	Staszek-2 (Polska) – zrzucano 3244 funty zaopa- trzenia w 15 zasob- nikach i 5 paczkach oraz 6-osobową ekipę skoczków cichociem- nych (kpt. dypl. Stanisław Dmowski, mjr Zdzisław Sroczyński, mjr Witold Ukłański, ppor. Jan Matysko, ppor. Bronisław Czepczak i kpr. Jan Parczewski)
			F/O Mikołaj Paraśkiewicz	pilot	
			S/Ldr Eugeniusz Arciuszkiewicz	nawigator	
			F/Lt Mikołaj Jarynicz	nawigator	
			W/O Dionizy Budnicki	radiotelegrafista	
			F/Sgt Stanisław Baran	despatcher	
			Sgt Jan Brzeziński	mechanik pokładowy	
			P/O Krzysztof Gra- bowski	strzelec	

12.	27/28 grudnia 1944 r., godz. 16.25 – czas 10.45	Liberator BZ 965 GR-V	W/O Jan Cholewa	pilot	„Przycisk” 103 (Polska) – zrzucono na placówkę „Przycisk” 103, położoną 7 km na pd.-wsch. od stacji kolejowej Sochaczew k. wsi Kazimie- rzów 3528 funtów zaopatrzenia w 14 zasobnikach i 12 paczkach
			W/O Ludwik Skoczylas	pilot	
			F/Lt Albin Guły	nawigator	
			P/O Tadeusz Moskwa	radiotelegrafista	
			F/Sgt Józef Łukasik	despatcher	
			Sgt Wacław Woźniak	mechanik pokładowy	
			P/O Krzysztof Grabowski	strzelec	
13.	28/29 grud- nia 1944 r., godz. 16.35 – czas 1.50	Liberator BZ 965 GR-V	F/Lt Stanisław Reymer-Krzywicki	pilot	„Wezera” 321 (Polska) – o godz. 17.23 samolot zawró- cił znad Adriatyku u brzegów Jugosławii z powodu utraty mocy w dwóch prawych silnikach, zrzutu zaopatrzenia na placówkę „Weze- ra” 321 nie wykonano
			F/O Mikołaj Paraśkiewicz	pilot	
			F/Lt Mikołaj Jarynicz	nawigator	
			W/O Dionizy Budnicki	radiotelegrafista	
			F/Sgt Stanisław Baran	despatcher	
			Sgt Jan Brzeziński	mechanik pokładowy	
			P/O Krzysztof Grabowski	strzelec	
14.	18/19 stycz- nia 1945 r., godz. 16.10 – czas 10.10	Liberator BZ 965 GR-V	F/Lt Stanisław Reymer-Krzywicki	pilot	Locust/ Talmonberry (pn. Włochy) – zrzucono 4404 funtów zaopatrzenia na placówkę zapasową Talmonberry i 300 funtów ulotek na Cigliano
			F/O Mikołaj Paraśkiewicz	pilot	
			F/Lt Mikołaj Jarynicz	nawigator	
			W/O Dionizy Bud- nicki	radiotelegrafista	
			F/Sgt Stanisław Baran	despatcher	
			Sgt Jan Brzeziński	mechanik pokładowy	
			P/O Krzysztof Grabowski	strzelec	

15.	1/2 lutego 1945 r., godz. 16.25 – czas 8.50	Liberator BZ 965 GR-V	F/Lt Stanisław Reymer-Krzywicki	pilot	Loganberry/Locust (pn. Włochy) – zrzucano 300 funtów ulotek na Asti
			F/O Mikołaj Paraśkiewicz	pilot	
			F/Lt Mikołaj Jarynicz	nawigator	
			W/O Dionizy Budnicki	radiotelegrafista	
			F/Sgt Stanisław Baran	despatcher	
			Sgt Jan Brzeziński	mechanik pokładowy	
			P/O Krzysztof Grabowski	strzelec	
16.	6/7 lutego 1945 r., godz. 16.30 – czas 3.35	Liberator BZ 965 GR-V	F/Lt Stanisław Reymer-Krzywicki	pilot	Loganberry (pn. Włochy) – o godz. 18.10 na wysokości 8000 stóp nastąpiła awaria prawego zewnętrz- nego silnika i pilot zawrócił do bazy
			F/O Mikołaj Paraśkiewicz	pilot	
			F/Lt Mikołaj Jarynicz	nawigator	
			W/O Dionizy Budnicki	radiotelegrafista	
			F/Sgt Stanisław Baran	despatcher	
			Sgt Jan Brzeziński	mechanik pokładowy	
			P/O Krzysztof Grabowski	strzelec	
17.	13/14 lutego 1945 r., godz. 17.20 – czas 7.45	Liberator KG 834 GR-U	W/O Jan Cholewa	pilot	Crayon/ Flotsam (Włochy, Jugosławia) – zrzucano 300 funtów ulotek na Cerknicę
			F/Lt Stanisław Leszczyński	pilot	
			F/Lt Albin Gułyn	nawigator	
			P/O Tadeusz Moskwa	radiotelegrafista	
			W/O Stanisław Baran	despatcher	
			Sgt Waław Woźniak	mechanik pokładowy	
			P/O Krzysztof Grabowski	strzelec	
18.	16/17 lutego 1945 r., godz. 18.30 – czas 8.05	Liberator KG 834 GR-U	W/O Jan Cholewa	pilot	Ely 16/1 (Czecho- słowacja) – zrzucano 300 funtów ulotek na miasto Jihlava
			F/O Jędrzejczak Zdzisław	pilot	
			F/Lt Albin Gułyn	nawigator	
			P/O Tadeusz Moskwa	radiotelegrafista	
			W/O Stanisław Baran	despatcher	
			Sgt Waław Woźniak	mechanik pokładowy	
			P/O Krzysztof Grabowski	strzelec	

