

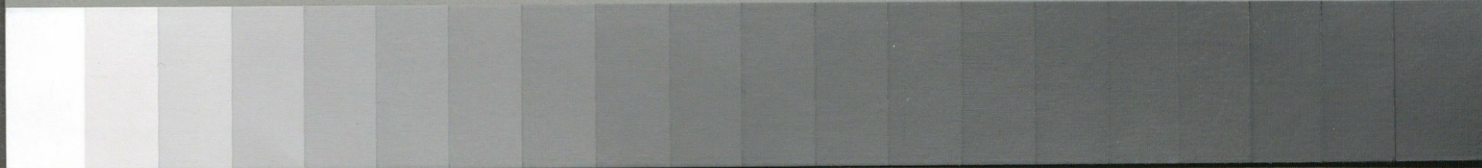


Grey Scale #13

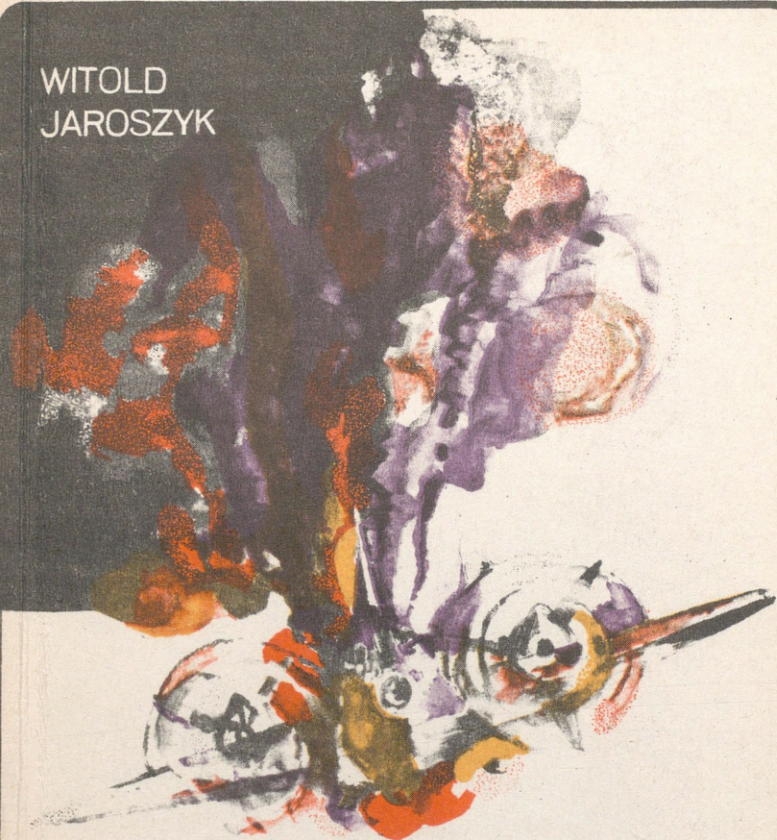


DANES-PICTA.COM

A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



WITOLD
JAROSZYK



DZIENNIK LOTNIKA
DYWIZJONU 301

Inches
Centimetres

Colour Chart #13

Blue

Cyan

Green

Yellow

Red

Magenta

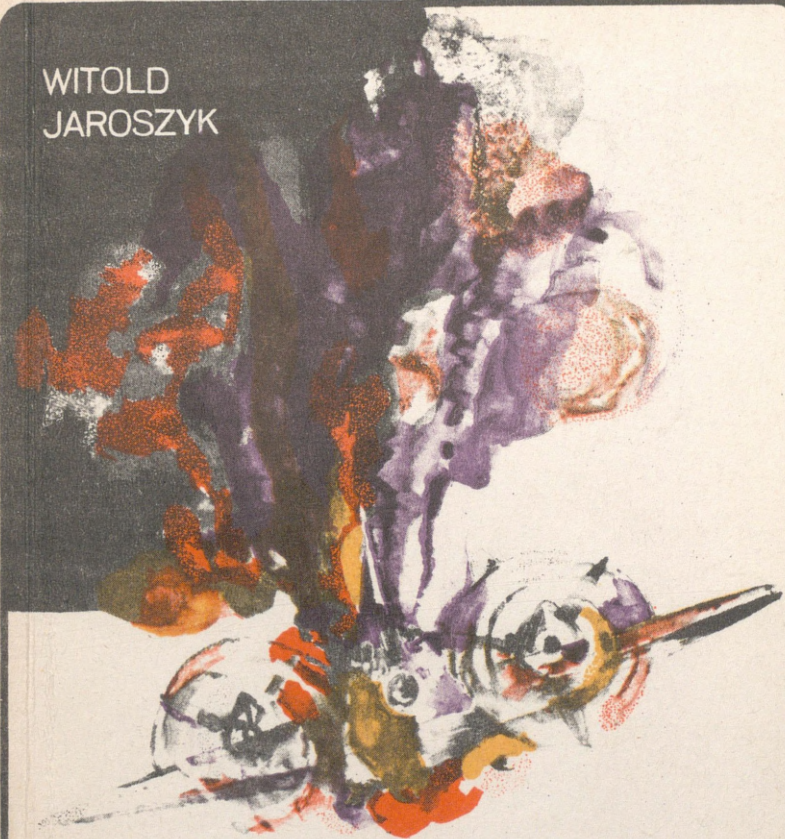
White

3/Color

Black



WITOLD
JAROSZYK



DZIENNIK LOTNIKA
DYWIZJONU 301

WITOLD JAROSZYK

DZIENNIK LOTNIKA
DYWIZJONU 301

WITOLD JAROSZYK

**DZIENNIK LOTNIKA
DYWIZJONU 301**

WSTĘP I PRZYPISY
WŁADYSŁAWA CHOJNACKIEGO

POJEZIERZE



ÓLSZTYN 1972

557(42) 555.450(430) (1718) 11.11.55/1350

Okładkę i stronę tytułową
projektował BOGDAN STEFANÓW

Reprodukcje ALOJZY KURACZYK



PRZEDMOWA

Podporucznik pilot Witold Jaroszyk (1920—1942) pochodził z rodziny patriotycznej, która pracowała z wielkim poświęceniem dla ratowania polskości na Mazurach, Warmii i Pomorzu Zachodnim. Ojciec jego, Kazimierz Jaroszyk (1878—1941), był synem biednego poznańskiego robotnika, mającego na swym utrzymaniu aż jedenaście osób. W tych warunkach nie mogło być mowy, aby Kazimierz otrzymał średnie wykształcenie. Mając czternaście lat ukończył szkołę powszechną i został zatrudniony w polskiej drukarni Jarosława Leitgebera w Poznaniu jako pomocnik zecera. Dziennikarze, poznani w drukarni, ułatwili mu wstąpienie do tajnego kółka samokształceniowego prowadzonego przez studentów. Nieobca mu była konspiracja, gdyż będąc jeszcze w szkole uczestniczył w potajemnych wieczorach patriotycznych organizowanych dla robotników, deklamując wiersze i czytając wyjątki z *Krzyżaków* Henryka Sienkiewicza. Teraz, pogłębiając swą wiedzę, okazał się bardzo zdolnym samoukiem, ponadto pisywał wiersze i ćwiczył się w rysowaniu politycznych karykatur.

Praktykę zecerską ukończył mając dziewiętnaście lat (1898) i udał się zaraz do Olsztyna, aby pracować jako zecer w drukarni *Gazety Olsztyńskiej*. W czasie nieobecności redaktora Seweryna Pieniężnego (ojca) podpisywał od 9 lipca do 24 września 1898 roku *Gazetę Olsztyńską* jako redaktor odpowiedzialny. Następnie był zecerem w drukarniach *Dziennika Poznańskiego* i *Gońca Wielkopolskiego*. Właściciel tej ostatniej, Bernard Milski, poznał się na zdolnościach dziennikarskich Kazimierza Jaroszyka, polecając mu okresowo zastępowanie redaktora *Gońca Wielkopolskiego*, a kiedy zaistniała pilna potrzeba obsadzenia porzuconej placówki polskiej na Mazurach, nie wahał się wysunąć jego kandydatury.

