

Szacunek dla historii



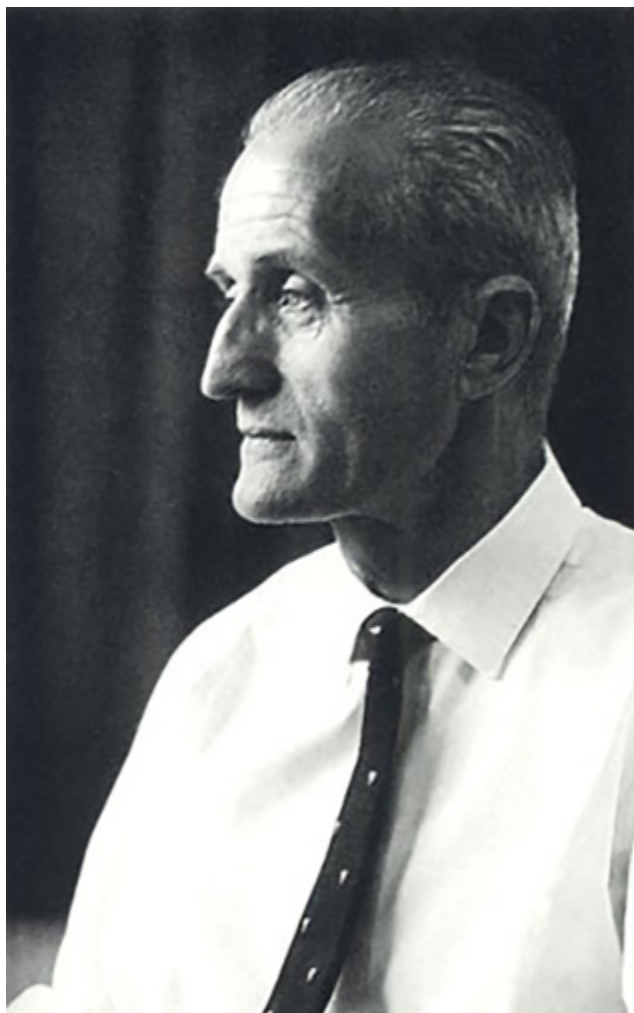
Józef Garliński z żoną Eileen, Londyn, lata 70. XX w., fot. Biblioteka Uniwersytecka KUL.

Florian Śmieja (*Mississauga, Kanada*)

Historyk Józef Garliński (1913-2005) bezustannie przypominał

Anglosasom o polskim wkładzie w II wojnę światową. Dopominał się o uznanie zasług Polaków w rozpracowaniu niemieckiej maszyny szyfrowej Enigma, informował o nieznanym aspekcie obozu zagłady Auschwitz wydając książkę "Fighting Auschwitz" o organizowanym przez Polaków ruchu oporu, mającym za zadanie przechwycenie władzy w obozie w odpowiednim momencie.

Gdy zaproszony przez Klub Dyskusyjny do London, Ontario, przyleciał z Londynu, lokalna gazeta kanadyjska opublikowała ogromne zdjęcie jego przedramienia z numerem oświęcimskim, wywołując konsternację i wielką dyskusję.



Józef Garliński, fot. Biblioteka Uniwersytecka KUL.

Z czasem Garliński stał się instytucją, po upadku rządów komunistów w Polsce odwiedzał kraj z odczytami. Spotkałem go we Wrocławiu, w Anglii wręczył mi nagrodę literacką w 1991 roku. Długo piastował prezesurę Związku Pisarzy Polskich na Obczyźnie, był ambitny, ale także ofiarny i pracowity, a do społecznej pracy niewielu się paliło.

Po wielu latach urzędowania zastąpił go prof. Mieczysław Paszkiewicz, poeta i historyk sztuki, ale wkrótce zmarł i wtedy jego funkcję objęła poetka i długoletni wydawca Oficyny Poetów i

Malarzy, Krystyna Bednarczyk.



Bohdan Jan Ejbich

Witałem sagę o polskiej eskadrze myśliwskiej 303 "A Question of Honour" Lynn Olson i Stanley'a Clouda kilka lat temu z entuzjazmem i miło mi, że gościliśmy autorów w Toronto i że ich

książka wydana została po polsku. Pamiętam jeszcze, że wystarczyło w owych czasach entuzjazmu dla polskich lotników – nosząc polski mundur wojskowy, nie płaciło się za transport publiczny w Anglii.

Tę sławę polskich skrzydeł pomnażał także mieszkający w Toronto, a zmarły w 2013 r. w wieku 97 lat, inż. Bohdan Ejbich. Zapisawszy piękną kartę bojową, 44 loty bombowe, jako kapitan pilot po kilku latach w Anglii przeniósł się do Kanady, gdzie dał się poznać jako wiarygodny społecznik i autor ośmiu książek opowiadających o przeżyciach własnych, a także kolegów i towarzyszy, m.in. legendarnego płk. Bolesława Orlińskiego.

Historia domu Pod Bocianami



Dom Pod Bocianami. Najpiękniejszy ganek drewniany w Łańcucie, fot. Wrzesław Żurawski.

Teresa i Wrzesław Żurawscy

O uroku Łańcuta stanowi nie tylko magnacka rezydencja Lubomirskich i Potockich, ale także zabytkowe, malowniczo rozsiadłe w ogrodach wille i domy, które nadały miastu niepowtarzalny charakter. Najstarsze z zachowanych pochodzą z XIX w. Należy do nich parterowy, typowo miejski dom *Pod Bocianami*, tym bardziej cenny - bo drewniany, do naszych czasów zadbane i remontowany przez właścicieli z pełną świadomością jego wartości historycznej i zabytkowej. Ze względu na budulec, jakim jest drewno, zabytki tego typu są bardziej narażone na niekorzystny upływ czasu, pogody i...

człowieka, który (strach pomyśleć) przez nieostrożność może zaprószyć ogień. Z powyższych względów liczna kiedyś w Łańcucie zabudowa drewniana prawie zniknęła.

Na szczęście dom *Pod Bocianami* stoi w pełnej krasie: okazały, bogaty, strojny w detal ciesielski. Wybudowany został z modrzewia w drugiej połowie XIX w. dla rodziny drogomistrza Kaczorowskiego. Nadano mu kształt wydłużonego prostokąta. Usytuowany w obszernym ogrodzie - dłuższą elewację, ozdobioną gankiem, zwraca ku ulicy Paderewskiego, naprzeciwko należącego do *obszaru dworskiego* folwarku *na Górnem* (po II wojnie światowej teren szpitala).

Jak wynika z informacji opracowanych przez Z. Juchę w 1980 r. (karta ewidencji zabytków WUOZ Rzeszów) - w ostatnim dziesięcioleciu XIX w. dom rozbudowano. W 1934 r. dom *Pod Bocianami* nabyły rodziny dwóch braci: Maria i Franciszek Rzucidłowie oraz Józefa i Józef Rzucidłowie od nauczycielki szkoły powszechnej Dzierżyńskiej. Już w następnym roku nowi właściciele przeprowadzili remont generalny budynku, a w latach 60. XX w. wprowadzono instalację wodociągową. Na skutek modernizacji i remontów rozkład domu zmienił się. W pierwotnie dwutraktowym, amfiladowym układzie wnętrza zbudowano przez środek ścianę rozdzielającą dom na dwie połowy dla użytku i wygody dwóch rodzin. Zewnętrzny jego wygląd pozostał niezmienny - dwuspadowy blaszany dach

przykrywa oszalowaną deskowaniem wydłużoną bryłę.



Dom Pod Bocianami przy ul. Paderewskiego w Łańcucie, fot. Wrzesław Żurawski.

Prawdziwą ozdobą budynku jest okazały przeszklony ganek na środku elewacji frontowej. W jego trójkątnym szczycie, oszalowanym w drobną łuskę, umieszczono symetrycznie parę zwróconych ku sobie bocianów, wyciętych z drewna i malowanych. Od tej ozdoby do drewnianego modrzewiowego domu przylgnęła nazwa *Pod Bocianami*. W dużych, zamkniętych łukiem, przeszklonych oknach i drzwiach ganku wprowadzono drobne regularne podziały geometryczne, a pod oknami w szalunku - profilowo wycięte ornamentalne deskowanie.

Niezwykłe bogate jest obramienie okien budynku. W elewacji frontowej umieszczone po obu stronach ganku, po dwie bliźniacze pary otworów okiennych flankowane są kanelowanymi smukłymi półkolumnkami i zwieńczone trójkątnymi, wycinanymi z desek szczytami; w dolnej części wsparcie dla kolumniek dają snycerowane konsolki, połączone toczonym wałkiem - rodzajem parapetu z podwieszonym ażurowym, wycinanym ornamentalnie fartuszkiem pod każdym oknem.

W układzie wewnątrz domu zachowała się stara stolarka drzwiowa, podłogi, stropy oraz... niepowtarzalny klimat, pielęgnowany przez kolejne pokolenia spadkobierców rodziny Rzucidłów po dzień dzisiejszy. Smakowaniu tej staropolskiej gościnnej atmosfery sprzyjały, zapamiętane jeszcze z lat 80. i początku 90. XX w. wizyty w domu *Pod Bocianami*, okraszone pięknymi opowieściami Bogusława Rzucidły (syna Józefa), gdy siedząc w wygodnych fotelach i pijąc aromatyczną herbatę słuchaliśmy pogawędek o czasach przedwojennych, wojennych i powojennych. Jakże miłą dla nas okazała się retrospekcja tych opowieści przywołana w 2017 r. przez Państwa Jankowskich w tymże domu *Pod Bocianami*, świeżo i z sercem wypielęgnowanym do oryginalnej deski, belki stropowej czy mebla.



Bociany schowane pod dachem, fot. Wrzesław Żurawski.