19.	17/18 lutego 1945 r., godz. 19.00 – czas 8.30	Liberator BZ 965 GR-V	W/O Jan Cholewa	pilot	Tungsten/ Bauxite (Czecho- słowacja) – zrzucono 3495 funtów zaopatrzenia na sygnały radarowe Eureki i 300 funtów ulotek na Brno
			F/O Zdzisław Jędrzejczak	pilot	
			F/Lt Albin Gułyn	nawigator	
			P/O Tadeusz Moskwa	radiotelegrafista	
			W/O Stanisław Baran	despatcher	
			Sgt Waclaw Woźniak	mechanik pokładowy	
			P/O Krzysztof Grabowski	strzelec	
20.	22 lutego 1945 r., godz. 16.00 – czas 6.05	Liberator BZ 965 GR-V	F/O Zdzisław Jędrzejczak	pilot	Crayon/ Flotsam (Włochy i Jugosła- wia) – zrzucono 5210 funtów zaopatrzenia na placówkę Crayon i 300 funtów ulotek na wyspę Susak
			F/Sgt Tadeusz Śrutwa	bombardier	
			F/Lt Albin Gułyn	nawigator	
			F/Ldr Edward Kwolek	nawigator	
			P/O Tadeusz Moskwa	radiotelegrafista	
			W/O Stanisław Baran	despatcher	
			Sgt Waclaw Woźniak	mechanik pokładowy	
P/O Krzysztof Grabowski	strzelec				
21.	23 lutego 1945 r., godz. 16.35 – czas 6.10	Liberator KG 834 GR-U	F/O Zdzisław Jędrzejczak	pilot	Crayon/ Flotsam (Włochy i Jugosławia) – zrzucono 1876 funtów zaopatrzenia na placówkę Crayon i 300 funtów ulotek na m. Dolenji Logatec
			F/Sgt Tadeusz Śrutwa	bombardier	
			F/Lt Albin Gułyn	nawigator	
			P/O Tadeusz Moskwa	radiotelegrafista	
			W/O Stanisław Baran	despatcher	
			Sgt Waclaw Woźniak	mechanik pokładowy	
			P/O Krzysztof Grabowski	strzelec	
22.	24 lutego 1945 r., godz. 16.15 – czas 5.50	Liberator KG 834 GR-U	F/O Zdzisław Jędrzejczak	pilot	Crayon/ Flotsam (Włochy i Jugosławia) – zrzucono 2072 funty zaopatrzenia na placówkę Crayon i 300 funtów ulotek na miasto Planina
			Sgt Rajmund Szejner	mechanik pokładowy	
			F/Lt Albin Gułyn	nawigator	
			P/O Tadeusz Moskwa	radiotelegrafista	
			W/O Stanisław Baran	despatcher	
			Sgt Waclaw Woźniak	mechanik pokładowy	
			P/O Krzysztof Grabowski	strzelec	

Luty 1945 r. był ostatnim miesiącem operacji specjalnych 301 Dywizjonu PAF. Służbę w tym dywizjonie ppor. strz. sam. Krzysztof Grabowski zakończył 24 lutego 1945 r.

W lotnictwie do końca wojny

1 marca 1945 r. Krzysztof Grabowski awansował do stopnia porucznika i pod koniec kwietnia tegoż roku został skierowany do Motor Transport Light Repair Unit nr 72 RAF³⁸ w Hornchurch (hrab. Essex) w charakterze adiutanta. 31 sierpnia 1945 r. otrzymał przeniesienie do Air Store Park nr 408³⁹, do służby administracyjnej.

7 listopada 1945 r. został po raz kolejny przeniesiony do Bazy PSP w Blackpool, a od 22 listopada odkomenderowany czasowo do dowództwa PSP.