Tą opuszczoną placówką była redakcja *Mazura* w Szczytnie, gdzie pismo, po ucieczce redaktora Stanisława Zielińskiego, wychodziło do końca 1907 roku w duchu antypolskim pod kierunkiem Hermana Falkenberga. Mimo przestróg ze strony rodziny i przyjaciół Kazimierz Jaroszyk przyjął propozycję i w połowie lutego 1908 roku udał się do Szczytna na swą pierwszą samodzielną placówkę. Krótco przedtem zawarł związek małżeński z Teodorą Ratajczyk, która wbrew ostrzeżeniom wyjechała z mężem, aby towarzyszyć i pomagać mu w trudnej i odpowiedzialnej pracy. Od dawna było wiadomo, że Niemcy, specjalnie uczuleni na wszelką polską agitację wśród Mazurów, starali się jej przeciwstawić najostrzejszy-

mi środkami. Trzeba więc było wiele entuzjazmu, odwagi i samozaparcia, aby objąć tę skompromitowaną niedawno placówkę. Tym bardziej że wynagrodzenie za pracę bez wytchnienia i jakiegokolwiek urlopu było śmiesznie niskie.

„Niżej podpisany jest dzieckiem ludu — pisał w jednym z pierwszych artykułów wstępnych *Mazura* — zna jego niedolę, odczuwa doskonale potrzeby i pragnienia biednego ludu, toteż będzie umiał dla niego, dla jego interesów pracować, służąc dobrą radą i pomocą wedle sił i możliwości. Do tej pracy zabiera się z zapałem i z wiarą w przyszłość, w pomoc Boga i ludu mazurskiego. Na żadną inną pomoc nie liczy, bo bywa ona zawodna. Z drogi zaś obowiązku, z drogi służenia sprawie mazurskiej nigdy nie zboczy, choćby mu nie jeden, lecz dziesięć urzędów albo innych łask miało się uśmiechać.”

Nie była to tylko czcza deklaracja, gdyż Jaroszyk, człowiek twardy i konsekwentny, zawsze dotrzymywał obietnic. Nie dbał o sprawy materialne stawiając na pierwszym miejscu cele patriotyczne. Obok redagowania, drukowania i rozsyłania *Mazura*, w tej ostatniej czynności wydatnie pomagała mu żona, Jaroszyk był jeszcze kierownikiem i skarbnikiem Banku Mazurskiego, do którego założenia głównie się przyczynił, oraz kierownikiem Kółka Rolniczego. W okresie wyborów 1911 roku pełnił funkcję sekretarza Mazurskiej Partii Ludowej. Ponadto wypożyczał

Mazurom potajemnie polskie książki z biblioteczki ludowej, specjalnie dla nich wyposażonej. Wszystkie obowiązki wypełniał sumiennie i ofiarnie, otrzymując tylko skromne wynagrodzenie za redagowanie pisma.

Praca jego zaczęła dość szybko dawać rezultaty, o czym świadczy choćby zwiększająca się z roku na rok liczba egzemplarzy pisma. W 1908 roku rozpoczął od nakładu pięciuset egzemplarzy, w dwa lata później drukował już tysiąc, a w 1913 roku dwa tysiące egzemplarzy. Równie pomyślnie rozwijała się pod jego sprawnym kierownictwem działalność Banku Mazurskiego i Kółka Rolniczego. Tę owocną działalność przerwał wybuch pierwszej wojny światowej. Jaroszyka powołano do wojska. W Szczytnie pozostała jego żona z czworgiem nieletnich dzieci: Henrykiem, Zofią, Zygmuntem i Marią. Nielatwo było samotnej kobiecie podołać obowiązkowi wychowania tej czwórki, lecz przechodząc już przedtem u boku męża twardą szkołę życia, sprostała temu trudnemu zadaniu. Trzeba zresztą szczerze powiedzieć, że właściwie wychowaniem zawsze kierowała matka, ojciec bowiem był bez reszty zajęty pracą narodowo-społeczną.