Trzeba wiedzieć, że z domem *Pod Bocianami* wiąże się emocjonujący epizod z czasu II wojny światowej. Dnia 23 kwietnia 1944 r. z lotniska w Campo Cassale koło Brindisi wystartował brytyjski samolot Halifax JP 224 o imieniu „Rita”. Miał dokonać zrzutu broni i zaopatrzenia dla Armii Krajowej w rejonie Opola Lubelskiego. W wyniku awarii silników (na skutek

ostrzału przez samolot niemiecki) siedmioosobowa załoga wyskoczyła z maszyny przed jej rozbiciem w okolicach Tarnogóry koło Sarzyny. Lotnicy przeżyli. **Oscar Congdon** oraz **Edward Elkington Smith** dostali się do niewoli niemieckiej, skąd po wojnie wrócili do Wielkiej Brytanii. **James Caradog Huges**, **Charles Keen**, **Thomas Storey** (pilot) i **Patric Stradling** dostali się pod opiekę oddziałów partyzanckich Batalionów Chłopskich „Ojca Jana”, następnie przekazani oddziałowi AK „Kmicica”, a następnie oddziałowi partyzantów AL „Muchy” i sowieckich, którzy zorganizowali ich ewakuację lotniczą przez Kijów i Moskwę do Murmańska, skąd wrócili do Wielkiej Brytanii.

Siódmy z lotników, sierżant **Walter Davis**, radiotelegrafista, był ukrywany w rodzinie państwa Deców w gajówce w Smolarzynach, następnie w Rakszawie. Spotkał się z angielskim wojskowym przechowywanym przez AK **Jamesem Bloomem**, uciekinierem z niemieckiego obozu jenieckiego. **James Bloom** wstąpił do AK i został zaprzysiężony pod pseudonimem „Antek”. Korzystał z pomocy rodziny Sowów z Soniny, których córkę Katarzynę poślubił w warunkach konspiracyjnych. Obaj Anglicy wraz z francuzem **Henri Roustanem** (przypuszczalnie także uciekinierem z obozu) dostali się pod opiekę Zenona Szusta w Łańcucie. Przechowywani byli w domu *Pod Bocianami* przy ul. Paderewskiego 12 w rodzinie Józefa Rzucidło.

Józef Rzucidło ur. W 1891 r. był prawnikiem, absolwentem Uniwersytetu we Lwowie. Pracował w Banku Ziemskim, a następnie w Sądzie Powiatowym w Łańcucie jako kandydat notarialny, asesor notarialny, p.o. sędziego, notariusz. Jego biuro mieściło się w willi Fangorów przy ul. Mickiewicza. Po wojnie został kierownikiem Państwowego Biura Notarialnego. Był ostatnim prezesem Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w Łańcucie, zmuszony w 1946 r. do oddania Starostwu Powiatowemu kluczy do budynku Towarzystwa. W 1939 r., w czasie okupacji niemieckiej, aresztowany i katowany przez gestapo, następnie osadzony w obozie w Pustkowie, gdzie przebywał 18 miesięcy do 1943 r.

Aliantami zajmował się również syn Józefa, **Bogusław Rzucidło** ur. w 1920 r. żołnierz AK ps. „Bob”, zaprzysiężony we wrześniu 1943 r. Kolportował on prasę podziemną, prowadził nasłuch radiowy, a dzięki znajomości języków niemieckiego, angielskiego i francuskiego był łącznikiem między placówkami AK i zbiegłymi z niewoli żołnierzami alianckimi. Załatwiał on ślub kościelny **Jamesa Blooma** „Antka” i zorganizował mu wesele we własnym domu.

Walter Davis przebywał w domu *Pod Bocianami* od kwietnia 1944 r. do lutego 1945 r. Alianci zamieszkiwali okresowo także w innych miejscach w Łańcucie i okolicy, między innymi w wieżyczce willi Cetnarskich przy ul. Konopnickiej 29.

Ukrywanymi opiekowali się także Helena Pawłowska i jej brat sierżant żandarmerii WP Roman Pawłowski, żołnierz AK ps. „Rom”. Zenon Szust, poliglota, miłośnik poezji i muzyki umożliwił także potajemnie **Walterowi Davisowi** grę na organach w łańcuckiej farze. Po wojnie **Walter Davis** został ewakuowany przez Kijów, Odessę i drogą morską do Wielkiej Brytanii, gdzie został organistą w kościele parafialnym w Eversley.



Uroczystość odsłonięcia tablicy pamiątkowej z udziałem młodzieży I LO. W jasnym garniturze gospodarz – pan Janusz Jankowski, fot. Aleksandra Ruszel.



Goście uroczystości: siedzi Maria Szpunar – siostra żony Jamesa Blooma „Antka”, stoją od lewej: Magdalena Lew-Strawa (wnuczka Marii Szpunar), Dorota Szpunar (córka Marii Szpunar) i Teresa Bagińska – Żurawska, fot. Aleksandra Ruszel.

Po wojnie Józef Rzucidło za swoje zasługi został uhonorowany przez brytyjskie władze wojskowe dyplomem wdzięczności.

W 1946 r. Biuro Attache Wojskowego Ambasady Brytyjskiej w Warszawie reprezentowane przez majora J. F. Fillinghama przekazało Józefowi Rzucidło kwotę 20.000 zł tytułem rekompensaty za przechowanie angielskich wojskowych w czasie

okupacji niemieckiej. Obdarowany, jak sam napisał, przyjął pieniądze „na usilne życzenie” *attache* i przeznaczył je w całości na cele społeczne.

Połowę tej sumy czyli 10.000 zł na pomoc dla 20 uczniów 1 L.O. w Łąncucie pochodzących z biednych rodzin. Zostali oni wytypowani przez Radę Pedagogiczną. Zachowała się imienna lista z potwierdzeniami odbioru.

5.000 zł Józef Rzucidło przeznaczył na odnowienie Kościoła Mariackiego w Krakowie składając je na ręce ks. prałata dr Ferdynanda Machaya - proboszcza.

Pozostałe 5.000 zł otrzymał zaś Główny Komitet Uczczenia Pamięci Wincentego Witosa w Warszawie z przeznaczeniem na budowę Uniwersytetu Ludowego im. W. Witosa w Wierzchosławicach.

Wszystkie dokumenty w tej sprawie pozostały w rodzinie Rzucidłów i są przechowywane do dziś.

W lipcu 2018 r. państwo Małgorzata i Janusz Jankowscy umieścili na domu *Pod Bocianami* tablicę informującą o alianckich gościach w czasie wojny. Przypomina ona o zaangażowaniu łańcucian w walkę podziemną, ich doskonałej organizacji i niezłomnej postawie moralnej.



This certificate is awarded to

JOZEF RZUCIDLO

*as a token of gratitude for and appreciation
of the help given to the Sailors, Soldiers
and Airmen of the British Commonwealth
of Nations, which enabled them to escape
from, or evade capture by the enemy.*

*Air Chief Marshal,
Deputy Supreme Commander,
Allied Expeditionary Force*

1939-1945

W opracowaniu wykorzystano informacje z książki Stanisława Jankowskiego „Ostatni lot Halifaxa” oraz dokumenty z archiwum rodziny Rzucidłów.

Janusz Żurakowski.

Zapiski z łąki.



Janusz Żurakowski na swojej łące, fot. M. Kusiba.

Marek Kusiba (*Toronto, Kanada*)

Z wysokości trzech kilometrów łąka na skraju ontaryjskiego jeziora Kamaniskeg wygląda jak znaczek pocztowy przyklejony do zielonej koperty. Łąkę wypatrzył pilot doświadczalny z kabiny testowanego supersonicznego myśliwca przechwytyjącego, którego zadaniem miała być obrona Ameryki Północnej przed rosyjskimi bombowcami. Gdy w 1959 roku zlikwidowano produkcję najlepszego samolotu świata tamtej doby – na własne życzenie rządu kanadyjskiego – pilot wraz z rodziną osiedlił się na upatrzonej łące. Wkrótce przyjechali inni, łąka zakwitła namiotami, powstała mała ojczyzna Polaków. Nazwisko pilota:

Janusz Żurkowski. Nazwa myśliwca: CF-105 Avro Arrow. Adres małej ojczyzny: „Kartuzy Lodge”, 1 Arrow Drive, Barry’s Bay, ontaryjskie Kaszuby.

20 lutego minęło 60 lat od dnia, który zapisał się czarną kartą w historii Kanady, a w życiu Janusza Żurkowskiego wyznaczył cezurę: zakończył życie lotnicze, a rozpoczął – osadnicze. W tym roku mija także 105 rocznica urodzin i 15 rocznica śmierci pułkownika Żurkowskiego – we własnym łóżku, w sędziwym wieku lat 89. Popularny w Kanadzie „Żura” spędził łącznie w powietrzu blisko trzy lata, będąc zawsze wierny zasadzie, że są dobrzy lotnicy i... starzy lotnicy.

Ziele na kraterze, mała świnka i Merian Cooper

Pana Janusza znałem blisko dwadzieścia lat, rozmawialiśmy przeważnie o lataniu, jako że pochodzę z lotniczej rodziny. Z panią Anną Danielską-Żurkowską rozmawialiśmy z kolei o literaturze. A zaczęło się wszystko od... Melchiora Wańkowicza: pani Anna dobytek kiedyś z szuflady położyła listy i *Ziele na kraterze* z dedykacją autora, odwiedzającego Żurkowskich 7 czerwca 1954 roku:

Państwu Januszowstwu Żurkowskim z życzeniami, aby ich przemile „ziele” nie wzrastało na żadnym już – kraterze.

