

ANDRZEJ GÓRSKI

# SKOK BEZ PARASOLA

Moja rodzina od strony ojca pochodzi z dalekich Kresów, ze Słuczczyzny. Po wojnie bolszewickiej straciliśmy tam majątki. Po tej stronie został majątek mojej matki w Baranowiczach, gdzie się wychowałem, choć urodziłem się w Poznaniu, bo mój ojciec w czasie wojny bolszewickiej przewiózł tam całą rodzinę, uciekając od bolszewików. Wyjechaliśmy stamtąd, gdy jeszcze nie potrafiłem mówić. Nie pamiętam Poznania. W przejściowym okresie mieszkaliśmy w willi, którą mój ojciec kupił w Bydgoszczy. W 1926 r. ojciec odbudował zniszczony dom w Baranowiczach i przewiózł tam rodzinę. Miałem wtedy pięć lat.

W 1939 roku po kolejnym najeździe bolszewików uciekliśmy do Wilna, potem na Litwę. Dwór był już wtedy obrabowany przez chłopów. Myśmy wcześniej z niego uciekli z najcenniejszymi rzeczami, z obrazami, do naszych sąsiadów, mieszkających w odległości około 20 km. Uciekliśmy przed niemieckimi bombami, które przeznaczone na dworzec kolejowy, często sypały się na dwór. Na Litwie moi rodzice zamieszkali w Towianach, w majątku Radziwiłłów, a ja się pętałem po różnych miejscach. Najwięcej czasu spędziłem w Kownie.



Andrzej Górski, pilot Dywizjonu 300.  
Fot. z 1945 r.

## Młodzieńcza szarża

W Kownie byłem aresztowany, ale udało mi się wyrwać ze szponów bolszewickich dziwnym zbiegiem okoliczności. Jako siedemnastoletni głupiec, wraz z kolegami zrobiliśmy taką organizację, żeby ratować polskich oficerów, których wyłapywało NKWD. Chcieliśmy ich przerzucić przez Prusy Wschodnie do Warszawy. Uważałem, że to żaden problem, bo z tymi idiotami bolszewikami z NKWD to łatwo pójdzie.

Aresztowano mnie w wychodku w barze. Znajomi, z którymi tam byłem, w ogóle nie wiedzieli, co się stało. Byłem aresztowany po dwutygodniowym śledzeniu i podsłuchiowaniu moich rozmów w restauracjach. O tym oczywiście nie wiedziałem na początku śledztwa, aż zrozumiałem, dlaczego w kółko kazano mi powtarzać ze szczegółami, co robiłem – dzień po dniu – w ciągu ostatnich dwóch tygodni. Wiedzieli, kiedy kłamię, choć oczywiście nie wiedzieli wszystkiego, ale ja również nie orientowałem się, co wiedzą, a czego nie. Poza tym przy rewizji znaleźli u mnie w kieszeni list od Kazia Cegielskiego, poznanego w Domu Polskim, gdzie nas Polonia kowieńska karmiła obiadami. Kazio prosił w tym liście o zorganizowanie przerzutu 50 polskich oficerów do Prus Wschodnich, a tam niech sobie sami radzą. Tu są zagrożeni przez NKWD, które ich ściga. Na

szczęście podpisał się Waldo. Okropnie mnie naciskali, żebym podał nazwisko, a ja upierałem się, że znam go wyłącznie z Polskiego Domu. Poza tym do wszystkiego się przyznałem, mówiłem nawet więcej, zmyślałem, żeby nie wplątać jakichś znajomych. Przerazała mnie myśl o torturach, gdy wyjdzie na jaw, że kłamię. Jeśli chodzi o Waldo, nie mogli mi udowodnić, że kłamię. Wiele godzin przesłuchań minęło, zanim zorientowałem się, co wiedzą, a czego nie wiedzą. Tymczasem moje dwutygodniowe opowiadanie rozrastało się z godziny na godzinę, żeby moje kłamstwa, które przychwycili, nie wyglądały na zupełne kłamstwa, ale raczej niedomówienia. Mówić w kółko prawdę to nie sztuka, natomiast powtarzać własne zmyślenia – to było wprost okropne. Musiałem każde opowiadanie podpisać i znowu od początku to samo, i to nowe musiało się zgadzać nawet w szczegółach z poprzednim. Oczywiście bez przerwy byłem łajany – wriosz swołocz! Dopiero chyba po dwudziestu godzinach przesłuchań, z lampą świecącą w twarz, to, co mówiłem, stało się prawdą absolutną. „Prawdziwa prawda” została czarodziejską gumką wytarta z mojego mózgu.

Może po trzydziestu godzinach jeden ze śledczych (zawsze było kilku, co kilka godzin pojedynczo wymieniali się) zapytał z głupia frant, co bym zrobił, gdyby mnie w tej chwili wypuścili. Miałem już absolutnie dość tego wszystkiego, ciągłego rugania i zabierania się do bicia, więc powiedziałem – najpierw was wszystkich wystrzelam, a potem zobaczymy, co będę robił dalej. Zapanowała cisza, choć tam było sporo przesłuchujących mnie drani. Wreszcie jeden z nich powiedział – *wot smotri, kakoj Poliaczok!* No, to już lepiej – pomyślałem. Do tej pory bez przerwy łajali mnie od ostatnich. *Job twoju mat'* – to było nic, to była pieśczoła. W pewnym momencie jeden z nich zaczął się śmiać i wtedy wszyscy wybuchnęli śmiechem. Nastąpiła zmiana w stosunku do mnie i do końca przesłuchania nikt mi nawet nie powiedział *ty sukinsyn*.

## Rosyjska kolacja

Wsadzili mnie do więzienia. Może tydzień później, w nocy, znowu wzywają mnie na przesłuchanie do NKWD. Pamiętam, wieźli mnie czarną limuzyną buickiem. Tym razem wprowadzono mnie już nie do tej części budynku NKWD, którą poznałem wcześniej, tylko gdzieś na inne piętro. To był przedtem budynek litewskiego ministerstwa spraw zagranicznych. Wprowadzają mnie do bardzo pięknego pokoju, duże biurko mahoniowe, siedzi jakiś generał. Z boku, przy maszynie do pisania siedzi jakiś major (tak mi się wydaje, nie rozumiem ich rang do dziś). Jak mnie wprowadzili, generał wstał, wyszedł zza biurka, podał mi rękę i powiedział, że chciał poznać młodego człowieka, który mu chce wystrzelać wszystkich ludzi, bo takiego jeszcze nie widział.