Koniec wojny zmobilizował Kazimierza Jaroszyka do pracy nad reaktywowaniem *Mazura*. Po przezwyciężeniu wielu trudności *Mazur* zaczął wychodzić z dniem 31 stycznia 1919 roku. Wówczas Niemcy

przystąpili do jawnego i frontalnego ataku na znienawidzone pismo i na podstawie fałszywych oskarżeń wtrącili Jaroszyka na cztery tygodnie do więzienia. Potem szykany były już chlebem powszednim. Władze wojskowe zakazały wydawania pisma na okres dwóch tygodni, a następnie raz po raz więziono Jaroszyka lub jego żonę pod zarzutem propolskiej agitacji; w takich okolicznościach minął pierwszy rok po wznowieniu *Mazura*.

Nowy pamiętny 1920 rok zaczął się złowroźnie. 21 stycznia rozpoczęło się w Szczytnie zebranie delegatów Komitetu Mazurskiego, którzy przybyli prawie ze wszystkich powiatów Mazur. W trakcie obrad wtargnęła na salę horda niemieckich bojówkarzy i zaczęła bić pałkami bezbronnych Mazurów. Między innymi zmasakrowano Bogumiła Linkę z Wawroch, członka delegacji mazurskiej u prezydenta Wilsona w Paryżu, i przyprowadzono, broczącego krwią, pod dom redakcji *Mazura*. Gdy zobaczyła to z okna żona Jaroszyka, będąca wówczas w ciąży, ukryła się wraz z dziećmi w małej ciemnej komórce, w obawie przed wtargnięciem bojówki do domu. Jak wiadomo, Linka zmarł wkrótce potem w szpitalu na skutek bestialskiego pobicia. Odtąd Niemcy dali Polakom do zrozumienia, że nie cofną się przed żadną zbrodnią i przy pomocy terroru będą usiłowali przechylić wygraną plebiscytową na swoją stronę.

Tymczasem Jaroszyk borykał się z coraz większy-

mi trudnościami przy wydawaniu *Mazura*, spowodowanymi nie tyle przez Niemców, ile polski Mazurski Komitet Plebiscytowy, który ignorował zupełnie jego raporty i żądania wydatniejszej pomocy dla pisma. W dzienniku swym 11 marca 1920 roku pisze: „Niewygodny im jestem. Czy z powodu mojej obowiązkowości? Czy oni (z Mazurskiego Komitetu Plebiscytowego) się mnie boją? Unikają mnie. Chcą założyć *Gazetę Ludową* i *Mazura* pozostawić na uboczu? Historia Mazur przed plebiscytem zawarta jest w *Mazurze*. Żyjemy tu w strasznych warunkach. Żona oczekuje rozwiązania. Okno z ulicy barykaduję prawie co dzień szafą. Broni nie mam.”

Barykadowanie okna szafą było konieczne, bo często w nocy „nieznani” sprawcy strzelali do mieszkania Jaroszyków. W takich to warunkach nękającego terroru doczekała się Teodora Jaroszykowa rozwiązania i 9 kwietnia 1920 roku urodził się najmłodszy syn Witold Stanisław. Dziecko od chwili urodzenia miało całą twarz pokrytą czerwonymi bąblami, które stale pękały. Lekarze tłumaczyli to przestrawieniem matki w końcowym okresie ciąży, a wszak matka dziecka nigdy nie zapomniała widoku bestialsko pobitego Linki...

Proroczym można by nazwać zdarzenie, że kiedy małego Witolda niesiono do chrztu, zagroziła rodzicom chrzestnym drogę orkiestra grająca wojskowego marsza, należąca do stacjonującego w mieście od-

działu żołnierzy angielskich. Dwadzieścia pięć lat później także angielska orkiestra wojskowa uczciła jego szczątki na cmentarzu w Reichswaldzie koło Kleve...

Na krótko przed plebiscytem zmieniono kierownika Mazurskiego Komitetu i równocześnie zmienił się negatywny dotąd stosunek władz warszawskich do Jaroszyka. Personel drukarni i redakcji *Mazura* zwiększono, a pismo zaczęło wychodzić w nakładzie dziesięciu tysięcy egzemplarzy. Lecz ożywienie to trwało bardzo krótko, bo przez nikogo nie hamowany terror niemiecki paraliżował wszelką pracę. Już 7 lipca 1920 roku sterroryzowani przez Niemców zercerzy *Mazura* zaprzestali pracy i tylko dzięki osobistemu wysiłkowi Jaroszyka ukazał się ostatni jednokartkowy numer pisma z datą 11 lipca, w którym to dniu odbył się ów nieszczęsny plebiscyt.

Negatywny dla Polski wynik plebiscytu był zarazem osobistą klęską Jaroszyka, który omal nie załamał się psychicznie, skoro myślał o odebraniu sobie życia. Mimo że nie było już żadnych nadziei na dal-sze wydawanie *Mazura*, Jaroszyk nie chciał opuścić Szczytna i wyjechać do Polski, trwając na posterunku jak żołnierz na straconej placówce. Gdy zaproponowano mu przeniesienie się do niedalekiej Lubawy, dla objęcia redakcji miejscowego pisma, propozycję tę odrzucił z godnością: „Mogłem to przyjąć przed plebiscytem, mogłem przyjąć przed wojną,

ale nie mogę tego uczynić po przegranym plebiscycie. Uważano by mnie za tchórza i zdrajcę sprawy narodowej na Mazurach". Decyzji swej nie zmienił mimo nalegań i prośb żony oraz dzieci. Wychodził z założenia, że jeśli nie opuści domu wydawnictwa *Mazura*, to stanie się on w przyszłości znowu punktem zaczepienia dla nowej akcji polskiej na Mazurach. Z powodu jego decyzji najbardziej cierpiały dzieci, które w niemieckiej szkole systematycznie maltretowano, a nawet bito, gdy nie chciały całować niemieckiego sztandaru.