5 grudnia otrzymał przydział do 304 (Polskiego) Dywizjonu Bombowego „Ziemi Śląskiej” w RAF Station Benbecula w Szkocji na stanowiska adiutanta⁴⁰. Kilkanaście dni później, 22 grudnia 1945 r. zawarł w Londynie związek małżeński z Marią (Maryną) Leonardą Przytułą ks. Woroniecką h. Korybut, urodzoną 27 grudnia 1924 r. w Kaliszu⁴¹.

24 stycznia 1946 r. por. Krzysztof Grabowski został promowany do stopnia kapitana RAF-u (Flight Lieutenant)⁴² [F/Lt]. 2 września tegoż roku powrócił do Bazy PSP w Blackpool, skąd przeniesiono go do Personnel Despatch Centre nr 104⁴³, w którym oczekiwał na repatriację.

Za zasługi wojenne oprócz Krzyża Srebrnego Orderu Wojennego Virtuti Militari V klasy został odznaczony: Krzyżem Walecznych nadanym trzykrotnie w 1942 r., Srebrnym Krzyżem Zasługi (1944 r.), Srebrnym Krzyżem Zasługi z Mieczami, Medalem Lotniczym (1945 r.) oraz pamiątkowymi odznaczeniami brytyjskimi 1939-1945 Star, Aircrew Europe Star, Italy Star, the Air Medal 1939-1945⁴⁴.

³⁸ 72. Lekki Oddział Warsztatowy Taboru Samochodowego.

³⁹ 408. Polowa Składnica Materiałowa.

⁴⁰ Pismo urzędowe WCIP MofD (bibl.) i Zesz. Ewid.

⁴¹ Data zawarcia małżeństwa uwidoczona w adnotacji na Karcie Kwalifikacyjnej od 1 października 1945 do 31 marca 1946 r., natomiast kuzyn rodziny Grabowskich – Marek Zgórnjak w liście do autora artykułu z 5 października 2013 r. podaje, że Krzysztof Grabowski zawarł związek małżeński w Londynie 27 grudnia 1945 r. Żona Krzysztofa Grabowskiego była uczestniczką konspiracji i powstania warszawskiego. Pełniła funkcję sanitariuszki i łączniczki na Powiślu w Zgrupowaniu „Krybar”, batalionie „Bicz”. Po powstaniu przebywała w obozach jenieckich Stalag XI-B Fallingbommel i VI-C Oberlangen. Nr jeniecki: 141476. Odznaczona Krzyżem Srebrnym Orderu Wojennego Virtuti Militari V klasy. Źródło: *Wielka Ilustrowana Encyklopedia Powstania Warszawskiego*, t. 6, Warszawa 2004, s. 364. Uzupełnienia: zob. <http://www.1944.pl/historia> (dostęp: 14 grudnia 2013 r.).

⁴² Pismo urzędowe WCIP MofD (bibl.) i Zesz. Ewid.

⁴³ Ośrodek Rozdziału Personelu nr 104.

⁴⁴ Pismo urzędowe WCIP MofD.

Drugi dom

Po demobilizacji 6 listopada 1946 r.⁴⁵ Krzysztof Grabowski wyemigrował wraz z żoną do Hiszpanii, gdzie w Ceucie 26 października 1947 r. przyszedł na świat ich syn Marek⁴⁶. Wkrótce por. Grabowski wraz z rodziną dołączył do rodziców, których wojenne losy rzuciły do Libii, gdzie w Grand Hotelu „Vienna” w Benghazi (Cyrenajka) prowadzili restaurację. Matka wraz z arabskim szefem zajmowała się kuchnią, siostra Daisy pracowała jako maître d’hôtel, a Krzysztof został barmanem. Północna Afryka stała się odtąd jego drugim domem.

20 kwietnia 1953 r. Grabowscy przenieśli się do Tunezji i zamieszkali w Tunisie przy Rue de Marseille 47. Krzysztof z biegłą znajomością języka angielskiego i uzdolnieniami w dziedzinie fotografii 23 czerwca 1953 r. otrzymał pracę w Agencji Informacyjnej Stanów Zjednoczonych (Service d’Information Américain) w ambasadzie amerykańskiej w Tunisie z siedzibą przy Rue Thiers 2. Jako specjalista od public relations podróżował po Afryce i kręcił filmy dokumentalne. Nie zapomniał o swoich kolegach, którzy pozostali w Anglii. Utrzymywał z nimi kontakty, był członkiem Stowarzyszenia Lotników Polskich w Londynie i prenumerował czasopismo „Skrzydła”.

Żeglarz – samotnik

Krzysztof Grabowski był pasjonatem morskiego jachtingu. Poświęcał wiele czasu na żeglowanie, zdobywając liczne nagrody i puchary podczas regat na Morzu Śródziemnym. Jednak, od chwili gdy jako kilkunastoletni chłopiec przeczytał książkę francuskiego żeglarza Alaina Gerbaulta o jego samotnym rejsie przez Ocean Atlantycki, nie opuszczała go myśl o powtórzeniu heroicznego wyczynu słynnego Francuza.