Posadził mnie na fotelu, poczęstował papierosem i poinformował, że musi koniecznie dostać ode mnie nazwisko Waldo. Powtórzyłem mu dokładnie to, co powiedziałem wcześniej. Było mi łatwo to powiedzieć, bo po poprzednim treningu w moim mózgu pozostała już moja prawda. Major przyniósł to zeznanie i generał kazał mi podpisać. Taki jest u nas zwyczaj – powiedział. Niczego nie kwestionował. Nagle powiedział, że na pewno jestem strasznie głodny. Oczywiście – odpowiedziałem. Nie chodziło mi o głód, lecz o przesłuchiwanie – jedzenie da mi możliwość zastanowienia się nad kolejną odpowiedzią, to wielki atut. Generał zadzwonił i niebawem wszedł kelner w białym tużurku, otrzymał polecenie przyniesienia kolacji. Powiedział, że o trzeciej rano kolacji nie ma, ale że są bułki z szynką oraz winegret. Generał zażądał dla mnie dwóch bułek z masłem i szynką, dwóch szklanek herbaty z cytryną oraz winegret.

Jadłem, a on wyjął z biurka i dał mi do obejrzenia piękny nowy pistolet Walter 7,65 mm, którym się bardzo cieszył. Czuję się dość głupio, oglądając ten pistolet. Tysiące myśli przelatowały mi przez głowę. Potem zaczął mnie wypytywać, jaki był w dworze stosunek do służby i ile służba zarabiała. Powiedziałem, że stosunek był chyba dobry, bo jak ktoś z nich miał jakiś osobisty kłopot, to albo ojciec, albo matka starali się im pomóc. Ile zarabiali, nie wiem, bo byłem za młody, żeby takie sprawy mnie obchodziły. On opowiedział mi o swoich kłopotach z żoną, którą zostawił w Moskwie – skarżyła się, że ma głupią służącą, i że on mało pisze. Zamówił więc w drukarni sto listów i teraz będzie co tydzień wysyłał jeden. W końcu powiedział, że żał mu mnie, że w tak młodym wieku wpadłem w takie tarapaty, ale niestety musi odejść mnie do więzienia.

Byłem w jakiejś wyjątkowej celi. W grupie chyba dwudziestu więźniów było dwóch litewskich ministrów, przywódcy jakichś ugrupowań politycznych i Konstanty Radziwiłł z Towian, u którego byli moi rodzice, i który ich znał z czasów korpusu Dowbora-Muśnickiego. Więc choć mnie nie znał, opieprzył mnie jak święty Michał diabła – powinienem opiekować się moimi rodzicami, a nie bawić się w przemytników! A mnie było strasznie trudno psychicznie przestawić się z roli syna – zawsze pod opieką rodziców – na rolę opiekuna rodziny.

Może dwa tygodnie później znowu zrywają mnie w nocy na przesłuchanie. Znowu ląduję u generała, który mówi tak: tutaj jest dokument stwierdzający, że w zamian za wypuszczenie zobowiązujesz się znaleźć nazwisko i adres Waldy. Masz się do mnie co dzień meldować przez telefon i będziesz się ze mną spotykał w parku miejskim. Pomyślałem – co za idiota – i podpisałem. Wyszedłem wcześniej rano na ulice Kowna, nie golony od miesiąca, w swoich spodniach i więziennej bluzie. Poszedłem prosto do fryzjera. Generał dał mi 10 litów na drogę. Potem poszedłem do restauracji na śniadanie i spotkałem tam moją matkę, która od tygodnia bezskutecznie gorączkowo mnie szukała. W NKWD powiedzieli jej, że takiego nie mają.

Codziennie dzwoniłem do generała (nazywał się Wołkow) i umawialiśmy się w parku na spotkanie. Wypytywał mnie o stosunki panujące w Polsce przed wojną. Z perspektywy czasu wiem, że chciał poznać stosunki społeczne w przedwojennej Polsce. Niestety byłem za młody, by poprawnie odpowiadać na pytania, które zadawał.

## **Biżuteria**

Po kilku dniach, klucząc po mieście, przechodząc przez bramy domów i cmentarz, dobiegłem do Kazia Cegielskiego, powiedziałem mu, co się stało, i że musi wiać z Kowna. Sam poszedłem na stację kolejową i pojechałem pierwszym pociągkiem do Wilna, do rodziców, którzy mieszkali razem z ciotką Taidą Radziwiłł i jej bratanicą Marysią. Kupiłem konia i wóz i zacząłem pracować na rodzinę jako wozak. Minęło parę miesięcy. Któregoś dnia dostaję kartkę od znajomej Litwinki, że poznała jubilera z Warszawy, który w czymś tam imieniu skupuje biżuterię i dobrze płaci. Wziąłem od cioci zegarek obramowany brylantami oraz brylantową broszkę mojej matki i jazda na parę godzin do Kowna. W domu u Litwinki spotykam dobrze ubranego pana w średnim wieku, z którym umówiliśmy cenę moich brylantów. Umówił się ze mną za godzinę w bramie jednego z domów. Miał przynieść pieniądze, bo nie miał przy sobie takiej sumy. Na umówione spotkanie poszliśmy razem z Litwinką. W bramie obskoczyło mnie trzech cywili – zabierają mnie do NKWD, razem z przerażoną Litwinką.

Wydział czarnej giełdy znajdował się na parterze gmachu byłego Ministerstwa Spraw Zagranicznych. W pokoju za biurkiem siedzi cywil. Przy pierwszym aresztowaniu tak się bałem, że drżały mi nogi, a teraz – nic. Podchodzę do biurka, rzucam kapelusz pod nos



Załogi naziemna i latająca. Pilot Andrzej Górski zaznaczony strzałką

komisarza i ryczę – *job twoju mat'*, proszę mnie natychmiast wypuścić, bo mam proszoną kolację, na którą nie mogę się spóźnić! A on na to – ja mam dziś wolny dzień, ale ten Polak (wymienił jego nazwisko) mówi, że ty handlujesz biżuterią i dlatego ja tu jestem. Na to mówię, ten Polak to sama *liszniaja swołocz* i należy go ubić. Nie mam nic wspólnego z handlem biżuterią (to była prawda). On na to mówi – to może ta Litwinka. Tego – powiedziałem – ja wiedzieć nie mogę. No, to zrobimy wam rewizję. Łamię sobie głowę, jak pozbyć się biżuterii, którą mam w kieszeni. W tej chwili przychodzą dwie kobiety, żeby zrobić Litwince rewizję, a on na ten czas wyprowadza mnie na korytarz. Nagle nogi się pode mną uginają – korytarzem idzie generał. Pomyślałem sobie – to już koniec. Generał mnie zobaczył i krzyknął – *Andrej, nu kakże ty apiat' zdies' popať? Szto słuczytos', ldi sa mnoj*. Prowadzi mnie do swojej kancelarii na trzecim piętrze. Mówię mu, co się stało, i pokazuję brylanty mojej matki i cioci Taidy. On się przygląda i mówi, że zupełnie nie rozumie, jak ludzie mogą za to płacić takie pieniądze, kiedy naprawdę to nic nie jest warte, do niczego nie służy. No, ale dlaczego do mnie nigdy nie dzwonisz? Nic mądrego nie przyszło mi do głowy, więc mówię – zgubiłem twój telefon. A, to nic wielkiego – pisze na kartce numer telefonu i daje mi go. W tym momencie wiedziałem już z absolutną pewnością, że to nie idiota, tylko człowiek, który uratował mi życie.