Dnia 1 stycznia 1921 roku Kazimierz Jaroszyk został redaktorem *Gazety Olsztyńskiej* i odtąd zamieszkał w Olsztynie w tak zwanym Domu Polskim, pozostawiając żonę z dziećmi nadal w Szczytnie, aby w ten sposób utrzymać dom *Mazura* do lepszych czasów. Odtąd sytuacja rodziny bardzo się pogorszyła; Jaroszyk jako redaktor dwóch pism otrzymywał pobory niższe od zecera drukarni *Gazety Olsztyńskiej*. Musiał z nich utrzymywać siebie w Olsztynie i żonę z pięciorgiem dzieci w Szczytnie. Dzieci jego były nadal szykanowane w szkole, aż wreszcie zostały z niej wyrzucone za „manifestacyjne” przyznawanie się do polskości. Z wielkim trudem, i to po dwu- i półletnich staraniach, udało mu się umieścić je w Polsce, gdzie w internatach najadły się, niestety, dosyć bieda...

Jaroszyk był człowiekiem skromnym, pracowitym,

cichym i prostolinijnym. Nigdy nie chciał i nie umiał pochlebiać ludziom, od których był zależny służbowo czy materialnie, a tym bardziej domagać się od nich polepszenia warunków. Redagując *Gazetę Olsztyńską* starał się zachować całkowitą niezależność, zdarzało się więc czasem, że pismo krytykowało niefortunne posunięcia niektórych polskich działaczy. Zapewne oni starali się o niepodwyższenie mu pensji, chociaż od momentu swego przybycia na Mazury pracował bez jakiegokolwiek urlopu. Z chwilą powstania *Mazurskiego Przyjaciela Ludu* w 1923 roku ulokowano jego administrację w dawnym domu Mazura w Szczytnie; teraz nic już nie stało na przeszkodzie sprowadzenia rodziny Jaroszyka do Olsztyna. Jednak dopiero po dwóch latach znalazło się dla niej skromne mieszkanko w Domu Polskim przy ulicy Dworcowej (dziś ulica Partyzantów 87).

Tam więc dopiero pięcioletni Witek Jaroszyk zaczął uczęszczać do polskiego przedszkola i bawić się ze swymi rówieśnikami, między innymi z Kostkiem Pieniężnym (synem Seweryna) oraz Tadziem i Zbyszkciem Baczewskimi (synami Jana). O tym jaka atmosfera panowała wówczas w domach rodziców tej czwórki, świadczą najlepiej samorzutne przejawy aktywności dzieci. Często zdarzało się, że cała czwórka śpiewała na ulicy pierwszą zwrotkę hymnu „Jeszcze Polska nie zginęła”, a następnie co sił uciekała do bramy Domu Polskiego. Gdy Witek skończył

sześć lat, umieszczono go w prywatnej szkole niemieckiej, bo polskie powstały na Warmii dopiero w parę lat później. Nie umiał wtedy ani słowa po niemiecku, ale po dwóch latach znał ten język na równi z polskim.

Tymczasem stosunki Jaroszyka ze Związkiem Polaków w Niemczech, z którego ramienia redagował pismo, psuły się coraz bardziej, zwłaszcza od chwili przybycia w 1926 roku do Olsztyna nowego sanacyjnego konsula R.P. Jaroszyk naraził mu się odmową umieszczenia artykułu gloryfikującego zwycięstwo Piłsudskiego w przewrocie majowym. Konsulowi zapewne „zawdzięczał” redaktor wymówienie mu pracy z dniem 1 lipca 1927 roku. Odwołanie się do władz naczelných Związku Polaków w Berlinie opóźniło wykonanie tej krzywdzającej decyzji o kilka miesięcy, ostatecznie zmuszono go do ustąpienia z redakcji 1 kwietnia 1928 roku. Nie mając żadnych innych możliwości zatrudnienia na terenie Prus Wschodnich wyjechał Jaroszyk do Polski i tam, od 1 stycznia 1929 roku, został redaktorem nowo założonego pisma *Głos Mławski*.

Rodzina jego nadal pozostawała w Olsztynie; rodacy usiłowali ją wyeksmitować z Domu Polskiego i tylko niemieckim władzom miejskim zawdzięczała, że nie wyrzucono jej na bruk. Wreszcie udało się Jaroszykowi zdobyć mieszkanie i w marcu 1929 roku przeniosła się do Mławy. Jaroszykowie osiedlając się

w Polsce nie przyjęli miejscowego obywatelstwa, gdyż ojciec miał ciągle nadzieję, że zostanie wezwany z powrotem do Olsztyna i wówczas będzie mu potrzebny niemiecki paszport. Tego samego zdania byli synowie, a najstarszy z nich, Henryk, po ukończeniu gimnazjum typu humanistycznego i studium nauczycielskiego w Polsce, poszedł w ślady ojca, zostając kierownikiem Związku Młodzieży Polskiej w Niemczech przy Dzielnicy V Związku Polaków w Niemczech w Złotowie.

Na temat przeniesienia się Kazimierza Jaroszyka do Polski niezyczliwi mu ludzie rozpuszczali kłamliwe pogłoski w prasie krajowej, że nastąpiło ono na skutek „sterania i wyczerpania”. Dementował je wielokrotnie w takich słowach: „Uwaga co do mojej osoby nie zgadza się z rzeczywistym stanem rzeczy. Doznałem wprawdzie różnych przykrości ze strony niemieckiej, ale takich prześladowań, które by mnie, polskiego dziennikarza, zmusić mogły do opuszczenia powierzzonej mi placówki na Mazurach i Warmii i schronienia się do Polski — nie było i być nie mogło”.