Anna Danielska-Żurakowska pisała wiersze, studiowała romanistykę, była też dziennikarką radiową. Razem z Julią Hartwig i Anną Kamieńską, jej szkolnymi koleżankami, pisały w czasie okupacji sztukę dla rannych żołnierzy. Potem drogi ich się rozeszły. Danielska uciekła do Francji, by poślubić miłość swej wczesnej młodości, oficera lotnictwa, jednego z bohaterów bitwy o Anglię i lotnictwa brytyjskiego po wojnie, gdy bił międzynarodowe rekordy i wymyślał figury akrobacyjne, będące dotąd nie do pomyślenia. O Januszu Żurakowskim wiedziałem (prawie) wszystko, pytałem więc o sztukę, ale pani Anna wolała mi opowiedzieć o... małej śwince, którą widziała u chłopca, gdy ją gonił dookoła podwórka bez wyraźnego powodu. Zapytała wreszcie, po co to robi? A on na to, że Niemcy kazali mu ją z rana odstawić na punkt i że on chce im ją oddać nieco chudsza...

Z panią Anną i panem Januszem rozmawialiśmy także o Macieju Słomczyńskim, kongenialnym tłumaczu *Ulissesa*, którego ojciec, Amerykanin Merian Cooper był współtwórcą Eskadry Kościuszkowskiej i wraz z 20 amerykańskimi lotnikami walczył ramię w ramię, a raczej skrzydło w skrzydło z Polakami w wojnie polsko-bolszewickiej. Późniejszy Dywizjon 303, „Kościuszkowski”, godny spadkobierca dokonania początku „Legionu Amerykańskiego” w lotnictwie II RP, okazał się najlepszym dywizjonem Bitwy o Anglię, w której walczyli także mieszkający tuż obok siebie na ontaryjskich Kaszubach Janusz Żurakowski oraz Kazimierz Szrajer, który zaczynał od roli

mechanika w Dywizjonie 303, a potem w Eskadrze Specjalnego Przeznaczenia latał w „mostach powietrznych” do okupowanej Polski, podczas blokady Berlina i do głodującej Biafry.



Fot. M. Kusiba.



Arrow Drive - dróżka dojazdowa do Kartuzy Lodge, fot. M. Kusiba.

Do nauki nie wykazywałem zbytniego zapału...

Historia Janusza Żurakowskiego bierze swój początek na kresach dawnej Rzeczypospolitej w roku wybuchu pierwszej wojny światowej: urodził się 12 września 1914 roku w Ryżawce niedaleko Kijowa. Jego ojciec ukończył medycynę i był lekarzem fabrycznego osiedla tamtejszej cukrowni. Po wybuchu rewolucji w Rosji rodzina Żurakowskich herbu Sas straciła dobra dziedziczne Żytniki niedaleko Humania. Gdy wschodnie granice Polski ustalono w Traktacie Ryskim, Żurakowscy w marcu roku 1921 postanowili przedostać się do odrodzonej z popiołów Rzeczypospolitej.

Podróż trwała kilka tygodni. Wozem konnym, z pięciorgiem dzieci. Mały Janusz miał siedem lat. Przekradali się nocą. Przez

granicę przeprowadził ich kurier-przewodnik. Dotarli do Garwolina, gdzie ojciec Janusza otrzymał posadę lekarza powiatowego. Później, w roku 1927 rodzina przeniosła się do Lublina. Jan trafił do gimnazjum im. Stanisława Staszica. – Do nauki nie wykazywałem zbytniego zapału – mówił – za to, za przykładem starszego brata Bronisława, który był entuzjastą lotnictwa i budował szybowiec, dużo czasu poświęcałem budowie modeli latających.

Pierwszy w życiu lot odbył w roku 1929, w Lubelskim Klubie Lotniczym. Lot był nagrodą za pierwsze miejsce w wojewódzkim konkursie modeli latających. Ta krótka chwila w powietrzu związała Żurakowskiego z lotnictwem na całe życie. Pomysł zostania lotnikiem sprowadził mu na głowę gwałtowny sprzeciw ojca, który zadbał o to, żeby koledzy-lekarze z komisji w Centrum Badań Lotniczych w Warszawie „odwalili” 18-letniego kandydata na kurs szybowcowy. Januszowi rzekomo doskwierała „gruźlica obojczyka”.

Był wściekły, ale nie złożył broni: zapisał się na kurs i samodzielnie oderwał się od ziemi w Szkole Szybowcowej Polichno-Pińczów. Zdobył kategorie pilotażu A i B. Podczas następnych wakacji, na kolejnym obozie szybowcowym, uzyskał kategorię C. Było to już po majowej maturze. Jego brat Bronisław studiował na warszawskiej Politechnice, siostry też wybierały się do stolicy na studia. Janusz zdecydował się ulżyć finansom ojca:

zgłosił się na ochotnika do wojska. Jako maturzysta miał prawo wyboru broni. Wybrał oczywiście Szkołę Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Dęblinie.

Lotnicze ziarna i pęknięta czaszka

Dęblińską Szkołę Orląt ukończył w roku 1937, w stopniu podporucznika pilota. Tuż po uroczystej, dziesiątej promocji, wybrał się na urlop wakacyjny na szybowisko w Pińczowie. Odbił tam piętnastogodzinny lot na szybowcu Komar, co było dużym osiągnięciem biorąc pod uwagę dość prymitywną konstrukcję szybowca i warunki latania. Startowało się wtedy bez użycia samolotów holujących, ani mechanicznych wyciągarek, za to przy pomocy dwóch lin gumowych i sześciu ludzi, którzy na komendę „naciągaj” ruszali pędem w dół zbocza naprężając liny, a szybowiec wyskakiwał w powietrze jak z procy.

W lipcu 1938 roku podporucznik Żurkowski wybrał się na kolejny urlop do znanej już w Europie Akademii Szybowcowej w Bezmiechowej na Podkarpaciu. Akademia zasłynęła w maju owego roku, gdy jeden z jej młodych pilotów, Tadeusz Góra, po starcie z Bezmiechowej doleciał aż pod rodzinne Wilno, bijąc rekord świata długości przelotu (578 km) i zdobywając pierwszy na świecie Medal Lilienthala. A rok wcześniej Wanda Modlibowska latała nad tym bieszczadzkiem szybowiskiem 24 godziny i 14 minut, bijąc rekord świata długości lotu Hanny

Reitsch, zwanej „pilotką Hitlera”.

Takie lotnicze ziarna kiełkowały w duszy Żurakowskiego. I on próbował Bezmiechowej, lecz nawyki z szybkich samolotów myśliwskich o mało nie doprowadziły do tragedii. Zaraz po starcie położył szybowiec Delfin w zbyt ostry skręt, uderzając w świerk na stoku. Młody lotnik rozbił sobie głowę i z czaszką pękniętą na długości ośmiu centymetrów najpierw wydostał się z kabiny i zszedł z drzewa, a potem dowlóknął się do zabudowań Akademii na szczycie góry – ale nie pamiętał, jak tego dokonał.

Zabawy w kotka i myszkę z Dornierami

Jesienią 1938 roku latał już na samolocie PZL-11 w 161 Eskadrze Myśliwskiej Szóstego Pułku Lotniczego we Lwowie. Głowa zagoiła się, a myśli coraz częściej zaczęła zaprzętać wojna. Został odkomenderowany ze swego Pułku do Dywizjonu Specjalizacji Myśliwskiej w Ułężu pod Dęblinem. Wojna wisiała na włosku podczas ostatniego lata tamtej epoki, które młody pilot Żurakowski spędził, jak zwykle, na lotnisku. Aż wreszcie spadła wojna na Polskę jak jastrząb z nieba.

- Wystawiliśmy w pogotowiu trzy stare „pezetelki siódemki” [PZL-7], samoloty używane do nauki strzelania – wspominał pan Janusz. W czasie jednego z nalotów na Dęblin przeszedłem swój chrzest bojowy. Mój stary samolot szkoleniowy miał małą

szybkość i gdy tylko zaczynałem strzelać do bombowców, Niemcy dodawali gazu i Dornierey mi uciekały, by za chwilę zwolnić i strzelać do mnie. Wynik tej zabawy w kotka i myszkę był znikomy: za jednym bombowcem wlokła się biała smuga paliwa z przestrzelonego zbiornika, a ja miałem kilka niegroźnych dziur w skrzydle.

Gdy siedemnastego września 1939 roku pojawiły się na niebie dwusilnikowe, pękate samoloty z czerwonymi gwiazdami, pilot Żurakowski wiedział, że to początek końca. Polska nie miała żadnych szans w walce na dwa fronty. Przyszedł rozkaz ewakuacji personelu lotniczego do Rumunii, gdzie doszły lotników wieści, że Anglia wysłała dla polskich pilotów statek wyładowany myśliwcami Hurricane. Lecz Rumunia w strachu przed Hitlerem zamknęła pilotów w obozach internowania.

Żurakowski „zmienił” zawód na „leśnik” i po wielu perypetiach udało mu się razem z grupą lotników w cywilnych ubraniach wypłynąć z portu Balcic nad Morzem Czarnym. Po tygodniu zawinęli do Bejrutu, potem odpłynęli francuskim statkiem do Marsylii. Wojna rozgorzała na dobre, a kilka tysięcy młodych lotników i personelu naziemnego z Polski oczekiwało na decyzję komisji polsko-brytyjsko-francuskiej, która w końcu zdecydowała i o losie porucznika Żurakowskiego: pod koniec stycznia 1940 roku znalazł się w Anglii.



Avro Arrow w locie, fot. z archiwum Żurakowskich.

Wstręt do angielskiej herbaty i śmietanka lotników

Anglicy z początku nie dowierzali sile ducha i lotniczego talentu młodych myśliwców z dalekiej Polski: zamierzali przeszkolić ich na bombowcach. – Wydawało nam się, że duma nie pozwala Anglikom, aby obcokrajowcy bronili ich ojczyzny – wspominał pan Janusz. Ale po upadku Francji, w walkach nad którą lotnictwo angielskie poniosło ogromne straty, schowali Brytyjczycy swoją dumę do kieszeni. W początku sierpnia 1940 roku Żurakowski, po krótkim przeszkoleniu, rozpoczął służbę w 234 Dywizjonie Myśliwskim RAF. Rozpoczęła się Bitwa o Wielką Brytanię. Żurakowski walczył w dywizjonie angielskim, ale w powietrzu były też dwa polskie dywizjony RAF – 302 i 303.