### Szałas

Pojechałem do Wilna. Stamtąd zostałem wywieziony z rodzicami, ale to nie miało nic wspólnego z moim aresztowaniem w Kownie. Z Wilna wywozili masę Polaków na początku czerwca 1941 r., przed samym wybuchem wojny z Niemcami. Wywieźli nas do Altajskiego Kraju, do wsi Czistiunka. Myśmy byli na wolnej zsyłce, to nie był obóz. Przydzielili mnie do takiej organizacji, która się nazywała *promysliennyj artiel*. Oni robili buty, ale powiedzieli mi, że już od pięciu lat ich nie robią, bo od pięciu lat nie dostali przydziału skóry. Typowo sowiecki sposób! Więc utrzymywali się z tego, że robili *pimy*, czyli takie specjalne walonki, i sprzedawali je na wolnym rynku. Państwowa cena, pamiętam, była 28 rubli za parę, a oni sprzedawali parę za 280 rubli i potem z tych pieniędzy płacili sobie dniówki. To było tak chytrze zorganizowane.

*Predsedatiel promartiela* pozwolił mi chodzić samemu do lasu rąbać drzewo. Las był odległy o dziesięć kilometrów, chodziłem tam na parę dni z siekierą, woreczkiem soli, wędką i zapałkami. Po narąbaniu metra drzewa łapałem ryby. Zbudowałem sobie z gałęzi szałas. Któregoś razu była straszna burza i ulewa, szałas ciekł, ale po dniu ciężkiej pracy zasnąłem na postaniu z gałązek jodły. Obudziło mnie jakieś stojące na mnie zwierzę! Zerwałem się w dzikim popłochu. W absolutnej ciemności nie mogłem znaleźć wyjścia, więc uciekałem przed nim wkoło szałasu, w jego wnętrzu. A miał on nie więcej jak cztery metry kwadratowe. To zwierzę (potem już, na spokojnie, ustaliłem – biorąc pod uwagę jego ciężar – że musiał to być wilk) również przede mną uciekało i ciągle zderzałyśmy się w tej malutkiej przestrzeni. W końcu roznieśliśmy wspólnymi siłami szałas i zwialiśmy – każdy w swoją stronę. Ja właściwie nie miałem gdzie wiać, w szałasie była moja siekiera, więc wróciłem na to pobożowisko.

### Nadzieja

Wkrótce dowiedziałem się, że były rozmowy Sikorski–Majski i że zaczęła tworzyć się polska armia, więc poszedłem do Topczichy. Ja byłem w Czistiunce, na stepie, a Topczicha to małe miasteczko ze stacją kolejową i posterunkiem NKWD. Zgłosiłem się do nich, że chcę iść do polskiej armii. Powiedzieli, że nie mają żadnych instrukcji i mam tu siedzieć, za prze-

proszaniem, na dupie. Wtedy był już okropny bałagan, bo wielu ludzi z Rosji europejskiej zaczęło uciekać. Widziałem, że NKWD już nie bardzo ma nad tym wszystkim kontrolę, więc po prostu wsiałem do pociągu i pojechałem do Taszkientu przez Ałma-Atę.

W Taszkientie spotykam polskie władze i Hanę Ordonównę. Mówię jej, że chcę wstąpić do polskiego wojska. Ona na to, że etaty są już zamknięte. Dopiero na przyszły rok będą dalsze etaty, to znaczy w 1942 r. Powiedziała też, że NKWD ofiarowało się, że się nami zaopiekuje. Przez Taszkient przechodzą wielkie transporty Polaków z obozów na północy, więc muszę koniecznie dołączyć się do nich, bo mam dokument *zsylny pieriesielieniec*, byle kto może mnie aresztować i znowu pójść do więzienia. Nie mam przydziału jedzenia, nie mam kartek, nie dam sobie rady.

### Bezdroża

Dołączyłem się do takiego transportu i potem strasznie tego żałowałem, bo ten transport został skierowany do Czardzau, to była przystań nad rzeką Amu-darią. Wsadzili nas na barki żelazne i pociągnęli holownikami w dół rzeki, a właściwie do delty tej rzeki – do Morza Aralskiego – i tam nas po prostu wyrzucili. Było nas ze trzydzieści tysięcy ludzi. Nad Morzem Aralskim było kilka kotchozów, które produkowały *chtópok*, czyli bawełnę, a poza tym nic, pustynia dookoła. Oni nie mogli tam przecież trzymać trzydziestu tysięcy ludzi! Sytuacja z żywnością była tragiczna. Pamiętam stamtąd dwie osoby, ale tylko jedno nazwisko – to był oficer lotnictwa, porucznik Groszek. Jemu i temu drugiemu udało się przejść piechotą przez pustynię. Doszli do władz polskich i zawiadomili, że tam się straszne rzeczy dzieją, ludzie umierają z głodu. Władze polskie rozpoczęły jakieś starania. Więc znowu dali barki. To był grudzień. Amu-daria bierze wody z Hindukuszu, z topniejących lodowców. W grudniu w Amu-darii oczywiście prawie w ogóle nie ma wody. Płynęliśmy chyba przez dwa tygodnie w górę rzeki, ciągle stając na mieliznach, a jedzenia mieliśmy tylko na trzy dni. Wtedy kolejny raz przekonałem się, że można sprowadzić człowieka do poziomu bydłęcia. Siedziałem sobie gdzieś tam w kucki (było tak ciasno, że nie można było się położyć, można było tylko albo stać, albo siedzieć) i widziałem dwóch ludzi, którzy szli brzegiem barki, taką szeroką burtą. Po rzece szła kra. Jeden zdaje się stanął drugiemu na odcisk, w każdym razie pobili się. Zaczęli się łać po mordach. Ponieważ było zimno, był lód na burcie, jeden się poślizgnął i wpadł do wody. Moja jedyna reakcja była taka: nagle sobie przypomniałem, jak moja matka mi kiedyś powiedziała, że jak ktoś się topi, to przedtem trzy razy wypłynie. Liczyłem, ile razy on wypłynie. To była moja jedyna reakcja na tę sytuację! To coś mówi.

### Przeżyć

Dobiliśmy w końcu do brzegu w porcie przeładunkowym Turtkuł. Wyładowali nas i znowu ta sama sytuacja – pustynia, parę kotchozów i nic więcej. Kotchozy miały wodę, zrobiono tam meliorację – przekopano rowy od Amu-darii, wielbłądy kręciły takie koła, do których były poprzywiązywane garnki. Tymi garnkami przelewano wodę. Znowu nie było co jeść. Oczywiście kradłem, jak mogłem. W dzień podpatrywałem, gdzie mieszkańcy dotują na zimę swoje warzywa. W nocy przychodziłem i wykopywałem je – raz to była marchew, innym razem cebula – i potem jadłem przez dwa dni albo jedno, albo drugie. Dzięki temu jednak przeżyłem do początku marca. Potem znowu podstawili barki, miały już kuchnie polowe i zapas jedzenia, więc ci, co przeżyli (wielu z nas umarło), to przeżyli do końca. Wsiedliśmy na barki – kobiety, mężczyźni, dzieci, oczywiście najwięcej było mężczyzn. Znowu doплыliśmy do Czardzau, potem do Kermine, gdzie był polski obóz wojskowy. W Kermine panował tyfus, więc nas nie wpuszczono na teren obozu, koczowaliśmy w polu, w śniegu. W tym śniegu przeprowadzono

nam badania lekarskie, a następnego dnia dostaliśmy transport do Krasnowodzka, gdzie najpierw wsadzili nas do łaźni, bo byliśmy kompletnie zawszeni. W łaźni była letnia woda, więc ta kąpiel wcale nas nie odswawiała, ale w każdym razie przeszliśmy tę procedurę. Weszliśmy na statki, tankowce rosyjskie, które przewiozły nas do Iranu, do Pahlewi.