W lutym 1958 r. Grabowski odkupił od swego przyjaciela Bepa Pattiego, żeglarza, z zawodu inżyniera rolnika, jacht „Tethys” (Tetyda – nimfa morska, matka Achillesa) i zaczął przysposabiać go do ekstremalnego rejsu. Jacht powstał w Tunisie, u miejscowego rzemieślnika, na zamówienie Bepa, który nadzorował jego konstrukcję. „Tethys” była niewielkim pełnomorskim kutrem gaflowym z bukszprytem. Miała 7,6 m długości, 2,3 m szerokości i 1,3 m zanurzenia, wyporność 5 ton, ożaglowanie 40 m². Posiadała bardzo mocny kadłub i nadawała się do dalekiego rejsu oceanicznego. Wymagała jednak remontu, nie miała bowiem odpowiedniego wyposażenia – żagle i takielunek były stare, trzeba było ulepszyć miejsca do spania i wykonać różne prace adaptacyjne⁴⁷.

Po kilku miesiącach przygotowań i rejsach próbnych we wrześniu 1958 r. łódź była gotowa do spełnienia marzenia życia żeglarza – samotnego przepłynięcia Oceanu Atlantyckiego. Trasa tego ekstremalnego rejsu prowadziła z Tangeru⁴⁸ do Nowego Jorku. Krzysztof Grabowski, zawsze manifestujący swoją polskość, jeszcze

⁴⁵ Pismo urzędowe WCIP MofD oraz Zesz. Ewid. i Karty Kwal.

⁴⁶ *Monografia domu urodzonych Grabowskich...*, *op.cit.*

⁴⁷ Szczegółowe wyposażenie jachtu podaje Krzysztof Grabowski w pamiętniku z historycznego rejsu. Zob. *Castling off. A solo Atlantic Voyage*, USA 2012, s. 11-12.

⁴⁸ Tanger – miejscowość w północnym Maroku nad Cieśniną Gibraltarską.

w trakcie przygotowań do rejsu zwrócił się do władz żeglarskich PRL o przysłanie Certyfikatu Okrętowego stwierdzającego przynależność państwową oraz bandery. Reżimowe władze Polskiego Związku Żeglarskiego z przyczyn politycznych⁴⁹ nie wykazały jednak zainteresowania tym prestiżowym przedsięwzięciem. W rezultacie, w niedzielę 12 kwietnia 1959 r. żeglarz wypłynął w rejs swego życia, o którym marzył od wczesnych lat młodzieńczych, pod banderą tunezyjską. Gdy mijał falochron zewnętrzny portu, była godz. 16.20. W dzienniku pokładowym dokonał pierwszego wpisu: „Z Tangeru do Nowego Jorku. Wiatr wschodni, siła wiatru 5. Dwa refy na grocie. Bardzo udane wyjście”.

Wbrew prognozom na pierwszym odcinku rejsu ku Wyspom Kanaryjskim „Tethys” napotkała przeciwne wiatry, dochodzące do 7 stopni Beauforta. Przez pierwsze trzy dni jacht pokonał zaledwie 50 mil. Po przejściu wiatru „Tethys” rozpoczęła pomyślniejszą żeglugę. Jak wspominał Grabowski, przez niemal dwa tygodnie ocean pozostawał wzburzony. Żeglując z wiatrem pod samym fokiem, „Tethys” pokonywała do 90 mil na dobę, zbliżając się do Wysp Kanaryjskich. W ciągu 10 dni Grabowski przebył 800 mil, sterując godzinę dziennie. Żeglugę tę określił później jako najprzyjemniejszą z całej wyprawy. „Miałem całkowite zaufanie do mojego jachtu i chociaż oczekiwanie na silny wiatr było irytujące, nie mogłem oderwać wzroku od wielkich zwałów wody spiętrzających się w ogromne góry i doliny. Bezustannie ruchliwej, żywej i niespokojnej. To było urzekające” – wspominał.

Prowadzenie nawigacji na pierwszym etapie żeglugi było utrudnione z powodu znacznego zachmurzenia nieba. Mimo to Grabowski każdego dnia dokonywał pomiarów astronomicznych, posługując się sekstantem, i „Tethys” bez trudu odnalazła Wyspy Kanaryjskie, wychodząc na nie. Na ląd wszedł 27 kwietnia, w piętnastym dniu żeglugi. Rozpoczął się prawdziwie oceaniczny rejs. „Tethys” zeszła z trasy statków opływających Afrykę, pozwalając żeglarzowi na więcej odpoczynku.