Latali na okrągło. Straty były duże, spowodowane także nieludzkim zmęczeniem. W połowie września z dwudziestu paru pilotów Dywizjonu 234 zostało mniej niż dziesięciu. Wtedy wycofano ich do Kornwalii, co nie przypadło do gustu Żurakowskiemu, który w czasie tych morderczych zmagania zdołał zestrzelić na swoim Spitfire'rze trzy Messerschmitty (plus jeden prawdopodobnie), ale i sam został zestrzelony nad wyspą Wight, co wywołało w nim przejściowy wstręt do angielskiej herbaty, gdyż w każdym domu częstowany był tradycyjną „cup of tea”.

Wraz z porucznikiem Oleńskim poprosił o przesunięcie z cichej Kornwalii w bardziej aktywny rejon. Chcieli się dalej bić. Trafili do 609 Dywizjonu RAF w pobliżu Salisbury. Walczyli do końca Bitwy, która powoli wygasła. Dywizjon został przeniesiony w rejon Londynu, do osłony konwojów i pierwszych brytyjskich wypraw bombowych nad Niemcy. Tymczasem polskie Dowództwo Lotnictwa w Anglii zaczęło tworzyć nowe jednostki, wyciągając polskich pilotów z angielskich dywizjonów. W ten sposób w marcu 1941 roku Żurakowski został instruktorem wyszkolenia myśliwców, a w grudniu znalazł się w 315 polskim dywizjonie „Dęblińskim”. W kwietniu 1942 roku został dowódcą eskadry w 306-tym, a w parę miesięcy później dowódcą 316 Dywizjonu „Warszawskiego”. Wreszcie w lipcu 1942 roku objął funkcję zastępcy dowódcy Skrzydła w Northolt; prowadził skrzydło w czterdziestu lotach bojowych. Osłaniali amerykańskie „latające fortece” w wyprawach nad Niemcy.

„Zura” - jak zwali go brytyjscy koledzy - nie nadawał się do siedzenia za biurkiem. A taką rolę wyznaczyło mu polskie dowództwo, przenosząc go w roku 1943 do Dowództwa Lotnictwa Myśliwskiego na stanowisko oficera „taktyczno-treningowego”. Gdy więc dowiedział się, że w Imperialnej Szkole Pilotów Doświadczalnych było jedno miejsce dla Polaka - zgłosił się natychmiast. W marcu 1944 roku rozpoczął roczny kurs, razem ze śmietanką lotników z całego świata. Latał na wszystkim - od najmniejszych samolotów do bombowców. Zrobił też kilka lotów z lotniskowca, dzięki skierowaniu na pierwsze loty doświadczalne w Dywizjonie Morskim. Wreszcie trafił do dywizjonu prób samolotów myśliwskich. Usiadł za sterami pierwszych brytyjskich odrzutowców Vampire i Meteor.

Gdy kończyła się wojna, Żurakowski miał już oblatanych czterdzieści różnych typów samolotów; był znakomitym pilotem doświadczalnym, czego dowiódł ponad wszelką wątpliwość w lipcu 1945 roku, demonstrując odrzutowiec Vampire. Prasa lotnicza piała, zachwytem nie było końca: „The most brilliant exhibition probably ever seen” (prawdopodobnie najdoskonalszy pokaz widziany kiedykolwiek). W październiku na odrzutowym Hornecie zademonstrował pętlę z wyłączonymi obydwoma silnikami, by potem zadziwić widzów pełną akrobacją z jednym tylko pracującym silnikiem.

Owocem tych wyczynów była nie tylko sława, ale i od roku 1947

praca pilota doświadczalnego w angielskiej firmie lotniczej Gloster Aircraft, produkującej myśliwce Meteor i Javelin, które należało udoskonalać. „Zura” to potrafił. Przyszły więc kolejne sukcesy. Do największych zalicza jednak poślubienie swojej polskiej narzeczonej, Anny Danielskiej. Ich rodziny były przed wojną ze sobą zaprzyjaźnione, ojcowie-lekarze pracowali razem. Pan Janusz próbował sprowadzić panią Annę do Anglii zaraz po wojnie, ale nie było to łatwe. Kolejne próby kończyły się fiaskiem. W końcu jednak udało się jej wyjechać ze stalinowskiej Polski – po wstawiennictwie Jarosława Iwaszkiewicza. Ślub odbył się 13 maja 1948 roku w Paryżu.



Janusz Żurkowski na ramionach kolegów po pierwszym locie Avro Arrow, 25 marca 1958 r.

„Niezrównany pilot demonstracyjny” i pionowe „koła od wozu”

W osiem miesięcy później, w styczniu 1949 roku Żurkowski osiągnął siedem i pół mili wysokości lotu w siedem i pół minuty, co było rekordem świata, a w rok później ustanowił międzynarodowy rekord szybkości na trasie Londyn-Kopenhaga-Londyn i uzyskał miano „niezrównanego pilota demonstracyjnego”, jak pisał tygodnik „Flight” po pokazach w Belgii. Wreszcie na pokazach w Farnborough w roku 1951

zademonstrował lotniczemu światu pierwszą od lat dwudziestu nową figurę akrobacyjną, nazwaną przez francuski „Aviation Magazine” „Zurabatic Cartwheel”. – Zanotujmy, że akrobacja po angielsku jest „aerobatics” – pisali Francuzi – ponieważ Żurkowski ją wykonał, nazwa będzie „Zurabatics”. „Zura” wyciągał swój Meteor ostro w górę, zadławił jeden silnik i z drugim na pełnej mocy wykonywał półtora pionowego „koła od wozu”.

Wieści o wyczynach Żurakowskiego dotarły i za Ocean. Zakłady lotnicze A. V. Roe (zwane też Avro Canada) w Malton pod Toronto poszukiwały takiego właśnie pilota. Żurkowski został ich głównym pilotem doświadczalnym (Chief Test Pilot). W roku 1952 przeniósł się z rodziną (w Anglii urodziło się Żurakowskim dwóch synów, Jurek i Marek) do Kanady.

Jeszcze tego samego roku przekroczył barierę dźwięku na samolocie pościgowym CF-100 o prostych skrzydłach, „co narobiło trochę szumu, gdyż fachowcy nie wierzyli, że było to na tym samolocie możliwe” – jak skromnie wspominał pan Janusz. Fachowcy wierzyli za to w następcę CF-100 – myśliwiec przechwytyjący CF-105 Avro Arrow, który 25 marca 1958 roku Janusz Żurkowski oblatał. 14 września 1958 roku, w swoim dwudziestym drugim, ostatnim locie na Arrow, Żurkowski osiągnął szybkość Mach 1.86 (czyli prawie podwójną prędkość dźwięku). Lecz pomimo znakomitych osiągnięć i właściwości,

wspaniałych prognoz i niezwykłych perspektyw dla rozwoju przemysłu lotniczego w Kanadzie, produkcja samolotu została brutalnie wstrzymana przez konserwatywny rząd Johna Diefenbakera, który skazał tym samym zakłady A.V. Roe na zamknięcie.

Złamana Strzała i duch narodu

Ślady po złamanej Strzale zacierano z niezwykłą dokładnością, jak po przestępstwie. Na tereny zakładów Avro wkroczyło wojsko, by przypilnować pocięcia palnikami (sic!) istniejących już samolotów (łącznie 37 w różnych stadiach produkcji) oraz kanadyjskich silników Orenda, jak również zniszczenia całej dokumentacji. Samolot CF-105 Arrow był najwspanialszym technicznym osiągnięciem Kanadyjczyków w dziejach tego kraju. Był poza tym dzieckiem kochanym przez kanadyjską społeczność. Miłością do Arrow przepełnione były relacje prasowe z tamtych lat, późniejsze książki oraz filmy, zarówno dokumentalne, jak i para-dokumentalny, dwuodcinkowy film telewizji CBC.



Arrow latał jak ptak..., fot. z archiwum Żurakowskich.

Los Avro Arrow zdaje się obchodzić wszystkich. Krytycy decyzji twierdzą, że na życzenie Amerykanów, którzy bali się tak silnej konkurencji w przemyśle lotniczym po północnej stronie granicy, dokonano trwałego sabotażu na przyszłości Kanady. W wielu komentarzach od 60 lat słychać powracający motyw o duchu narodu, który wtedy, w tamten „czarny piątek” 20 lutego 1959 roku, uległ świadomemu zniszczeniu. Od swych narodzin na deskach kreślarskich do zniszczenia na terenie zakładów w Malton pod Toronto, myśliwiec CF-105 Arrow dawał liczne dowody swej wyjątkowości. Był samolotem rewelacyjnym, w opinii dwóch polskich oblatywaczy, Janusza Żurakowskiego i Władysława „Spuda” Potockiego. Przy pracy nad nim skupiono

najtęższe umysły konstruktorskie tamtych czasów. Kierował tym zespołem Jim Floyd o renomie konstruktora bijącego rekordy myśliwca CF-100 oraz pierwszego na świecie odrzutowca pasażerskiego Avro-Jetliner. Podobnie jak Arrow był to samolot w pełni kanadyjski, bardzo udany i zupełnie niedoceniony, o wiele lepszy od brytyjskiego Cometa, który, nie dopracowany technicznie, rozlatywał się w powietrzu. W 1949 roku wyprodukowano jeden egzemplarz Jetlinera, na więcej rząd kanadyjski nie złożył zamówień; w 1957 roku pocięto go na żyletki - zamiast postawić w muzeum. Warto dodać, że po likwidacji programu Arrow Floyd przeniósł do Anglii i razem z Francuzami skonstruował Concorde'a.