Ponieważ jeszcze nie byłem poborowym, więc miałem prawo wyboru broni. Powiedziałem, że chcę do lotnictwa. Była taka legenda rodzinna, że ja od dzieciństwa wiedziałem, że chcę być lotnikiem, i że skakałem z pierwszego piętra z parasolem zamiast spadochronu, ale to zawracanie głowy. Ja skakałem z pierwszego piętra bez parasola! Bo ojciec do mnie z dubeltówki strzelał, służba zawiadomiła go, że złodzieje siedzą na dachu, tymczasem ja łapałem tam gołębie.

Późniejszy II Korpus właściwie nie miał lotnictwa, więc nas dołączyli do grupy takich lotników, którzy kiedyś byli w lotnictwie i z jakichś powodów nie zabrali się z większą grupą, która wyjechała kilka miesięcy wcześniej, w 1942 r., przez Władywostok do Anglii. Wystano nas do Egiptu, gdzie mieliśmy odpocząć po Rosji. Bardzo ładnie się zaczęło, tylko że Rommel uderzył na Egipt! Nocny alarm, a niektórzy poszli nocą oglądać piramidy! Tych, którzy byli, wsadzono na statki i popłynęliśmy – dookoła Madagaskaru – do Południowej Afryki, do Durbanu, potem pociągami do Petermaritzburga. Tam byliśmy ze dwa miesiące, zanim dostaliśmy znowu transport z Durbanu do Anglii.

### Szkolenia

Dostałem się do Anglii, bo zgłosiłem się do lotnictwa. Te wszystkie badania, które nam zrobili w Rosji, nie zostały uznane za ważne, więc przeszedłem angielskie badania lekarskie



Od lewej: Eugeniusz Pietrzak – radiotelegrafista, Marian Sobczak – inżynier pokładowy, Andrzej Górski – pilot, Roman Golicz – strzelec tylny, Jan Sierbień – nawigator, Zbigniew Torka – strzelec górny, Jan Fabrycy – bombardier. Fot. z 1945 r.

i przyjęto mnie do lotnictwa. Nie znałem angielskiego, ani słowa. To było straszne! Nawet dowództwo polskiego lotnictwa nie znało angielskiego. Ci wszyscy generałowie i pułkownicy, którzy siedzieli u Rubensa [hotel, w latach 1939–1945 siedziba polskiego Sztabu Generalnego], to byli głuchoniemi. O tym się nie pisze, ale to musiała być straszna rzecz. Anglicy właściwie nie znali francuskiego, tylko arystokracja angielska znała francuski, a przecież typowy oficer angielski nie był arystokratą, więc to była tragiczna sytuacja. Zacząłem się szkolić. W dwa lata skończyłem pięć szkół, zanim zostałem wyszkolony na bojowego pilota bombowego.

Szkolenia zacząłem w 1942 r. Dopiero kiedy miałem wylatanych 350 godzin, poszedłem do OTU (*Operational Training Unit*). Wcześniejsza szkoła dawała skrzydła, czyli odznakę pilota, ale to było niedostatecznie, żeby latać bojowo. W OTU dobrałem sobie załogę, bo według przepisów angielskich piloci mieli prawo wyboru załogi – byli kapitanami, to była tradycja wzięta z marynarki. Kapitan znał nawigację, bo był za nią odpowiedzialny, choć miał na bombowcu nawigatora. W OTU już czekały grupy nawigatorów, bombardierów, strzelców itd. Mieliśmy wolny dzień, żeby sobie dobierać ludzi. Potem przedstawiało się listę, kogo się chce. To było bardzo nieformalne. Ja znałem tylko bombardiera, bo był ze mną na pilotażu i odpadł, więc skończył bombardierkę – Jaś Fabrycy. Nawigatora mi przydzielili, to był porucznik Jaś Sierbień, były oficer piechoty. Strzelcy sami się do mnie zgłosili, z jakiejś racji przyszli, że chcieliby ze mną latać. Załogę stanowiło siedem osób, ja plus sześć. Po skończeniu OTU i HCU (*Heavy Conversion Unit*), gdzie latało się na czterosilnikowych maszynach – Halifaxach, zostałem przydzielony do 300. dywizjonu bombowego, który latał na Lancasterach i był jedynym polskim dywizjonem ciężkich bombowców. Należy pamiętać, że koszt jednego Lancastera był równy kosztowi całego dywizjonu myśliwskiego. Nie było dość Lancasterów, żeby je dawać do szkół. Halifax był trochę gorszym samolotem. Ostatnie szkolenia były prowadzone przez Anglików. Wcześniejsze prowadzili polscy instruktorzy.

### **Początek lotów**

W swoim *log-booku* mam zapisanych dwadzieścia lotów – piętnaście lotów bojowych i pięć lotów z jedzeniem dla Holendrów. Anglicy stwierdzili, że Niemcy zgodzili się na te loty z żywnością, nie strzelali do nas, więc nie zaliczyli ich jako lotów operacyjnych. Do dziś mam swój *log-book*. Podarowałem go Muzeum Wojska Polskiego i oni mi zrobili śliczną kopię tego dokumentu. Tu są wyliczone moje wszystkie loty. Pierwszy – Dortmund, drugi Duisburg, trzeci Pforzheim itd.

Pierwszy lot to taka analiza strachu. Podczas tego lotu każdy z nas był kompletnym idiotą, bo w życiu nie byliśmy na wojnie. To był nocny lot i strasznie silny był ogień przeciwlotniczy. Nie zdawałem sobie sprawy, że jest tak silny ostrzał, nie miałem żadnej skali porównawczej. Jeden z członków załogi zaczął krzyżeć – rzućcie bomby, wracajmy do domu! Włączyłem radiotelefon i powiedziałem dobitnie – proszę o spokój! Ale nic, on się nadal drze. Więc jeszcze raz włączyłem i tym razem powiedziałem – Kurwa mać! Stul pysk! Wtedy zrobiła się cisza. To był wspaniały lotnik, do końca wojny nie było z nim nigdy żadnych problemów, nie można powiedzieć, że to był tchórz. Wtedy akurat nie wytrzymał nerwowo, to był pierwszy lot. Moja reakcja była odwrotna – myślałem, że właśnie tak ma być. Dopiero po kolejnych lotach wiedziałem, że ten pierwszy był bardzo ciężki. Straciliśmy wtedy dwie maszyny.