8 maja Grabowski skierował się ostro na południe, zbliżając się do Zwrotnika Raka. „[...] Przed moimi zdumionymi oczami otworzył się całkiem nowy świat. Jeden po drugim ukazywały się wszystkie cuda wód tropikalnych. Całe stada ryb latających. Ptaki stref tropikalnych, jak faeton żółtodzioby. Wiatr ustał, zrobiło się gorąco. [...] Po dwóch dniach pasat wrócił. Musiałem sterować cały dzień. Wstawałem pół godziny przed wschodem słońca. Wykonywałem wszystkie poranne czynności i przygotowywałem sobie lunch, zwykle puszka warzyw, owoce konserwowe i kawa. Gdy słońce stało nad horyzontem, w górę szedł grotżagiel i trochę czasem refowałem, w zależności od siły wiatru. Moje przyrządy nawigacyjne – sekstant, tabele do wyznaczania azymutu i wysokości nad poziomem morza, almanach nautyczny, zegarek »Omega« służący za chronometr, papier i ołówki – wszystko zawsze miałem pod ręką”.

Pod wieczór zmęczony żeglarz oczekiwał z utęsknieniem na zapadnięcie ciemności, kończące całodniowe wachty. Z nastaniem nocy zrzucił żagle i po zapaleniu latarni naftowej schodził na pokład, przyrządzając prosty posiłek z konserw. Staranie się mył i przebrany w piżamę kładł na koi, by czytać lub słuchać tranzystorowego radia. Wiadomości radiowe i muzyka były wielkim urozmaiceniem monotonii żeglugi. Niewielkie przenośne radio, wówczas nowość, bez problemu odbierało dalekie stacje

⁴⁹ Porucznik Krzysztof Grabowski, oficer Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii po zakończeniu wojny nie zaryzykował powrotu do kraju.

z Nowego Orleanu, Gujany Brytyjskiej, Brazylii, Wenezueli, Trynidadu i odległego o 3000 mil Montevideo. Noce przesypiał spokojnie, nie lękając się o bezpieczeństwo jachtu, który płynął na zachód, niesiony nurtem prądu północno-równikowego. Po miesiącu żeglugi 10 maja za rufą pozostało 1660 mil. W końcu maja „Tethys” minęła centralny Atlantyk, zbliżając się do Dużych Antyli. Wkrótce jacht skręcił na północny zachód, by wejść w Golsztrum. Ze względu na porę roku zagrożenie huraganami nakazywało opuścić ten obszar.

W ciągu 15 dni „Tethys” pokonała kolejne 1000 mil, przebijając się przez tzw. „końskie szerokości”. Zbliżając się do kontynentu, w 70 dniu nawigacji żeglarz i jacht przeżyli krótkie, acz gwałtowne uderzenie sztormu o nieustannie zmieniającym się kierunku wiatru. Grabowski wspomina, że w tym czasie zaczął już odczuwać skutki samotności. Regularnie mówił sam do siebie, tracił na wadze i nie miał apetytu. Odżywiał się głównie sokami owocowymi i warzywnymi, w ostatnim tygodniu maja zjadł ostatnie ziemniaki i cebulę oraz usmażył dwa ostatnie jajka. Ponieważ cytryny skończyły się już jakiś czas wcześniej, nie miał już świeżego prowiantu. Codziennie brał jedną pigułkę witaminową, by zrekompensować brak świeżych produktów. Mimo ich braku fizycznie czuł się dobrze.

3 lipca, w 82. dniu pobytu na Atlantyku, o drugiej nad ranem Grabowski dostrzegł światła Atlantic City. 5 lipca 1959 r., mając za sobą dwie bezsenne doby, osiągnął kontynent amerykański, podchodząc do Sandy Hook k. Nowego Jorku. Był to 84. dzień żeglugi, licząc od wyjścia z Tangeru⁵⁰. Za rufą „Tethys” pozostało ponad 4000 mil. **Po raz pierwszy w historii naszych żagli Polak samotnie, bez zawijania do portów⁵¹, przepłynął Ocean Atlantycki⁵².** Jeszcze na Atlantyku, za pośrednictwem spotkanego jachtu motorowego, Grabowski przekazał do Nowego Jorku wiadomość o szczęśliwym przebyciu oceanu. Wkrótce zniecierpliwiony wolną, przy niemal bezwietrznej pogodzie żeglugą przyjął hol kutra straży przybrzeżnej i w południe wprowadził „Tethys” do portu. Na molo oczekiwali na niego przedstawiciele Health and Immigration Authorities, którzy przyszli powitać żeglarza. Ktoś powiedział: „Witamy w Ameryce!” „Poczułem skrytą dumę z udanego rejsu” – napisał Grabowski. Miał 38 lat. Heroiczny wyczyn Polaka nigdy nie został uhonorowany i upamiętniony przez władze PRL.

Przygotowania do rejsu życia, jego przebieg oraz związane z nim zmagania duchowe i emocjonalne opisał Grabowski w pamiętniku zatytułowanym *Casting off. A Solo Atlantic Voyage (Oddając cumy. Samotny rejs przez Atlantyk)*, wydanym w 2012 r. w USA przez jego siostrę Daisy Richardson. Z tej książki pochodzą w większości zamieszczone w niniejszym artykule informacje oraz cytaty.