Arrow od pierwszych lotów wyrównywał rachunki zainwestowanych w nim nadziei. Jak powiedział Janusz Żurkowski, Arrow latał jak ptak, z każdym lotem wyżej i szybciej. Już w trakcie lotów próbnych stał się światową sensacją i został okrzyknięty najlepszą konstrukcją lotniczą doby powojennej, która technologicznie wyprzedzała wszystkie podobne konstrukcje o lat co najmniej dwadzieścia - tyle zabrało Rosjanom dorównanie Kanadyjczykom. Dopiero ich Mig-29 dogonił Avro Arrow osiąganiami, ale przegrał z kretesem w dziedzinie aerodynamiki, czystości linii i „kosmicznego” wyglądu, zapowiadającego wielkie możliwości rozwojowe tej konstrukcji.

Już po likwidacji programu inżynierowie zwolnieni z Avro Canada

- i dosłownie z dnia na dzień zatrudnieni przez Amerykanów, w tym wielu Polaków - współbudowali amerykańską potęgę kosmiczną, łącznie z lądownikiem księżycowym, wahadłowcem Columbia oraz szkoleniem pierwszych astronautów. Rząd kanadyjski zamykając program Arrow nie tylko odbierał pracę piętnastu tysiącom ludzi, zatrudnionym w zakładach Avro i Orenda (silniki odrzutowe) oraz tysiącom współpracujących kontraktorów, odebrał też Kanadyjczykom poczucie własnej wartości. Gdy złamano Strzałę, Janusz Żurkowski powiedział: „To tak prawie jakby nasz duch, jako narodu, umarł”. Nieco później napisał we wstępie do książki *Shutting Down the National Dream*:

Rządy i palniki mogą zniszczyć samolot, ale nie są w stanie zniszczyć nadziei, pragnień i wielkości poszukującego ducha. Marzenie żyje dalej w sercach ludzi[1].

Wielu specjalistów lotniczych i ekonomistów, publicystów i polityków nie może przeboleć bezpowrotnie utraconej przez Kanadę szansy stania się światową potęgą technologiczną. Kanada pozostała w powszechnym odczuciu krajem pionierów, rolników i traperów, krajem surowcowym. Po kilkuletnim „supersonicznym zawrocie głowy” wróciła do tradycji i mentalności przodków. Podobnie postąpił Żurkowski. Odrzucił kuszące propozycje wielkich zakładów lotniczych w Stanach

Zjednoczonych, gdyż chciał pozostać w Kanadzie. Miał 44 lata. Był wybitnym pilotem-oblatywaczem, specjalistą w dziedzinie najbardziej zaawansowanych technologii przyszłości, ale postanowił zostać pionierem w kanadyjskim buszu. Zdecydował się rozpocząć życie od nowa, nieomal na wzór pierwszych osadników - od wyrębu drzew, budowy kabiny, a potem domu. Z naddźwiękowego myśliwca przesiadł się na traktor. Wziął do rąk siekierę i łopatę. Zaczął karczować busz, zrąbane drzewa przerabiać na deski, z desek budować rodzinne gniazdo oraz - eksperymentalne łodzie i skutery śnieżne, napędzane silnikiem wyposażonym w śmigło. Duch pilota doświadczalnego nie pozwolił mu spocząć na laurach.

Janusz Żurkowski miał dwa życia: lotnicze i osadnicze, miał też dwa pogrzeby. W pierwszym, 12 lutego 2004 roku pochowano go pośród... brył lodu z jeziora Kamaniskeg: ziemia na kadyjskich Kaszubach była zbyt zmarznięta, by można było wykopać grób. Dopiero w kwietniu odbył się drugi, już ten właściwy pochówek na cmentarzu Parafii św. Jadwigi przy Siberia Road w Barry's Bay. Leży tam obok żony Anny, która dołączyła do męża we wrześniu 2015 roku.



Ostatni spacer Janusza Żurakowskiego, Kartuzy Lodge, 19 maja 2003 r., fot. M. Kusiba.

Uznawany za jednego z najlepszych pilotów doświadczalnych wszech czasów, pułkownik Żurakowski jeszcze za życia wpisany został w poczet członków honorowych Międzynarodowego Stowarzyszenia Pilotów Doświadczalnych (Honorary Fellow of the Society of Experimental Test Pilots) w Los Angeles – obok nazwisk zdobywcy Atlantyku Charlesa Lindbergha i zdobywcy Księżyca Neila Armstronga. Otrzymał tytuł „Pioniera kanadyjskiego lotnictwa”, prestiżową nagrodę Trans-Canada McKee Trophy za rok 1958 oraz został członkiem Galerii Sławy (Canadian Aviation Hall of Fame) kanadyjskiego lotnictwa. Jego

imię nosi główny budynek Centrum Lotów Doświadczalnych w Cold Lake w Albercie. Otrzymał też nagrodę James'a Floyd'a, konstruktora Avro Arrow. W Kanadzie wybito srebrną, 20-dolarową monetę ze złotą podobizną Żurakowskiego i sylwetką CF-100 na awersie i królowej Elżbiety II na rewersie. Odznaczony Virtuti Militari i Krzyżem Walecznych (trzykrotnie), w roku 1999 otrzymał od władz III RP Krzyż Komandorski Orderu Zasługi, a Polski Klub Pilotów Doświadczalnych wręczył mu złotą odznakę z numerem 2 (odznakę z numerem 1 nadano Bolesławowi Orlińskiemu). Janusz Żurakowski został też laureatem „Błękitnych Skrzydeł” - nagrody „Skrzydlatej Polski”. W lipcu 2003 roku społeczność Barry's Bay w hołdzie swemu najślynniejszemu obywatelowi ufundowała Park Żurakowskiego, gdzie stanął naturalnej wielkości pomnik pilota oraz replika Avro Arrow (w skali 1:4).



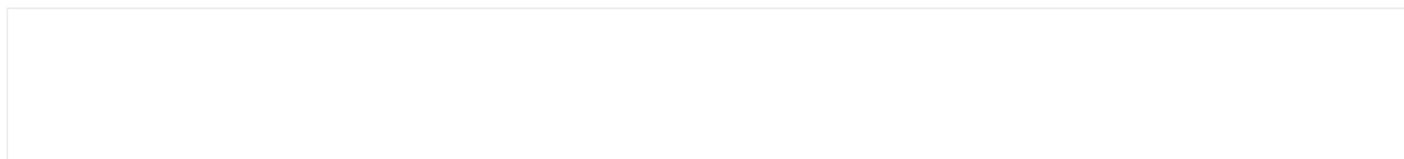
Park Żurakowskiego w Barry's Bay, fot. M. Kusiba.

[1] G. Stewart: *Shutting Down the National Dream: A.V. Roe and the Tragedy of the Avro Arrow*. Whitby, Ontario 1997, 1988, p. X.

W 1997 roku powstał film p.t. „The Arrow” w reżyserii Dona McBrearty (red.).

Ostatni lotnik

W rocznicę wybuchu Powstania Warszawskiego opowieść Bryana Desmonda Jonesa - ostatniego lotnika 31 dywizjonu lotnictwa Południowej Afryki, zmarłego w tym roku w Johannesburgu, który w sierpniu 1944 roku niósł pomoc dla walczącej Warszawy.





Bryan Desmond Jones w
1944 roku.

Barbara M. J. Kukulska

Bryan Desmond Jones urodził się 29 kwietnia 1923 roku w Północnym KwaZulu - Natal w Południowej Afryce, zmarł w Johannesburgu 16 lutego 2017 roku.

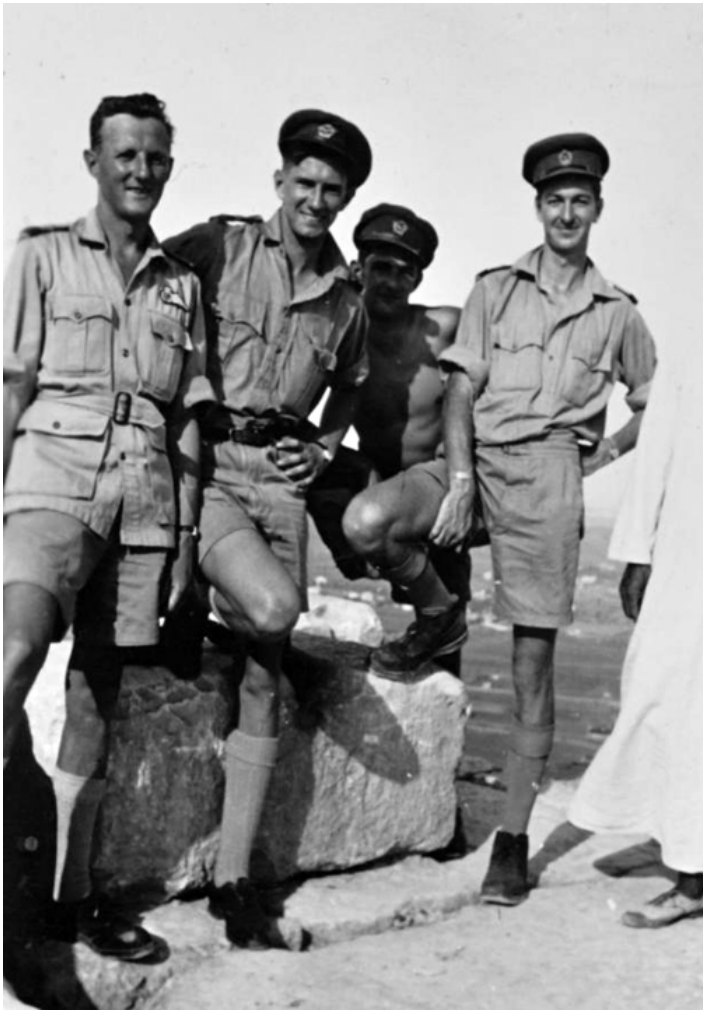
Miał 21 lat, kiedy przeżył dramatyczne chwile ostrzelania jego samolotu przez Niemców. W tych ułamkach minut, kiedy ważyło się jego życie, podjął decyzję: „Jeśli wyjdę z tego żywy poświęcę

swoje życie Bogu!”