### **Katedra**

Teraz o locie na Kolonię. Ten lot charakteryzował się tym, że zbombardowałem tamtejszą sławną katedrę. To może zabrzmieć tak, że jestem wandalą, który niszczy dzieło sztuki średniowiecznej. To był dzienny lot, świetna widzialność. Przylecieliśmy nad Kolonię na wysokości



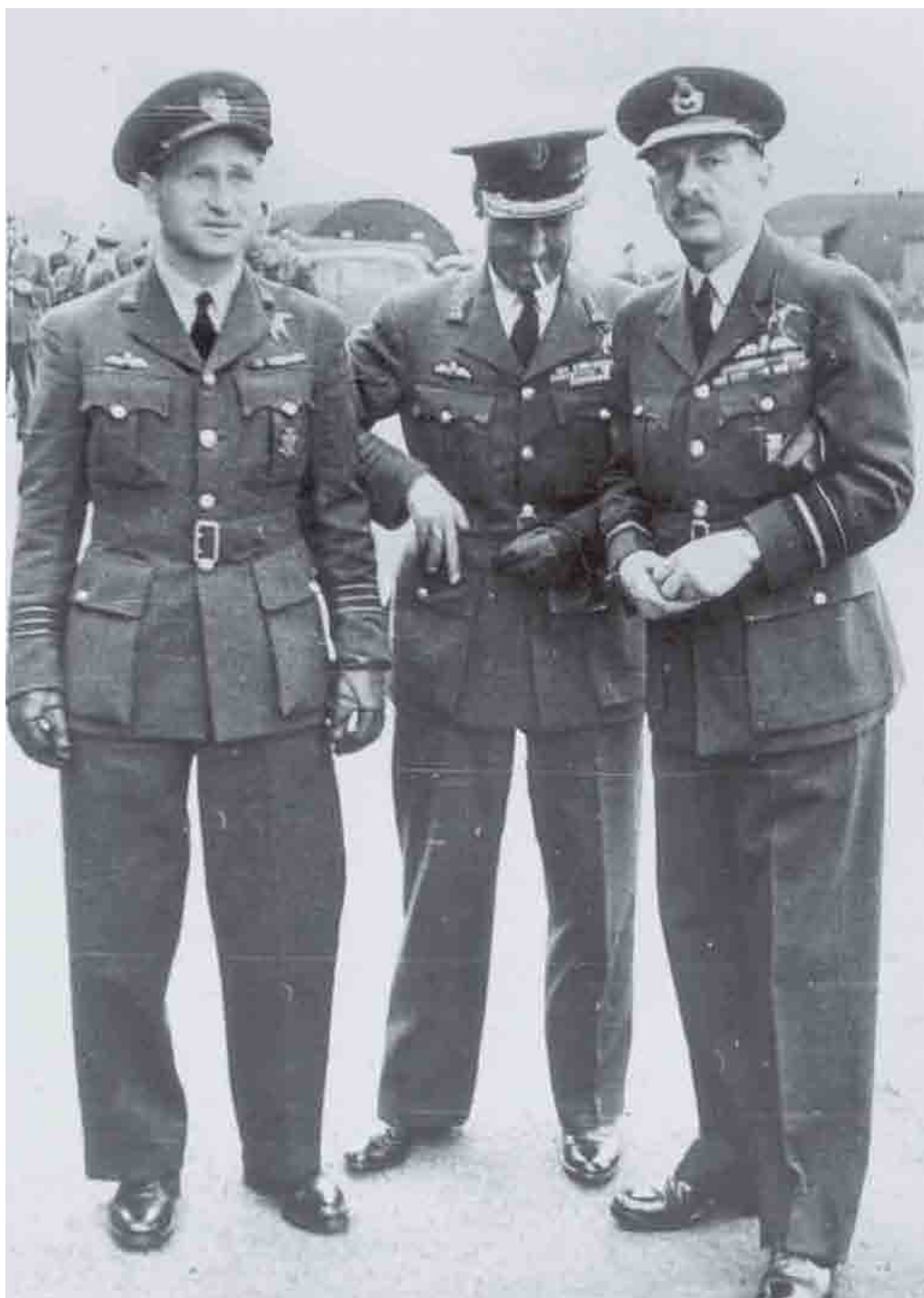
mniej więcej osiemnastu tysięcy stóp [ok. 5,5 tys. metrów]. Kiedy już wziąłem kurs bojowy, żeby rzucić bomby na stację kolejową – bo takie było moje zadanie – bombardier mówi, że nie może zrzucić bomb na tę stację, bo jej nie widać, jest kompletnie zastłonięta dymem. Wcześniejsze samoloty zrzuciły już jakieś bomby. Ja mu wtedy mówię – rzuć bomby na katedrę, którą było świetnie widać. Wiedziałem, że jeśli polecimy dobrze wybranym kursem, bomby rzucone na katedrę spadną też na dworzec kolejowy. Dworzec kolejowy jest zaledwie około stu metrów od katedry, więc większość bomb spadnie na dworzec. Byłem profesjonalistą, musiałem wykonać swoje zadanie, jak mogłem najlepiej. Miałem tylko kilka sekund na decyzję.

Wiele lat potem pojechałem obejrzeć katedrę. Katedra była odremontowana, ale ślady mojej działalności są widoczne. Jest możliwe, że inni też ją trafili, mogli trafić z różnych powodów, zawsze bowiem przy bombardowaniu może się zdarzyć jakiś błąd.

Ten lot jest ciekawy jeszcze z innej racji. Kiedy bombardowałem katedrę, mój strzelec zaraportował, że w prawym skrzydle mamy dużą dziurę. Cały czas był bardzo silny ogień przeciwlotniczy, rzucało samolotem w górę, w dół. Widziałem tę dziurę, była w miejscu, gdzie był numer trzy, zbiornik na benzynę. No, ale nic się nie stało, nic nie wybuchło, wszystko w porządku, samolot leci, więc nie ma czym zawracać sobie głowy. Nawet zapomniałem o tym incydencie, bo człowiek nad celem musi koncentrować się nad masą rzeczy i reagować na to, co się dzieje. Pilot jest szalenie skoncentrowany, więc się mniej boi niż ktokolwiek w załodze, bo nie ma czasu się bać. Strach w takich przypadkach redukuje się do szalonej koncentracji. W powietrzu nie ma czasu na zastanawianie się, trzeba odruchowo robić wiele rzeczy. Zeszliśmy z celu, wylądowałem w bazie, wyłączyłem silniki i powiedziałem strzelcowi – Zbyszek, wejdź na skrzydło i obejrzyj tę dziurę. Wylaź na skrzydło, coś tam długo dłubie i wyciąga bombę zapalającą ze skrzydła, a właściwie ze zbiornika, bo ta bomba przebiła skrzydło, przebiła zbiornik z benzyną i siedziała w zbiorniku. Zbiornik był pusty, ale to tym gorzej, bo tam były opary benzyny. Patrzę, nie wierząc swoim oczom, i mówię – słuchaj, musimy to schować na pamiętkę. Ta bomba była bez brzechwy, więc była mała. Brzechwa pewnie urwała się przy uderzeniu w samolot. Lancaster to duży samolot. Jak Zbyszek był na skrzydle, to tak jakby był na pierwszym piętrze. Nie wiedział, co z nią zrobić, nie mógł zeskończyć przecież, bo było za wysoko. Na dole stał mechanik, więc krzyknął – łap! i rzucił ją mechanikowi. Mechanik złapał, obejrzał i rzucił na trawę, pod nogi. Wtedy bomba się zapaliła. Taka bomba nie wybuchła jak granat, ale po prostu się pali i wywołuje ogromną temperaturę. Wieczorem w kasynie zostałem zawiadomiony, że dowódca dywizjonu kazał z mojego samolotu wymontować wszystkie karabiny maszynowe, ponieważ są one absolutnie niepotrzebne, mnie się nie może stać nic złego! Oczywiście to był żart.