Początkowo nie wiodło mu się w Polsce; *Głos Mławski* uległ likwidacji już po paru miesiącach, pracował więc potem przez pewien czas w redakcji *Głosu Ludu* w Toruniu. W końcu 1929 roku otrzymał Jaroszyk skromną rentę dla zasłużonych, która nareszcie ustabilizowała sytuację materialną rodziny. Jaroszyk nie pogodził się z rolą emeryta i pisywał liczne arty-



kuły do prasy krajowej i polonijnej w Niemczech. W 1931 roku opracował i wydał wspólnie z Hugonem Barkem broszurę pod tytułem *Walka o Mazowsze Pruskie*. Jednak najwięcej jego artykułów ukazało się w latach 1937—1939 w nowo powstałej *Gazecie Mławskiej*, gdzie między innymi opublikował w kilkudziesięciu odcinkach swoje wspomnienia z pracy w Prusach Wschodnich w latach 1908—1920.

Witek Jaroszyk ukończył w Mławie szkołę powszechną i zaczął tam uczęszczać do Państwowego Gimnazjum imienia Stanisława Wyspiańskiego. W gimnazjum miał serdecznego kolegę Tadka Pytlaka, który po maturze wybierał się do Szkoły Podchorążych Lotnictwa. Dzięki jego namowom Witek zapalił się również do zawodu lotnika wojskowego i w związku z tym, 8 kwietnia 1938 roku, zrzekł się oficjalnie niemieckiego obywatelstwa. Ojciec nie odwodził go od obranego zawodu, tylko matka nie była tym zachwycona i lękała się o syna. Zaraz po maturze, którą zdał 16 maja 1938 roku, stanął Witek na komisję wojskową RKU i zgłosił chęć odbycia służby wojskowej w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Właśnie w tym roku wprowadzono dla maturzystów obowiązek odbycia służby wojskowej przed rozpoczęciem studiów wyższych. Zanim został przyjęty do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, musiał zdać przedtem w lecie bardzo trudny egzamin teoretyczny i praktyczny w szkole szybowcowej

w Ustianowej, gdzie przebywał od 30 lipca do 21 sierpnia.

„Latam teraz już z bardzo wysokiej góry na wysokości dochodzącej do 50 m — pisał z Ustianowej do rodziców w liście z 8 sierpnia 1938 roku. — Nie miałem jeszcze żadnego wypadku, chociaż one zdarzają się tu bardzo często i bardzo wielu z moich kolegów zrezygnowało dobrowolnie z kursu, nie mogąc wytrzymać nerwowo tu dziejących się rzeczy. Ja miałem dotychczas wszystkie loty i odbyłem ich około dwudziestu bez błędu i bez wypadku.” Loty szybowcowe wymagały od przyszłych lotników bardzo dobrej kondycji fizycznej i szybkiego refleksu. Widocznie jednego lub drugiego brakowało większości, skoro już po sześciu dniach lotów kategorię A otrzymało tylko dziewięciu (wśród nich Jaroszyk) spośród stu dwudziestu kandydatów na podchorążych lotnictwa. „O mnie nie potrzebujecie się bać, gdyż odbywam swe loty opanowany, skupiony i nie jestem nerwowy, a takiemu nic stać się nie może!” Prosi w tym liście matkę, w której rękę spoczywała kasa domowa, aby przysłała mu choć trochę papierosów lub samego tytoniu, bo bez palenia obejść się nie może, a nie ma już dosłownie ani grosza.

Egzaminy praktyczne z latania i teoretyczne z przedmiotów ścisłych wypadły Witkowi bardzo dobrze, otrzymał więc upragniony przydział do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, dokąd udał

się z początkiem stycznia 1939 roku. Rozpoczęła się codzienna harówka, na którą składało się osiem godzin trudnych wykładów i wiele innych zajęć trwających przez cały dzień. W ciągu trzech pierwszych miesięcy czekały go cztery ciężkie egzaminy, od których zdania zależał jego wyjazd w okresie świąt wielkanocnych na krótki urlop. Mimo że zdał je z bardzo dobrym wynikiem, nie puszczono go na święta do domu, gdyż na skutek żądań Hitlera w stosunku do Pomorza cofnięto w wojsku urlopy.

Krótko przed wielkanocnymi świętami odbyła się w Dęblinie lotnicza uroczystość „Pierwszy lot — pierwszy pasażer”, w czasie której starsi podchorążowie, samodzielnie pilotując samoloty, zabierali w podniebny lot swych młodszych kolegów. Uroczystość tę nadano przez radio dopiero 22 kwietnia. Nie transmitowano jej na żywo z Dęblina, ze względu na zaostrożoną sytuację polityczną. W kwietniu 1939 roku Witek zdał wszystkie egzaminy teoretyczne i po wspaniałej defiladzie, odbytej w końcu tego miesiąca w Irenie na przedmieściu Dębina, został odkomenderowany na lotnisko w Zajeździe, gdzie rozpoczęły się praktyczne ćwiczenia w lataniu.

Pierwsze loty w towarzystwie instruktora utwierdziły go w przekonaniu, że wybrał sobie właściwą drogę życia. „Powiedźcie sami, czy nie przyjemne musi być to życie lotnika — pisał w liście do rodziców z 3 maja 1939 roku — raz nauka, raz loty i cią-

gle nowe rzeczy, a wszystko odwalamy z humorem i fantazją”. Dopiero na Zielone Świątki dano krótkie dwudniowe urlopy, lecz Witold nie mógł pojechać wtedy do domu, na skutek wysokiej gorączki spowodowanej szczepionką przeciwdrurową. Było mu ogromnie przykro, że ominęła go okazja zobaczenia się ze swymi najbliższymi, do których tak bardzo tęsknił.