Dotrzymał obietnicy, został pastorem.

W czasie II wojny światowej podczas Powstania Warszawskiego należał do 31 dywizjonu lotnictwa Południowej Afryki. Był w stopniu porucznika, nawigator oraz bombardier. Jego zadaniem było ustawienie kursu, naprowadzenie samolotu na cel oraz zrzućenie ładunku.

Wstąpił do lotnictwa w wieku 17 lat, skończył szkołę i na początku 1942 roku rozpoczął pracę. W czasie wojny jego dywizjon stacjonował w rejonie pustyni egipskiej i stamtąd prowadzili ataki na Kretę - port i stocznie Heraklion. Później przenieśli się w okolice Ciolloni Foggia we Włoszech, gdzie prowadzili akcje w nocy, a ich głównym celem były silnie bronione pola naftowe. Atakowali też inne duże miasta takie jak Bukareszt, gdzie były zbiorniki z ropą naftową, rafinerie, Budapeszt i inne lotniska na Węgrzech.



Na szczycie piramidy w Egipcie w 1944 r. Bryan Jones pierwszy z prawej.



Bryan Jones na Bliskim Wschodzie, styczeń 1944 r,

Oprócz tego, raz w miesiącu wykonywali zadanie, jakim było zrzucanie magnetycznych min na Dunaju, które hamowały przepływ barek przewożących ropę naftową z Rumunii do Niemiec.

Akcja nad Warszawą była w nocy, księżyc świecił wtedy bardzo jasno. Lotnicy znaleźli wyznaczony obszar i zniżyli się na wysokość 30 stóp nad rzeką Wisłą. Komory bombowe były otwarte i wszystko było gotowe do zrzucenia min, ale...

Relacjonuje Bryan Jones:

W momencie, gdy miałem nacisnąć spust uwalniający bomby, zauważyłem, że zaraz pod nami był inny samolot, tego samego kształtu jak nasz. Krzyknąłem do pilota: „Kapitanie, pod nami jest inny samolot. Nie możemy teraz rzucić bomb”. On odpowiedział: „W porządku” i zatoczyliśmy koło, by tam za chwilę wrócić.

Okazało się, że ten samolot poniżej, to... było odbicie w wodzie ich samolotu. Niemcy to wykorzystali i byli gotowi do ataku z brzegu rzeki. Nikogo z załogi nie trafili, ale samolot był posiekany od kul.

Bryan Jones nie znał Europy, ani sytuacji w jakiej się znalazła na skutek działań wojennych. Ten lot, był pierwszym nad Polską, o której nic nie wiedział. Dla nich, wówczas młodych chłopców, była to przygoda. Nikt z nich nie zdawał sobie sprawy, że może zostać zraniony, czy nawet zabity.

W sierpniu 1944 roku stacjonowali na lotnisku Ciolloni, obok Foggi, na wschodnim wybrzeżu Włoch.

W niedzielę 13 sierpnia została wywieszona czerwona flaga na kwaterze sztabowej.

Okazało się, że porucznik Dirk Nell wyznaczył 10 załóg na specjalną odprawę i znaleźliśmy też swoje nazwiska na liście. Pobiegliśmy więc do namiotów, zabraliśmy nasze rzeczy i wsiedliśmy do samolotów. Wszyscy byliśmy podekscytowani bo myśleliśmy, że mamy zaatakować południe Francji w czołowym natarciu.

Już to wcześniej robiliśmy i wiedzieliśmy, że to dla nas bułka z masłem, bo było to łatwe, więc byliśmy podekscytowani. Gdy czekaliśmy w kolejce by wystartować, podbiegł do nas Anglik ze spadochronem w ręku, był artylerzystą, i mówi: 'Czy mogę lecieć z wami?' Nasz pilot odpowiada: „Zapytaj porucznika”, więc on odszedł, ale nie wiem czy w ogóle poszedł do porucznika, możliwe, że po prostu obszedł samolot dookoła i wrócił z drugiej strony. Mówi: „Porucznik się zgodził” więc powiedzieliśmy: „Wskakuj!” Myślał, że wybiera się na krótką wyprawę, a zajęło mu to cały rok zanim wrócił.

Wylądowaliśmy w Brindisi i poszliśmy do pokoju sali konferencyjnej RAF-u. Tam w poprzek sali wisiała mapa Europy i zszokował nas widok czarnej taśmy, jaką zaznaczano trasę, biegnącą wzdłuż Adriatyku, Albanii, do Rumunii, przez Węgry, Czechosłowację, nad Karpatami, aż do Warszawy. Pomyśleliśmy: „Wow! Kto jest na tyle szalony,

żeby tam lecieć?” Byliśmy już wtedy zaprawieni w bitwach, wykonaliśmy 12 lub 13 lotów do tego czasu i wiedzieliśmy, że nikt nie jest na tyle głupi, żeby się porywać na wykonanie tak niebezpiecznego zadania - lotu do Warszawy.

Rozpoczęła się odprawa. Dowódca skrzydła RAF-u wstał i powiedział zwyczajnie: „Panowie, celem waszym dziś jest Warszawa”. W tym momencie wszyscy westchnęli, nie mogliśmy w to uwierzyć. Gdy doszliśmy do siebie, dowódca powiedział: „Co więcej, będziecie dostarczać zrzuty dokładnie na teren Warszawy, więc będziecie musieli lecieć na wysokości dachów, żeby zrzucić zaopatrzenie prawie na dokładny adres ulicy”. Nie mogliśmy w to uwierzyć, ale taka była prawda.

Następnie poinformował nas, że w Warszawie jest powstanie. Nie powiedział nam, jaka jest sytuacja polityczna, ani, że Rosjanie podeszli pod Wisłę, ale odmówili pomocy. Nie powiedział nam też o wątpliwościach naszego przełożonego porucznika brygadiera Durrenta, ani, że Churchill wydał taki rozkaz. Ledwo wiedzieliśmy, gdzie Polska leży, ale kazano nam lecieć. Właśnie do takich zadań zgłosiliśmy się na ochotnika, gdy zapisywaliśmy się do lotnictwa, więc poleciliśmy.



Załoga SAAF B-24 Liberator EW105, siedzący pierwszy z prawej Bryan Jones, nawigator i celownik bombowy.

Bryan Jones brał udział tylko w jednym locie nad Warszawą w dniu 13 sierpnia 1944 roku. Lecił Liberatorem, produkcji amerykańskiej B-24, którym wystartowali z bazy o godz. 18:30, mieli zrzucić zapasy, których pilnie potrzebowano w walczącej Warszawie. Była to broń, amunicja, środki opatrunkowe i lekarstwa.

W czasie odprawy przyszedł specjalista od meteorologii i powiedział, że pogoda nie jest najlepsza. Ale to było mało powiedziane, pogoda była przerażająca. Chciałbym wspomnieć o jeszcze jednej rzeczy: pod koniec odprawy dowódca skrzydła zaprosił polskiego dowódcę dywizjonu kpt. Szostaka, by wygłosił mowę. On powstał i w bardzo emocjonalnym tonie powiedział: „Mój kraj, Polska, ma poważne kłopoty. Proszę was - obywateli Wielkiej Brytanii i RPA - o pomoc dla Polski”.

Dla nas, młodych ludzi, brzmiało to bardzo poważnie, i naprawdę poruszyło nasze emocje. Ale to oświadczenie to był dopiero początek, a z pewnością w moim przypadku, ogromnego podziwu dla Polski i Polaków.

Pogoda była straszna!

Lecieliśmy zataczając się z pełnym zbiornikiem, ciężkimi zapasami i nas siedmiu mężczyzn na pokładzie. W końcu dolecieliśmy nad Karpaty, jakoś przedarliśmy się przez nie.

Niebezpieczeństwem były oblodzone skrzydła, a raczej ich krawędzie, które ciągnęły samolot w dół. Gdy przelecieliśmy nad Karpatami zniżyliśmy się i przed sobą zobaczyliśmy ponury blask, i zorientowaliśmy się, że to płonąca Warszawa.

Muszę tu zaznaczyć, że jako nawigator byłem z siebie zadowolony bo lecieliśmy na ślepo w chmurach, a jak się wyłoniliśmy, byliśmy na właściwym kursie, a tam był nasz cel.



Liberator EW105 z 31 dywizjonu został zestrzelony nad Warszawą w nocy 13/14 sierpnia 1944 r.

Lecieli nad Karpatami. Mieli ostrzeżenie, że muszą uważać, bo są tam samoloty myśliwskie. Warszawa widoczna była z daleka, gdyż nad miastem unosiły się płomienie i dymy. Kiedy znajdowali się nad Wisłą zostali zaatakowani i stracili jeden silnik.

Pomimo tego pragnęli wykonać zadanie zrzutu nad wyznaczonym miejscem, którym były okolice Starego Miasta. Wypatrywali punktu, gdzie ktoś miał dawać sygnały lampkami. W płomieniach, dymie i ostrzeliwaniu nie było nic widać. Wykonali obliczenia i ustawili kurs zgodnie ze szczegółowymi mapami.

Byli oświetlani reflektorami, ostrzeliwani i słychać było huk uderzających pocisków w samoloty. Rzeka zakręcała, a przed nimi widać jakby wystrzeliwały fajerwerki. Pomimo tego kierowali się do wyznaczonego celu. Lecieli z otwartymi komorami bombowymi na wysokości 120 do 150 metrów nad ziemią z prędkością zaledwie 135 mil (taki mieli rozkaz).

Wcześniej powiedziałem, że byłem bardzo religijnym człowiekiem, wierzyłem wtedy, że Bóg istnieje i że jestem w jego rękach.

Miałem świadomość, że nie jestem sam w samolocie, byli tam nie tylko moi koledzy, ale był też Bóg.