## Bunt

Jeszcze był lot na Dessau. To był ciekawy lot. Mamy odprawę i *intelligence officer*, czyli oficer operacyjny, przedstawia cel lotu, podaje, jakie są lotniska niemieckich dywizjonów nocnych, które będą przeciw nam startować, jaka jest obrona przeciwlotnicza w Dessau itd. i naturalnie, co mamy tam bombardować. I mówi, że tam jest półtora miliona ludzi uciekających przed Armią Czerwoną. Mnie się to bardzo nie spodobało, że mam bombardować nie cele wojskowe, ale cywili. Bombardowanie cywili mogło się zdarzyć jako konsekwencja uboczna, ale muszę mieć jakiś cel wojskowy do zniszczenia. Wstałem i powiedziałem, że moje bomby lecą w krzaki. Wtedy wstał Bolek Jarkowski, dowódca dywizjonu, i powiedział – Słuchaj Górski, ja nie słyszałem, co powiedziałeś. – Ale po jakiejś minucie czy dwóch paru pilotów wstało i powiedziało – My nie lecimy, nie jesteśmy rzeźnikami.



Mjr Bolesław Jarkowski (z lewej) w towarzystwie wyższych oficerów pierwszej grupy bombowej



Tak wyglądało Pforzheim w czasie bombardowania przez załogę ciężkiego bombowca typu Lancaster dowodzoną przez st. sierż. Andrzeja Górskiego

Wtedy Jarkowski – uważam, że bardzo mądrze się zachował, bo to już był przecież bunt – powiedział, że właśnie była konferencja w Jałcie i właściwie alianci nas sprzedali, i teraz Anglicy będą szukać wykrętu, żeby wykazać, jak złymi byliśmy sprzymierzeńcami, i jakie mieli z nami problemy, więc żebyśmy dobrze się nad tym zastanowili, co robimy, on wychodzi na pół godziny, a gdy wróci, to chce usłyszeć naszą decyzję. I wyszedł. Gdy wrócił, nie było żadnego sprzeciwu. Ja poleciałem. Miałem jednak taki problem, że przy sprawdzaniu instrumentów radar nie działał i mój Gee-box (to też instrument nawigacyjny, radiolokacyjny) również nie działał. Ponieważ start był, gdy jeszcze było jasno, więc zdecydowałem się lecieć. Powiedziałem nawigatorowi, że będę trzymał kurs taki, jaki trzymają inne samoloty lecące tym samym korytarzem, a on musi wyliczyć przede wszystkim wiatr. (W nawigacji bardzo łatwo jest wziąć sobie linijkę i odmierzyć odległość, kurs i czas potrzebny do pokonania tej odległości, ale wiatr stwarza różnicę, więc trzeba dokładnie znać siłę i kierunek wiatru). Więc ja będę trzymał dokładny kurs a on niech wyliczy wiatr. Jak już przyjdzie noc, będzie używać nawigacji obliczeniowej, czyli klasycznej.

## Najdłuższy lot

Przyszła noc, zaczęło się od tego, że o mało nie zostałem staranowany trzema Lancasterami. Jednocześnie mi podają pozycje trzech samolotów. Lecę tak, że jeden w głębokim skrucie idzie pik w dół na mnie, drugi leci z drugiej strony tak, że nie mam gdzie się usunąć. A strzelec ogonowy mi mówi, że jeszcze z tyłu leci trzeci i w ten sam sposób nas załatwia. Nie mogąc się usunąć, postawiłem Lancastera na nosie i otworzyłem pełny gaz. Przecież mam pełną komorę bomb! Moja szybkość wzrosła do ponad 400 mil na godzinę [ok. 640 km/h]. Dla Lancastera jest to szybkość przekraczająca parametry wytrzymałości konstrukcji. Tylko zażądałem od strzelca ogonowego, żeby mi podawał pozycje tego, który z tyłu pikuje – on jak raz pikował z większej wysokości, tak że zaczął mnie mijać. Strzelec mi powiedział, że jego skrzydło jest o jakieś trzy stopy [nieco ponad metr] od jego wieżyczki. No, ale minął! Ja wtedy musiałem wyciągnąć samolot, straciłem już 10 tysięcy stóp [ok. 3 tys. metrów]. Nie mogę wyrzucić bomb, jest to w pice niemożliwe. Więc pierwsza rzecz – zamknąłem silniki, to już zmniejszyło szybkość, potem wypuściłem podwozie. Nie mogłem wypuścić klap, bo przy tej szybkości by się urwały, więc jedyne, co mogłem zrobić, to wypuścić podwozie. To był bardzo dobry pomysł i teraz wszyscy, żeby zmniejszyć szybkość na samolotach odrzutowych, wypuszczają podwozie. Mnie tego nie uczyli, samo przyszło mi to do głowy. Jak szybkość spadła poniżej trzystu mil na godzinę [ok. 480 km/h], zacząłem ciągnąć stery i kazałem, żeby mi mechanik pokładowy pomagał. Jeszcze sobie pomagałem trymem. Wyrównaliśmy pięknie, samolot się nie rozleciał. Obawiałem się, że mu skrzydła odpadną. No i potem już zobaczyłem reflektory. Niemcy zapalili reflektory, ale



Piloci eskadry A i B Dywizjonu 300. Fot. z 1945 r.