Po swym wielkim wyczynie Krzysztof Grabowski postanowił resztę życia spędzić na morzu i nigdy już nie wrócił na stałe na ląd. Rejs życia przypłacił depresją i rozpadem małżeństwa.

⁵⁰ Warto odnotować, że sławny Francuz Alain Gerbault, płynący na tej trasie znacznie większym jachtem „Firecrest”, żeglował aż 101 dni. A. Urbańczyk, *Polski samotny jachting oceaniczny 1936-1996*, Kraków 1998, s. 14.

⁵¹ W języku żeglarskim rejs ten nosił nazwę „solo – non stop”.

⁵² Krzysztof Grabowski był pierwszym polskim samotnym żeglarzem prawdziwie oceanicznego wymiaru. Zob. A. Urbańczyk, *Samotne rejsy...*, op.cit., s. 33.

W latach 1960-1963 Krzysztof Grabowski pływał jako skiper (kapitan) na prywatnych jachtach na Karaibach i Wyspach Dziewiczych. Na żaglowcu „Moonglow” odbył rejs z Majorki na Barbados, sprawował funkcję kapitana na „Yankee Clipper”, szkunerze będącym własnością Windjammer Barefoot Cruises. Ponadto pływał na 500-tonowym szkunerze „Polynesia”, 180-tonowym jachcie „Valor”. Dowodził też jachtem „Caroline”, należącym do kobiety o tym samym imieniu, którą miał nadzieję poślubić. Łącznie przebył około 50 tysięcy mil. Piastował godność wicekomandora Slocum Society⁵³, w czasach gdy stowarzyszenie to pełniło istotną rolę w świecie żeglarskim i był członkiem kilku ekskluzywnych jachtklubów. Swoje podróże opisywał, a jego artykuły i zdjęcia publikowane były w czasopismach żeglarskich w Europie i Stanach Zjednoczonych.

W zakończeniu pamiętnika *Casting off* Grabowski pisał: „A co z przyszłością? Cóż, kto może przewidzieć, co przyniesie przyszłość? Jednak możemy planować i mieć nadzieję. Z całą pewnością zdecydowałem się poświęcić życie morzu. Wiem, czego chcę. Czy planuję kolejne długie rejsy? Tak. Mam kilka konkretnych planów: znowu Morze Śródziemne, wyspa Fernando Po w Zatoce Gwinejskiej, Wyspy Kanaryjskie i Wyspy Zielonego Przylądka, Galapagos i Zachodnie Wybrzeże Ameryki Południowej. Moją bazą będą Karaiby. Dość, by mieć zajęcie na wiele lat”.

W jednym żeglarz z całą pewnością miał rację. Nikt nie jest w stanie przewidzieć, co przyniesie przyszłość.

Diabelski Trójkąt

W styczniu 1964 r. Krzysztof Grabowski objął funkcję kapitana jachtu „Enchantress” (Czarodziejka), płynącego z Charleston w Karolinie Południowej na Tahiti. Na pokładzie żaglowca znajdował się właściciel jachtu wraz z żoną i dwojgiem dzieci. Dwumasztowy szkuner o długości 58 stóp (17,5 m) napotkał na swojej drodze huragan, zjawisko nietypowe o tej porze roku i zaczął nabierać wody. 13 stycznia 1964 r. o godz. 16.00 „Enchantress” wysłała z Trójkąta Bermudzkiego⁵⁴ niedaleko Jacksonville na Florydzie sygnał wzywania pomocy. O godz. 16.08 żagłówka nadała przez radio wiadomość: „Gwałtownie toniemy – woda w kabinie do kolan – wchodzimy do dwóch pontonów”. O godz. 17.32 straż przybrzeżna odebrała ostatnią transmisję. Słychać było odliczający dziecięcy głos, tak aby każdy, kto ich słyszy, mógł umiejscowić ich pozycję na mapie.

Na wezwanie pomocy odpowiedziało kilka statków, w tym lotnikowie marynarki amerykańskiej „Roosevelt”, z którego pokładu wystartował samolot ratowniczy. Było już jednak za ciemno i załoga wylądowała na pobliskim lotnisku, nie wracając na okręt.

⁵³ Międzynarodowe Stowarzyszenie Samotnych Żeglarzy Oceanicznych, którego patronem był Slocum Joshua (1834-1909), żeglarz amerykański, urodzony w Kanadzie. Pierwszy żeglarz, który w latach 1895-1898 odbył rejs dookoła świata w ciągu 380 dni na jednomasztowym jachcie „Spray”. Zaginał wraz z jachtem podczas następnego rejsu. *Nowy Leksykon PWN*, Warszawa 1998, s. 1609.