Nie potrafię wytłumaczyć, dlaczego inni zginęli, a ja nie. Ale, dla przykładu podam taką sytuację: leżę tam na podłodze, czytając mapę i instruując pilota „w lewo, w lewo, w prawo” i nagle słyszę jak ktoś do mnie mówi: „Hej, Jones, załóż hełm”,

Wszyscy mieliśmy obowiązek nosić stalowe hełmy, ale nigdy ich nie nosiliśmy, gdyż są ogromne i głowa się w nich obija. Zawsze je zdejmowaliśmy i rzucaliśmy na podłogę. Ale wtedy ktoś powiedział: „Hej, Jones, załóż hełm”. Wyciągnąłem więc po niego rękę, wciąż patrząc przed siebie, i założyłem go na głowę.

Nie chcę kreować wrażenia, że się nie bałem, gdyż bałem się. Ale byłem tak pochłonięty obliczeniami, robieniem zdjęć i czytaniem mapy, że nie pamiętam strachu. Pamiętam tylko, jak pociski uderzały w samolot, i artylerzystę krzyczącego z tyłu: „Kapitanie, dostałem w ramię, nie mogę kierować działem”. Zawołaliśmy tego Brytyjczyka, którego zabraliśmy ze sobą i powiedzieliśmy, żeby zabrał stamtąd rannego i zajął jego miejsce. Tyle pamiętam. Ale proszę nie myśleć, że byłem taki odważny, serce mi waliło, tylko po prostu byłem zbyt zajęty - i to mnie uratowało.

W momencie, kiedy dokonaliśmy zrzutu, poczuliśmy jak samolot poderwało do góry. Zamknęliśmy komorę bombową, zwiększyliśmy prędkość i lecieliśmy do domu. Podałem kurs pilotowi, który obliczyłem już wcześniej, więc kapitan go ustawił i próbowaliśmy wrócić do Włoch. W tym momencie odstrzelono nam drugi silnik. Zostały jeszcze dwa.

Nagle, w samolocie zapanowała ciemność. Okazało się, że

cała hydraulika samolotu też została odstrzelona, nie mieliśmy światła. Ale wciąż próbowaliśmy wrócić do Włoch. Nie było mowy o tym, żeby postawić przednie koło i lądować. Nie, wracaliśmy do domu. Ale wewnątrz samolotu wszystko chrobotać, słychać było hałas ścierania, i samolot wylądował na lotnisku w Warszawie.

Wywiad z Bryanem Desmondem Jonesem o zestrzeleniu jego samolotu nad Warszawą podczas przygotowywania zrzutu dla walczących Powstańców:

Samolot wylądował prosto, ale zarył się w ziemię, silnik ucichł. Bryan Jones stracił na chwilę przytomność, ale nałożony hełm uratował mu życie. Niemcy na lotnisku zapalili reflektory i zaczęli ich ostrzeliwać.

Bałem się. Leżeliśmy tam, a oni cały czas nisko strzelali. Pamiętam wyraźnie, jak pomyślałem: Jest niedziela wieczór, moi rodzice są teraz pewnie w kościele w Derbin, i modlą się „Prosimy, opiekuj się naszym chłopcem”.

Zawarłem wtedy układ z Bogiem - co za tupet! - powiedziałem: „Panie, boję się. Jeśli zabierzesz mnie z powrotem do Południowej Afryki do mamy - to wstąpię do kościoła i zostanę pastorem. Proszę cię, Panie”.

Jest to zupełnie inne doświadczenie dla lotnika być schwytanym, niż dla żołnierza, ponieważ jest się przyzwyczajonym do latania i bycia wolnym, a tu nagle nie tylko znajduję się na obcej ziemi, ale też nie jestem w ogóle przyzwyczajony do bycia na ziemi. I pamiętam, że w duchu, jak mały chłopiec, przerażony wołałem: „Mamo, patrz co oni mi robią”.

Dokładnie tak, jak wołałem, gdy byłem małym chłopcem w szortach. Ale moja mama była daleko, mój dywizjon był we Włoszech, a ja byłem sam.

Zostali zaaresztowani i osadzeni w więzieniu. Bryan Jones przeżył koszmar przesłuchań, złego traktowania, przewożenia pod eskortą z jednego obozu jenieckiego do drugiego.

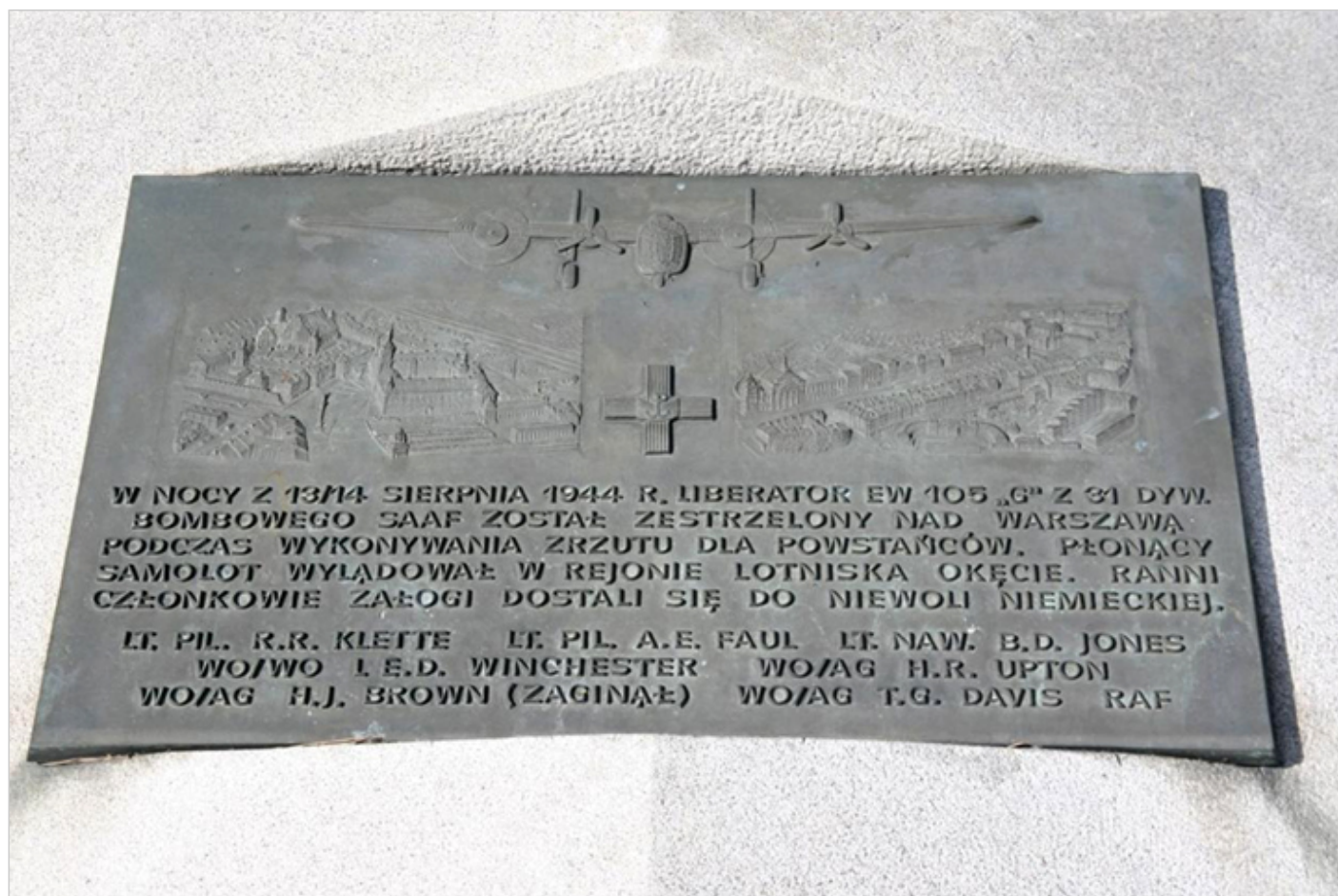
Po wyzwoleniu Polski, wrócił do Południowej Afryki i po wielu latach dotrzymał przyrzeczenia. Został pastorem.

Los był dla mnie łaskawy, nie chcę powiedzieć, że miałem szczęście, bo w to nie wierzę.

Bóg ma plan dla każdego z nas, a jego plan dla mnie, był taki, że miałem przejść przez to piekło w Warszawie - Gestapo i reszta. Miał dla mnie taki plan i chciał, żebym go

posłuchał.

I gdy teraz patrzę z perspektywy na to, jak to wszystko się skończyło, myślę, że to było cudowne. Nie miałem z tego pieniędzy, ale mogłem pomagać ludziom w kościele, wykorzystać do tego swoje doświadczenia.



Tablica na lotnisku im. F. Chopina w Warszawie upamiętniająca zestrzelenie samolotu, którym leciał Bryna Jones nad powstańczą Warszawą w 1944 r., fot. Hubert Kuberski.