nie łapali samolotu w stożki, tak jak normalnie, tylko stawiali reflektory pionowo, tak że wyglądały jak lance ułańskie skierowane prosto w niebo. Te trzy Lancastery tak nonsensownie latały, bo widocznie były gonione przez myśliwce, których ja nie widziałem. Niemcy wypuścili dzienne myśliwce, Focke-Wulfy, i dlatego rozświetlili niebo, żeby ci piloci mogli sobie dać radę, bo to nie byli nocni piloci, oni nie umieli latać w nocy. W pewnym momencie patrzę, a ze dwa metry ode mnie – głowa niemieckiego pilota. Leci przede mną i nie widzi mnie, muszę uważać, żeby się we mnie nie wpakował. Jego prawe skrzydło jest pod moim kadłubem! Ja patrzę w jego kabinę – a on wpatrzony w zegary nic nie widzi. Mój tylny strzelec nie może strzelać do przodu, a górny nie może nachylić swoich kaemów w dół – tak blisko był ten Niemiec. Mój bombardier ma wieżyczkę z przodu z dwoma karabinami maszynowymi, ale ja jestem już nad samym celem, on siedzi na celowniku bombardierskim i mnie naprowadza i podaje mi na głos – *steady, left, left, steady*. Myślę sobie, że jak mu powiem – słuchaj, masz pod sobą FW190 – to się zdenerwuje, i rzuci bomby w krzaki, tak jak zapowiedziałem na tej odprawie. Więc siedzę cicho i nic nie mówię, niestety Focke-Wulf był trochę szybszy ode mnie, leciał na pewno na klapach, ale niemniej był szybszy, bo to myśliwski samolot. Bombardier, naprowadzając, tak długo trzymał mnie na prostym kursie (jak myślałem – całą wieczność), że w momencie zrzucenia bomb po FW190 nie było już śladu. Można powiedzieć, że się facetowi udało. Zrzuciliśmy te bomby, zszedłem z celu. Może czterdzieści minut później włącza się nawigator, że zapomniał zapisać czas i kurs, kiedy zeszedliśmy z celu. A my przecież nie mamy instrumentów nawigacyjnych! Ja przecież zdecydowałem się lecieć bez nich. Niewątpliwie duży wpływ na moją decyzję wywarło to, co się stało na odprawie. Co tu robić? Powiedziałem mu, żeby sobie wyciągnął talię kart i kładł pasjansa, a ja lecę w kierunku Szwajcarii. Szwajcaria nie jest w wojnie i tam się palą światła, więc jak zbliżę się i zobaczę tony światła, będę wiedział, gdzie jestem. Potem tylko skręcić na Francję i przez nią gdzieś na wyspy trafię – nie powinienem wylecieć na Atlantyk, żeby mnie tam szlag trafił – błąd nie może być aż tak duży. No i właśnie tak zrobiłem. W tych czasach nad Anglią mogłem wszędzie trafić bez mapy. Latałem dużo w nocy sam i znałem wiele latarni morskich i bikonów świetlnych wewnątrz kraju. Tak więc już bez trudności wróciłem, ale problem był w tym, że wróciłem grubo po wylądowaniu ostatniego samolotu, bo rozmyślnie leciałem na bardzo oszczędnym paliwie, żeby jak najdłużej móc utrzymać się w powietrzu. Jak przyleciałem, to Jarkowski i oficer operacyjny przyszli mnie witać już w gaciach. Gdy wszedłem na salę, to moje nazwisko było już skreślone ze stanu załóg. Załogi były identyfikowane po nazwisku pilota. To był mój najdłuższy lot – trwał około dziesięciu godzin.

## Strach

Z kolei o locie na Bremę opowiem dlatego, że to był jedyny lot, kiedy naprawdę się bałem. Miałem czas myśleć i wiedziałem, że jeśli nie zwalczę tego strachu, to on mnie zmusi, żeby zejść z kursu, i stracę na zawsze dla siebie szacunek. Lot był dzienny, miałem bombardować most w Bremie na rzece Aller. Niemcy otworzyli ogień zaporowy nad tym mostem – to wyglądało jak wielka kula dymu i ognia, w której wybuchają pociski, znacząc to czerwonymi plamami. Byłem za blisko, nie mogłem wyjść już wyżej, zejście pod tę kulę niewiele mi dawało, a w lewo i w prawo – nie zbombarduję mostu. Miałem czas do myślenia i nie miałem rozwiązania problemu. Uznałem, że przez to nie przelecę, widziałem koniec naszej załogi. Ale jednak mój szacunek dla siebie zwyciężył strach. To wymagało szalonego wysiłku woli, żeby skierować nos samolotu w tę kulę ognia. Ręce i nogi zdrętwiały mi na sterach. Zobaczyłem samolot, który leciał bardzo blisko, Lancaster z jakiegoś dywizjonu angielskiego, potem już nie widziałem, co się z nim stało, ale w każdym razie

przesłał istnieć, nie było go. My przelecieliśmy przez to piekło. Wszystko, co nam się przydarzyło, to urwana piasta śmigła. Dym od wybuchów pocisków zawierał niespalony proch, który przylepił się do całego nosa samolotu, do mojej przedniej szyby, więc miałem bardzo złą widoczność. Do końca wojny pozostało mi po tym małe pęknięcie na szybie, może dwa cale długości, trochę na ukos. Ono mi bardzo przeszkadzało; czasem w nocy ta kreska wydawała mi się samolotem i robiłem uniki przed tym samolotem-widmem.

### Anglia

Zostałem uznany za wybitnego pilota. Mam tutaj taki wpis w log-booku, w książce, która jest rodowodem pilota. W nim są wszystkie nagany i nagrody. Ja mam dwie oceny

Year 1946	AIRCRAFT		Pilot, or 1st Pilot	2nd Pilot, Pupil or Passenger	DUTY (Including Results and Remarks)
	Month	Date			
Totals Brought Forward					
DECEMBER					
		LANC	"N"	SELF	CREW
					FF TRANSPORT WROUGHTON
Total flying hours <b>939.37</b> Summary for <b>DECEMBER 1946</b> on <b>I. LANCASTER I &amp; III</b> Duty No. <b>304</b> Pilot Squadron, on <b>3</b> This and <b>19.12.1946</b> up <b>3</b>					

FORM 414 (A)

SUMMARY of FLYING and ASSESSMENTS FOR YEAR COMMENCING 1st **300 (P) Sqn** 19**46**

[\* For Officer, insert "JUNE"; For Airman Pilot, insert "AUGUST".]

	S.E. AIRCRAFT		M.E. AIRCRAFT		TOTAL (for year)	GRAND TOTAL All Service Flying
	Day	Night	Day	Night		
DUAL	/	/	/	/	<b>300 (P) Sqn</b>	<b>170.25</b>
PILOT	/	/	<b>298</b>	<b>112.22</b>	<b>411.12</b>	<b>769.12</b>
PASSENGER	/	/	/	/		

**ASSESSMENT of ABILITY**  
(To be assessed as — Exceptional, Above the Average, Average)

(i) AS A **H.R.** PILOT **exceptional**

(ii) AS PILOT-NAVIGATOR/NAVIGATOR

(iii) IN BOMBING

(iv) IN AIR GUNNERY

(v) IN S.B.A.

† Interact — "F.", "L.B.", "G.R.", "P.B.", "Instructor", etc.

ANY POINTS IN FLYING OR AIRMANSHIP WHICH SHOULD BE WATCHED

Date **2-1-1947** Signature **B. Jankowski**  
Officer Commanding **300 (P) Sqn**

GRAND TOTAL (Cols. (1) to (10))	Totals Carried Forward
<b>939</b> Hrs <b>37</b> Mins	

Ocena lotów w log-booku

exceptional, polską i angielską. To była bardzo rzadka ocena w RAF-ie. Typowa ocena to było average, druga lepsza, above average. Z tego powodu po wojnie skończyłem szkołę oblatywaczy w Anglii. To Anglicy w RAF nadali mi tę ocenę. A pamiętam, jak marzyłem, żeby mieć wpis above average.