⁵⁴ Trójkąt Bermudzki – obszar w kształcie trójkąta na Oceanie Atlantyckim między Florydą, Bermudami i Puerto Rico, w którym miały miejsce liczne tajemnicze zaginięcia statków i samolotów, do dzisiaj nieodnalezionych.

Poszukiwania wszczęte przez straż przybrzeżną na przestrzeni 1800 mil utrudniały wzburzone morze i zła widoczność. Akcja poszukiwawcza trwała 5 dni i ostatecznie została zakończona 18 stycznia 1964 r. Jacht i wszyscy uczestnicy rejsu zaginęli bez śladu. Mający wśród żeglarzy złą sławę Diabelski Trójkąt po raz kolejny dał o sobie znać, pochłaniając nowe ofiary. W czasopiśmie „Motor Sailing” w numerze z kwietnia 1964 r. redaktor naczelny napisał: „Krzysztof był wiernym kochankiem mórza i wiejących nad nimi wiatrów. Wrócił do swego prawdziwego domu”.

Bibliografia

Źródła archiwalne

Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum gen. Sikorskiego w Londynie (AIPiMS). Kwestionariusz osobowy i Zeszyt Ewidencyjny założone w 1941 r. przez Komendę Uzupełnień nr 2 w Blackpool z chronologicznym przebiegiem służby od 16 lipca 1941 do 6 listopada 1946 r. (szkolenia, przydziały, awanse, odznaczenia) [bez sygn.].

Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum gen. Sikorskiego w Londynie (AIPiMS). Fiszki personalne z okresowymi adnotacjami o przebiegu służb, sygn. LOT.A.V. Kartoteka PSP.

Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum gen. Sikorskiego w Londynie (AIPiMS). Karty kwalifikacyjne za czas pełnienia służby w latach 1943-1946.

Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum gen. Sikorskiego w Londynie (AIPiMS). Wniosek o nadanie Krzyża Virtuti Militari V klasy, nr 12/575, sygn. A.XII.85/174/278.

Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum gen. Sikorskiego w Londynie (AIPiMS). Operations Record Book No. 301 (Polish) Squadron.

Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum gen. Sikorskiego w Londynie (AIPiMS). Kartoteka członkowska Stowarzyszenia Lotników Polskich, sygn. LOT.A.VI.

Archiwum Polskiej Prowincji Zakonu Pijarów w Krakowie. Sprawozdanie Dyrekcji Zakładu Naukowo-Wychowawczego oo. Jezuitów w Bąkowicach pod Chyrowem za rok szkolny 1935/1936.

Archiwum Polskiej Prowincji Zakonu Pijarów w Krakowie. Świadcstwo ukończenia w roku szkolnym 1936/1937 Gimnazjum Ogólnokształcącego oo. Pijarów w Rakowicach przez Krzysztofa Grabowskiego.

Archiwum Prywatne Marka Zgórniaka z Krakowa. Testimonium matrimonii contracti Józefa Grabowskiego i Anny Jurkiewicz.

Archiwum Prywatne Marka Zgórniaka z Krakowa. Monografia domu urodzonych Grabowskich z Konopnicy herbu Oksza opracowana przez Jana z Konopnicy Grabowskiego (cz. I i II), Warszawa 1942 [mps].

Archiwum Prywatne Marka Zgórniaka z Krakowa. Życiorys Józefa Grabowskiego z 17 stycznia 1927 r. [rkps].

Czasopisma

„Gazeta Polska” z 3 maja 1943, Jerozolima (Palestyna) [brak numeru].

„Dziennik Polski i Dziennik Żołnierza” z 25 lipca 1959, Londyn [brak numeru].

Pisma

Pismo urzędowe Wojskowego Centrum Informacji Personalnej Ministerstwa Obrony Wielkiej Brytanii w Northolt (Middlesex) z dnia 20 lipca 2011. Znak: 3/P-2531/APC/POL/G do Mrs Daisy Richardson w Fort Lauerdale, Floryda, USA, w sprawie szczegółów służby wojskowej polskiego lotnika P-2531 kapitana Krzysztofa Grabowskiego w Polskich Siłach Zbrojnych pod brytyjskim dowództwem od 16 czerwca 1941 do demobilizacji 6 listopada 1946 r.

Urząd Stanu Cywilnego w Przemyślu. Księga urodzeń Zasania 1919-1923, s. 262, L.P. 19.

Listy (prywatne archiwum autora artykułu)

List Adama Hałata do autora artykułu z 7 grudnia 2014 r.

List Marka Zgórniaka do autora artykułu z 5, 17 i 26 sierpnia, 18 września i 5 października 2013 r., 24 marca, 8 maja i 7 lipca 2014 r.

List Zenona Dudka ze Szczytnej do autora artykułu z 16 stycznia 2014 r.

Opracowania

Bieniecki K., *Lotnicze wsparcie Armii Krajowej*, Kraków 1994.