Szkolenie praktyczne odbywano widać w przyspieszonym tempie pod wpływem groźby wojny, gdyż już 1 czerwca odbył Witek swój pierwszy samodzielny lot i to w bardzo złych warunkach atmosferycznych, bo lało jak z cebra. „Wyszedłem na 200 m, wlałem w chmury i przez dłuższy czas nie mogłem się potem zorientować, gdzie lotnisko, a trzeba wiedzieć Wam — pisał w tym samym dniu do rodziców — że podczas deszczu ziemi prawie wcale nie widać. Jednak wylądowałem w końcu »z chwałą«.” W ostatnim liście, jaki rodzice jego otrzymali, napisanym w Borowinie 14 sierpnia, starał się przede wszystkim uspokoić ukochaną matkę i przełamać jej uprzedzenie do samolotu pisząc między innymi: „Dziś skręciłem samodzielnie »korka«, wczoraj inne figury. Czuję się teraz w maszynie na plecach położonej pewniej, niżbym na ziemi miał przez płot skakać... Latam i jestem zdrow jak byk — oto dwie rzeczy, które mi pozwalają zwalczyć nawet tęsknotę za domem.”

W chwili wybuchu wojny Witold Jaroszyk był już pilotem w pełni wyszkolonym, choć miał dopiero stopień kaprała podchorążego. Niestety, z braku samolotów bojowych nie dane mu było walczyć z wrogiem w ojczystym kraju, lecz musiał się wycofywać przed Niemcami wraz z pierwszą eskadrą do węgierskiej granicy. Po jej przekroczeniu został internowany w Nagykácie pod Budapesztem, skąd już po dwóch miesiącach uciekł w cywilnym przebraniu (które ofiarowała mu jego pierwsza sympatia Magda Braun) do Budapesztu, a po otrzymaniu w polskim konsulacie pieniędzy na drogę udał się nad granicę jugosłowiańską. Tam przebywał przez kilka tygodni w cywilnym obozie; 10 grudnia przekroczył pieszo granicę. W Zagrzebiu otrzymał polski paszport konsularny i udał się do Splitu, a stamtąd okrętem greckim dopłynął 24 grudnia 1939 roku do Marsylii.

W dwa dni potem posłał rodzicom za pośrednictwem Magdy Braun swoją fotografię, zrobioną w Jugosławii do paszportu, na której odwrocie napisał: „Kochani! Za kilka dni pójdę prawdopodobnie na front w swoim zawodzie. Spełniłem tylko swój prosty obowiązek i sądzę, że Tata mi w zupełności przyzna rację. Myślałem i myślę o Was b. dużo i dałby Bóg abym mógł jeszcze kiedyś wrócić. Dużo przeżyłem na obczyźnie, ale niedostatku nigdy nie cierpiałem, co mam w dużej mierze do zawdzięczenia Tej osobie [to jest Magdzie Braun] i jej przyjaciołom, za co jej,

przypuszczam, podziękujecie. Jeśli nie wrócę, to pamiętajcie, że mieliście niegdyś syna, który Was serdecznie kochał i považał — Witek. Jest to jedyna wiadomość, jaką Wam mogłem przesłać.”

Pobyt we Francji był dla niego jedną wielką udręką, bo z braku samolotów nie mogło być mowy o zmierzeniu się z wrogiem. Początkowo przebywał w Centrum Wyszkożenia Lotniczego (Lyon-Bron) bez jakiegokolwiek zatrudnienia, potem przez trzy miesiące ćwiczył w Paryżu polskich ochotników rekrutujących się z Polonii francuskiej. Stamtąd pisał wielokrotnie do rodziców, ale doszedł do nich tylko jeden list z 14 kwietnia 1940 roku. Z jego treści wiadać, jak bardzo tęsknił za domem: „...Naprawdę nie ma dnia, w którym w chwili wolnego czasu nie myślałbym o Was, jak się utrzymujecie, w jakich warunkach żyjecie i w ogóle podobnych pytań nasuwa się tysiące, na które od miesiący daremnie oczekuję odpowiedzi.

O mojej tęsknocie, o moich świętach Bożego Narodzenia czy Wielkiejnocy, spędzonych samotnie i tak jakby to były normalne dni tygodnia, trudno mi w ogóle pisać (...) Zestarzałem się duchowo, przeżywszy tyle najrozmaitszych rzeczy, ale mam nadzieję, że wszystko będzie jeszcze dobrze, może się spotkamy... W każdym razie nie będziecie się za mnie wstydzili, gdybym nie powrócił.”

Tymczasem niemiecka kampania ruszyła przeciw

Francji, nie napotykać po zmiążdżeniu Belgii i Holandii prawie nigdzie na zdecydowany opór; po sześciu tygodniach nastąpiła haniebna kapitulacja. Z chwilą wkroczenia do Francji Niemców Witek znów znalazł się w Lyonie, skąd jego eskadra lotnicza, opuszczając miasto jako ostatni oddział wojskowy, udała się na południe Francji w okolicę granicy francusko-hiszpańskiej nad Morzem Śródziemnym. W małym porcie Saint-Jean-de-Luz wsiedli na okręt „Arandora Star”, który przywiózł ich do Liverpoolu.

Anglia stała się więc ostatnim etapem wędrówki Witolda Jaroszyka. Całą jego eskadrę ulokowano w obozie Kirkham-Weeton, znajdującym się w pobliżu Prestonu. W dzienniku pisał, że spędził tam „nie nie robiąc” prawie sześć miesięcy. Zapewne nie brał pod uwagę latania, bo wydane mu zaświadczenie dowodzi, że: „Pchor. plut. Jaroszyk Witold ukończył specjalny kurs dla Podchorążych Lotnictwa w czasie od dnia 15 VIII 1940 do dnia 7 X 1940 z wynikiem pomyślnym”. Podpisali je „Komendant Kursu podpułkownik Władysław Madejski i Dowódca Eskadry Podchorążych kapitan Władysław Chrzanowski”.

Następnie w styczniu 1941 roku przeniesiono go na lotnisko w Hucknall pod Nottinghamem, gdzie przeszedł szkolenie pilotażu samolotów bombowych. Tam w ostatnim dniu lutego otrzymał zawiadomienie z Polskiego Czerwonego Krzyża w Londynie, że po-

szukuje go ojciec. Była to pierwsza radosna wiadomość, że rodzice żyją — o zgonie ojca, który nastąpił w trzy tygodnie później, nie miał się już nigdy dowiedzieć.