A decyzja o wyjeździe do Stanów wzięła się też i z tej atmosfery, którą Anglicy robili wokół Polaków. To była niechęć. To olbrzymie lotnictwo angielskie kurczyło się, większość oficerów RAF to byli ludzie wcale niebogaci, klasa średnia. Więc niechęć RAF-owców do nas wynikała z przyczyn ekonomicznych, natomiast niechęć społeczeństwa do nas wynikała z powodów politycznych. Anglicy bardzo ciężyli w kierunku Rosji. Ich prasa była bardzo prorosyjska. Ich partia komunistyczna może nie była tak duża jak we Włoszech czy Francji, ale Anglia robiła duże ukłony w kierunku Rosji. I jeszcze rząd się zmienił na Labour Party, która też była co najmniej bardzo liberalna, w przeciwieństwie do torysów, którzy przedtem byli u władzy. To wszystko się zbiegło. Dlatego nam nie pozwolono brać udziału w paradzie zwycięstwa.

## Ameryka

W RAF-ie byłem tylko dwa lata, potem dostałem wizę amerykańską, złożyłem o nią podanie w 1945 r., zaraz po wojnie. Myślałem, że przyjadę do Ameryki i zrobię wspaniałą karierę jako oblatywacz i będę zarabiał kupę forsy. W Anglii nie zarabiałem nic więcej, niż wynosił etat wojskowy, bo byłem wojskowym oblatywaczem. Jak przyjechałem do Ameryki, to okazało się, że nikt ze mną nie chce gadać! To był dla mnie szok, bo zdałem sobie sprawę, że nie mam żadnego innego fachu, więc jeśli nie będę latać, to pewnie będę nosił w hotelu gościom walizki. Dostałem się na uniwersytet i skończyłem najpierw ekonomię, potem matematykę i potem z powodu matematyki zostałem inżynierem w przemyśle zbrojeniowym. Budowałem rakiety, poza tym dwa lata pracowałem przy projekcie „Apollo”, a w późniejszych latach byłem menedżerem.

Po wojnie bardzo zaprzyjaźniłem się z dowódcą mojego dywizjonu Jarkowskim. Uważam, że Jarkowski był wyjątkowym oficerem, bo był oficerem zawodowym. Oficerowie zawodowi zwykle fatalnie ładowali, nie mieli żadnego fachu i byli za starzy na to, żeby zaczynać jakąś karierę zawodową od nowa, byli ludźmi właściwie bez wykształcenia, ich los był bardzo ciężki. Jarkowski najpierw kupił w Kanadzie fermę indyków. Nie znał się na tym, więc wszystkie jego indyki były rachityczne. Opowiadał mi, że z całej Kanady przyjeżdżali farmerzy, żeby oglądać te jego rachityczne indyki! Musiał zlikwidować ten interes i zaczął pracować w jakiejś hucie, jako robotnik. W końcu oszczędził trochę pieniędzy i poszedł na uniwersytet – zrobił matematykę, potem przyjechał do Polski – zrobił doktorat z matematyki, wrócił do Ameryki i został profesorem matematyki w college’u. I tu wróć do tego lotu na Dessau, o tym incydencie na sali, jak wstałem i powiedziałem, że ja rzucam bomby w krzaki. Kilka lat później Jarkowski powiedział mi przy kolacji, na którą nas zaprosił, że to był najcięższy, najtrudniejszy moment w jego całej karierze oficera zawodowego. Że on miał ogromne trudności, jak ten problem rozwiązać.

\* \* \*

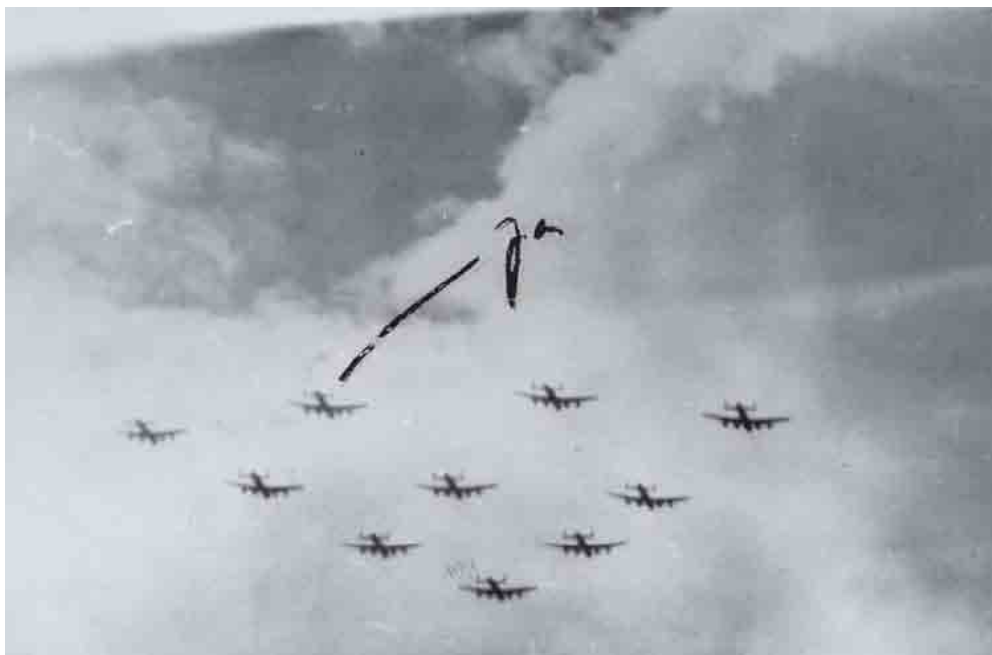
Moje życiowe „hurra” było w lotnictwie. Wszystko inne wynikało raczej z potrzeb materialnych. Oczywiście, że wolałem pracować w przemyśle zbrojeniowym niż robić lodówki w fabryce.

Po wojnie byłem kilka razy w Polsce. Przyjeżdżałem na złoty lotników. W latach 1993–1995 wykładałem w „Szkołę Orłąt” w Dęblinie. Polska jeszcze nie była członkiem NATO, a jednym z warunków przystąpienia było to, że polscy piloci wojskowi musieli rozumieć

rozkazy po angielsku i musieli się porozumiewać z ziemią po angielsku. Dęblin miał dwóch profesorów angielskiego wziętych z KUL, ale oni nie mogli uczyć komunikacji powietrze–ziemia. To mógł zrobić tylko pilot.

Starałem się im też przekazać to, co powiedziałbym swojemu synowi czy wnukowi, że najważniejsze w życiu to mieć twardy charakter. A może że trzeba mieć szacunek dla siebie, a to wymaga twardego charakteru.

*Opracowała B. Polak*



Dywizjon 300. podczas defilady, przewodzi mjr Bolesław Jarkowski.  
Samolot bohatera wspomnienia zaznaczony