Bieniecki K., *Polskie załogi nad Europą 1942–1945. Polacy w operacjach specjalnych*, Warszawa 2005.

Borden, C.A., *Sea Quest*, New York 1967.

Cynk J.B., *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943, t. I, 1943-1945, t. II*, Gdańsk 2001, 2002.

Grabowski, Count Christopher de, *Casting Off. A Solo Atlantic Voyage* (publikacja wydana w 2012 r. w USA przez siostrę żeglarza Daisy de Grabowski Richardson).

Jeffrey A.-K.T., *The Bermuda Triangle*, New York 1975.

Urbańczyk, A., *A jednak żeglowaliśmy. Jachting polski w latach 1945-1989*, Kraków 2013.

Urbańczyk, A., *Polski samotny jachting oceaniczny 1936-1996*, Kraków 1998.

Urbańczyk A., *Samotne rejsy. Sto lat samotnego żeglarstwa*, Warszawa 1972.

Wielka ilustrowana encyklopedia powstania warszawskiego, t. 6, Warszawa 2004.

Zgórniak M., *W nurcie koloryzmu. Twórczość Anny Grabowskiej (1895-1965)*, [w:] *Magistro et Amico amici discipulique. Lechowi Kalinowskiemu w osiemdziesięciolecie urodzin*, Kraków 2002.



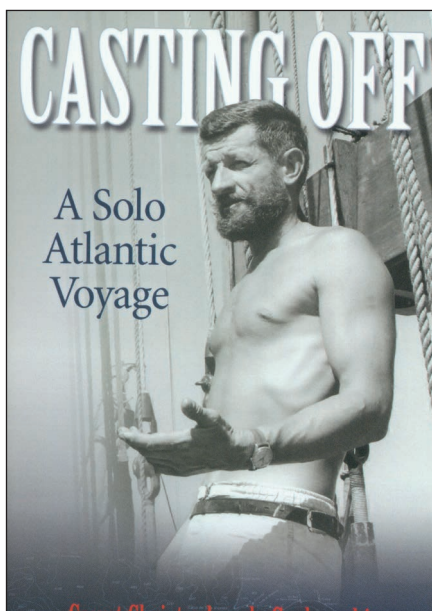
Jacht Enchantress, na którym Krzysztof Grabowski odbył swój ostatni rejs.
Fot. ze zbiorów Daisy Richardson



Krzysztof Grabowski podczas pracy w czasie przygotowań do rejsu życia.
Fot. ze zbiorów siostry Daisy Richardson



Krzysztof Grabowski, Benghazi, Libia, około 1947 r.
Fot. ze zbiorów Daisy Richardson



Pamiętnik Krzysztofa Grabowskiego wydany w 2012 roku w USA
przez jego siostrę Daisy Richardson

Abstract**Krzysztof Jerzy Grabowski (1921–1964) —
Airman and Sailor**

This article presents the story of Krzysztof Jerzy Grabowski, an airman and a sailor, whose colorful biography is so vast that it could be shared among several people. It follows his activities in his hometown of Przemysl, where he spent his burgeoning years, and then in the region of Bielsko-Biala, where his family moved at a later time. As an elementary school student in the Jesuit school in Bakowice, the 11 year-old Krzysztof was taken for a trip to Gdynia by his father. Young Grabowski saw the sea for the first time and it impressed him so much that he promised himself to become a sailor. In the school year of 1937-1938 he started studying at the school of Maritime Trade. Convinced of an inevitable war in Europe, Krzysztof's father sent his son to Chile to study under his university friend's guardianship in 1938. It is in Chile that Krzysztof passed his matura exam and later started his economic studies. After the death of his guardian, Grabowski returned to Europe and enlisted as a volunteer in the Polish Air Force in the United Kingdom in 1941. He qualified for the position of an air gunner and participated in many air operations. He became a captain of the British Air Force and distinguished himself on many occasions.

He married his wife in London, and emigrated with her to Spain, and later to Libya, where he worked as a bartender in a hotel. Then they moved to Tunisia and he worked there as a reporter in an American embassy.

All the while he did not neglect his passion for sailing. In his youth he dreamed of sailing across the Atlantic alone, and so in 1959 he sailed from Tangier in Morocco on a yacht called Thetys, and after 84 days he arrived in New York. He was the first Polish man to cross the Atlantic Ocean alone.

In January 1964, Grabowski headed to Tahiti from Charleston in South Carolina on the yacht called Enchantress.

On January 13 the yacht sent an SOS signal from the Bermuda Triangle near Jacksonville, Florida, as it began to sink. The rescue operation lasted 5 days. Unfortunately, the yacht and all the participants of the voyage disappeared without a trace.

Keywords:

World War II, Polish Air Force in the United Kingdom, No. 301 Polish Bomber Squadron, No. 1586 Flight, Atlantic Ocean, sailing, sea and ocean voyages, voyage alone, Bermuda Triangle, unexplained death