Dnia 6 maja 1941 roku ukończył Jaroszyk kurs w Hucknall i został przeniesiony do Pwllheli-Penrhos w Walii, ale już 21 lipca musiał udać się do bazy w Bramcote w celu odbycia kursu przygotowawczego dla zegrania załóg przed przejściem do dywizjonu bombowego. Wreszcie 16 sierpnia 1941 roku został przydzielony do 301 Dywizjonu Bombowego w Hemswell. Dywizjon ten był od lipca 1940 do sierpnia 1943 roku samodzielną polską jednostką bojową. Tam, po odbyciu wyznaczonych lotów ćwiczebnych, otrzymał 24 września stopień podporucznika. Dywizjon 301 nosił również nazwę Dywizjonu Ziemi Pomorskiej, gdyż niemal cała jego załoga wywodziła się z IV Pułku Lotniczego stacjonującego w Toruniu.

Pierwszy chrzest bojowy przeszedł Jaroszyk w nocy z 12 na 13 października 1941 roku w nalocie nad Bremę, gdzie samolot jego zrzucił półtorej tony bomb. Lot ten opisał w swym dzienniku bardzo szczegółowo. Cała załoga dywizjonu, a zwłaszcza załogi poszczególnych bombowców, stanowiła jedną wielką rodzinę, w której wszyscy mówili sobie po imieniu. W dniu wolnym od służby udawano się gremialnie do sąsiedniej wsi, Hemswell, aby tam

wesoło się zabawić, a rej wodził zazwyczaj Jaroszyk, który lubił płać kolegom figle. Lotnisko, gdzie ich zakwaterowano, było silnie strzeżone przed niemieckimi skoczkami spadochronowymi, więc wchodzących na jego teren legitymowano bardzo skrupulatnie. Pewnego wieczoru Jaroszyk udał się z kolegami Burszewskim i Malinowskim do piwiarni „Happy Corner” („Pod Szczęśliwym Rogiem”), a tam porucznik nawigator Malinowski z przerażeniem stwierdził, że dowód osobisty i legitymację służbową zostawił w swym mundurze na lotnisku. Zepsuło mu to humor, ale Witek pocieszył go, że „trzymając się kupy” jakoś wejdą. Tymczasem, gdy przekraczano bramę lotniska, żołnierze zatrzymali Malinowskiego, bo nie miał dowodu. Kontrolujący zapytali Witka, czy Malinowski jest członkiem ich załogi, ale on zaprzeczył i powiedział, że dołączył do nich dopiero w czasie powrotu. Malinowskiego wzięto pod straż i zaprowadzono do aresztu, lecz Witek natychmiast powiadomił o wszystkim dowódcę, pułkownika Jacka Piotrowskiego. Wskutek jego interwencji więzień został wypuszczony i triumfalnie przypro-
wadzony do kasyna, gdzie koledzy oczekiwali go z kielichami szampana.

Przed każdym lotem na teren nieprzyjaciela załoga otrzymywała szczegółowe informacje, co ma czynić w wypadku zestrzelenia samolotu nad miejscem docelowym, aby ująć Niemcom i wrócić do swej bazy.

Zazwyczaj otrzymywano adres jakiegoś podrzędnego baru znajdującego się na przedmieściu, dokąd, o umówionej porze, przychodził odpowiednio ubrany mężczyzna, noszący dokładnie określony krawat i charakterystyczny dla pory roku kwiat w butonierce. Ten człowiek, będący na usługach angielskiego wywiadu, miał udzielić załodze pomocy, aby mogła przekraść się na Zachód. Witek zapewniał swych kolegów, że znając język niemiecki tak samo dobrze jak ojczysty najlepiej rozmówi się z tym mężczyzną w sprawie wydostania się z matni. Przy tej okazji opowiadał kolegom o rodzicach, pracy ojca nad narodowym uświadamianiem Mazurów, a potem o jego działalności w Olsztynie, wyrażając pewność, że po wojnie Mazury i Warmia powrócą do Polski, a on być może do umiłowanego Szczytna i Olsztyna.

Przed każdym lotem wszyscy członkowie załogi samolotu otrzymywali dokładną mapę zachodniej Europy, wydrukowaną na nylonowej chustce, odpowiednią sumę pieniędzy niemieckich i z krajów okupowanych, stalowe piłki do przepiłowania krat, w wypadku gdyby znaleźli się w areszcie oraz żelazną porcję żywności w postaci odżywczych pastylek czekoladowych.

Niestety, książka lotów Witolda Jaroszyka nie zachowała się, więc bez niej nie można dokładnie odtworzyć dat i liczb lotów bombowych pilotowanych przez niego samolotów w 1941 roku. Dziennik

jego informuje, że w okresie od 12 października do 13 grudnia 1941 roku odbył on pięć nalotów długodystansowych na Niemcy, bombardując Berlin, dwukrotnie Bremę, Hamburg i Kolonię. Nie wspomina jednak wcale odbytych w tym czasie licznych lotów krótkodystansowych na okupowane tereny Francji. Raz jeden podał lakoniczną wzmiankę o nalocie na Brest 17 grudnia 1941 roku, kiedy po raz pierwszy był kapitanem bombowca.