Źródło:

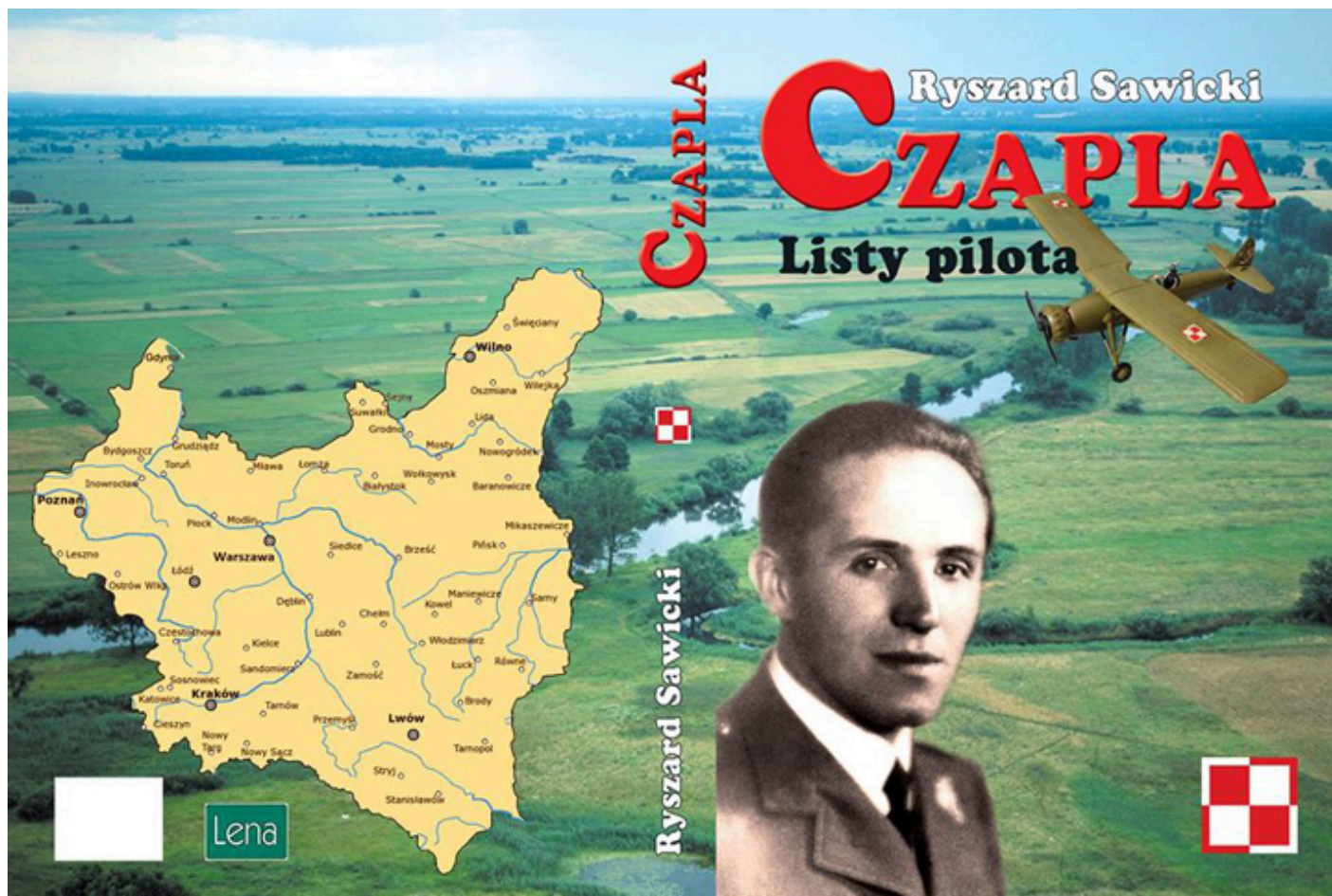
www.biltongbru.wixsite.com/ww2-saaf-heritage

<http://www.1944.pl/archiwum-historii-mowionej/bryan-desmond-jones,1949.html>

Artykuł ukazał się w „Wiadomościach Polonijnych” w Johannesburgu, RPA, nr 637.

„Czapla. Listy pilota” – najnowsza książka Ryszarda Sawickiego.

**Ryszard Sawicki, „Czapla. Listy pilota”, wyd. Lena, 2017,
Wrocław, s. 355, info@wydawnictwo-lena.pl**



Zbigniew Lubicz-Miszewski

Bohaterem książki jest p. por. Tadeusz Sawicki, który był obserwatorem w trzydziestej trzeciej eskadrze armii „Poznań”. Piątego września 1939 roku nie powrócił z lotu zwiadowczego w rejon Poddębic nad Wartą. Z pożogi wojennej ocalało około stu jego listów. Są to listy do rodziców, rodzeństwa i przyjaciół zamieszkałych we Lwowie. Szczególnie dużo listów zachowało się z okresu pobytu Tadeusza w szkole lotniczej w Dęblinie.

Tadeusz w listach nie tylko opisywał swoje życie, ale barwnie przedstawiał krajobrazy, wydarzenia i swoje lotnicze fascynacje. Na podstawie tych listów, przedwojennych notatek prasowych i wielu ocalałych zdjęć z archiwum rodzinnego, Ryszard Sawicki – bratanek Tadeusza – nakreślił jego sylwetkę – bystrego obserwatora oraz inteligentnego epistolografa, lotnika, zapalonego turysty, człowieka silnie związanego ze swoją rodziną, Polaka zakochanego w rodzinnym Lwowie. W 2016 roku, po 77 latach od tragicznych zdarzeń, archeolodzy znaleźli szczątki samolotu Tadeusza Sawickiego, a także jego ryngraf, który cudem przetrwał w ziemi – w miejscu upadku samolotu.

Ryszard Sawicki, absolwent Uniwersytetu Wrocławskiego, ukończył bibliotekoznawstwo. W latach 1977-1994 mieszkał i pracował w Stanach Zjednoczonych. Artysta, pisarz, nauczyciel akademicki, tłumacz, uczestnik wielu wystaw indywidualnych i grupowych w Stanach Zjednoczonych, Europie i Azji.

„Czapla. Listy pilota” - rozdziały

Rozdział pierwszy (lata 1929-1934)

Rowerem do Tarnopola. Przez most na Serecie do Czortkowa jedziemy w ulewnym deszczu. W Kopyczyńcach jest ładna panna. Dowiedziałem się z radia o locie Idzikowskiego i Kubali. Widziałem czaplę, a potem trzy inne lecące nad jeziorem. W środę jedziemy do Truskawca, w czwartek na Urycz. Kąpiel w

Serecie. Połów pstrągów. Kajakiem po Dniestrze. Jesteśmy w Haliczu, a gdyby nie słońce, byłibyśmy w Nizniowie. Na nartach przez Muńcoł do Zwardonia, zjazd do Żywca. Praca w lesie. Związek Czterech Patałachów. Praca w tartaku.

Rozdział drugi (rok 1935)

Studia na Politechnice Lwowskiej. Służba w piechocie. Na pomiarze pod Magurką: widoczność nieograniczona aż po Śląsk i Kraków. Film „Bengali” w kinie „Lotnik”. Ze skoków bardzo dobry. Na nartach w Czarnohorze. Generał Zaruski. Bal w Warszawie: na sali balowej mnóstwo ładnych twarzy. Zamelduje się pan w Szkole Podchorążych w Dęblinie 3 stycznia 1936 roku najpóźniej o godzinie 8 rano.

Rozdział trzeci (rok 1936)

Druga eskadra. Kawaleria lądowa i powietrzna. Egzaminy na Politechnice. Zostałem kierownikiem sekcji tenisowej. Wiśnia japońska kwitnie za oknem pokoju. Dostaliśmy ekwipunek lotniczy, zaczynają się loty. Ziemia podobna do mapy. Próbnny lot pasażerski z instruktorem. Maj - śpiewają słowiki. Fotografie ze szkoły. Pierwszy lot nad Wisłą. Pułk manewrowy koło Rembertowa. Forsowne marsze. Defilada w Warszawie. Nareszcie jesteśmy sobą - czyli lotnikami. Zaczynam kochać szkołę. Samodzielne loty. Zaufanie do samolotu. Zawody pływackie. Warunki na RWD. Imieniny: „Lataj wysoko i nigdy nie spadaj”. Święta w Wiszence.

Rozdział czwarty (rok 1937)

Patrzę z góry na świat. Pierwsze zdjęcia z lotu. Siostra na filmie o lotnikach, wzruszona – płacze. Wiślane mielizny, błyszcząca woda. Szyją nam nowe mundury. W komisji mundurowej. Lekcje tańca. Walki powietrzne. Kiedy będę dostawał wynagrodzenie – spłacę długi. Warszawskie muzea. Spacer po Warszawie. Kajakiem po Wiśle. Przyjeżdżam do Lwowa, wszystko opowiem w domu. Latałem do Sandomierza. RWD 13 – śliczna limuzyna. Biała czasza spadochronu. Licytacja w powietrzu. Z gitarą w pociągu. Przedstawienie na akademii w Warszawie. Napisałem słowa piosenki.

Rozdział piąty (rok 1938)

Piękna nieznajoma w pociągu do Warszawy. Z wędrówek po Tatrach. Kurs narciarski. Panna Asia: środowisko artystyczne Warszawy. Zbiorowa pętla w powietrzu. Sok brzozy z lasu. Loty na radio. Loty nad chmurami. Zaczynamy żyć w powietrzu. Ucałować kwiaty. Zorza. Szkoła ognia. Operetka we Lwowie. Czuję się w powietrzu doskonale. Odwiedzam chorych kolegów. Kłopoty z aparatem fotograficznym. Lot nad jezioro Świteź. Polesie zaczyna mnie fascynować. Noc wenecka. Śmierć przyjaciela. Latam na Karasiu. Egzaminy. Uroczystości promocyjne. Obejmuję regularną służbę w Poznaniu. Mieszkanie przy Śniadeckich, potem przy Reja. Coraz większy porządek.

Rozdział szósty (rok 1939)

Dolina Chochołowska. Zawody narciarskie w Zakopanem. Planuję wyjazd do Paryża. Teatry warszawskie. Kiedy zaczniemy budowę wielkiego lotnictwa? Spotkanie z czeskim emigrantem. Warta wygląda wspaniale. Poznałem dwie Amerykanki. Spotkanie w poznańskiej palmiarni. Na spacerach w mieście chodzę w nowym, szarym garniturze. W jesieni kupię nowy płaszcz. Kwitną drzewa morelowe. Zostałem sekretarzem zarządu kasyna. Nocne loty. Ćwiczyłem język francuski w konwersacji z córką attache rumuńskiego. Lwów daleko od frontu. Koledzy na manewrach. Ostatni list z 27 sierpnia: chodzimy po mieście, pożegnania w restauracjach między zakochanymi parami, zaproszenie dla brata. lotnika.