Odtąd objął dowództwo sześciuosobowej załogi „Wellingthona” numer 1262, która latała z nim w składzie: Burszewski, Żołna, Bukowski, Gulczyński i Malinowski. Samolot ten był dla załogi szczęśliwy, gdyż wychodził cało z najgorszych nawet opresji. Dzięki zachowaniu się dziennika lotów Czesława Malinowskiego można podać wszystkie loty bojowe pierwszego kwartału 1942 roku, w których Jaroszyk uczestniczył. A więc 9 stycznia dowodził w okresie bitwy o Wielką Brytanię operacją na niemieckie porty inwazyjne pod Cherbourgiem, gdzie zrzucono szesnaście bomb po sto dwadzieścia pięć kilogramów każda. Również 28 tego miesiąca samolot Jaroszyka bombardował port inwazyjny w Boulogne, zrzucając tam dwanaście bomb po sto dwadzieścia pięć kilogramów każda. 12 lutego pilotowany przezeń „Wellington” stoczył walkę z niemieckimi pancernikami „Gneisenau” i „Scharnhorst” w przesmyku Dover, obrzucając je siedmioma bombami przeciwpancer-

nymi wagi dwustu pięćdziesięciu kilogramów. W dwa dni później, gdy uszkodzone pancerniki wpłynęły Renem do naprawczych doków Kolonii, zostały tam ponownie zbombardowane, a samolot Jaroszyka zrzucił w tej operacji sześć bomb przeciwpancernych, w tym jedną o wadze pięciuset kilogramów i pięć po dwieście pięćdziesiąt. Drugie bombardowanie wyeliminowało ostatecznie oba pancerniki z dalszych działań wojennych.

Od 16 lutego rozpoczęły się pod dowództwem Jaroszyka dalsze naloty na niemieckie miasta, przy czym Bremę pierwszą poczęstowano sześcioma bombami po dwieście pięćdziesiąt kilogramów. 9 marca wzięto udział w jednym z najcięższych nalotów na Essen, gdzie zrzucono jedną bombę półtonową, pięć ćwierćtonowych oraz jedną o wadze stu dwudziestu pięciu kilogramów tak zwaną „bombkę przyjemnościową”. Tę ostatnią załoga wyprosiła sobie u dowódcy dywizjonu (z inicjatywy porucznika nawigatora Czesława Malinowskiego), aby mogła nią zbombardować taki cel, jaki się jej spodoba. Następnego dnia bombardowano ponownie Essen taką samą liczbą bomb, a „Wellington” z trudem wydostał się z ogniowej zapory ośmiu tysięcy dział przeciwlotniczych uczestniczących w obronie tego miasta.

Dnia 12 marca bombardowano Kiel zrzucając tyle samo bomb co na Essen i wreszcie 25 marca bombardowano Essen po raz trzeci. Następny dzień był

wolny dla załogi i gdy chciała udać się do knajpy „Pod Szczęśliwym Rogiem”, podporucznik Jaroszyk otrzymał rozkaz odbycia nocnego lotu bombowego na Düsseldorf na innym samolocie, z młodą, niedoświadczoną załogą, którą miał dopiero przyuczać, jak trzeba naprowadzić samolot na główny cel oraz wyszukiwać miejsca o najmniejszym nasileniu ognia dla wejścia na wyznaczony cel. Witold miał widocznie jakieś złe przeczucia, bo nie chciał brać udziału w tej wyprawie i prosił swego przyjaciela porucznika Malinowskiego, aby uprosił dobrze mu znanego dowódcę dywizjonu o zwolnienie go z tego lotu. Dowódca okazał się jednak nieugięty i jedynie solennie przyobiecał, że w przyszłości nie będzie Jaroszyka wyznaczał do lotów z niedoświadczoną załogą.

Lot ten okazał się rzeczywiście dla Jaroszyka i jego załogi ostatni, bo w nocy z 26 na 27 marca 1942 roku bombowiec ich został zestrzelony nad Düsseldorfem. Nic nie wiadomo, w jakich to nastąpiło okolicznościach, gdyż nikt z tego samolotu nie uratował się. Następnego wieczoru radio angielskie podało lakoniczny komunikat w audycji polskiej, że „młody polski lotnik podporucznik Witold Jaroszyk, który wsławił się swoimi brawurowymi wyczynami i niebywałą odwagą, odznaczony Krzyżami Walecznych i Krzyżem Virtuti Militari, zginął w locie bojowym”. Wiadomość tę przywiózł do Mławy zaprzyjaźniony z rodzicami Tadeusz Witkowski.

Spełniły się więc przeczucia Witolda, przewijające się tak często na kartach jego dziennika, że zginie śmiercią lotnika. Śmierci się nie lękał, mimo swych dwudziestu dwu lat życia, bo nade wszystko kochał Polskę. W dzienniku jego rzadko pada słowo Ojczyzna, a kiedy je wymienia, nigdy nie brzmi to patetycznie. Witold nie cierpiał siedzących w Londynie polityków, którzy słowem tym szermowali na lewo i prawo, chcąc przy jego pomocy wygrywać swoje osobiste interesy. Dla niego Ojczyzna to także dom rodzinny, w którym się wychował, gdzie widział od dziecka, jak w ciężkim trudzie rodzice jego wykuli dla niej nowe sprawiedliwe granice na północnej rubieży.

Ciało podporucznika Witolda Jaroszyka, wraz z ciałami pozostałych członków załogi, pochowali Niemcy na cmentarzu północnym w Düsseldorfie w grobie numer czternaście. Po skończonej wojnie urządzono w Reichswaldzie koło Kleve ogromny wojskowy cmentarz aliancki, na którym pochowano siedem tysięcy żołnierzy i oficerów. Tam przewieziono szczątki Witolda Jaroszyka i przy dźwiękach marsza wojskowego, odegranego przez angielską orkiestrę, pochowano go w grobie szóstym, znajdującym się w działce dziesiątej rzędu A. Początkowo postawiono na grobie skromny cementowy krzyż. Obecnie stoi w tym miejscu duża tablica z piaskowca, okolona pięknymi kwiatami.



Dziennik ten, z niewielkimi skrótami i bez przypisów objaśniających, był już uprzednio drukowany w „Przekroju” z 1962 roku w numerach 880—881. Obecnie przedrukowuje się go w całości z rękopisu, będącego w posiadaniu rodzeństwa autora.

Autor przedmowy składa podziękowanie Pani Marii Jasińskiej, siostrze Witolda Jaroszyka, i Panu majorowi Czesławowi Malinowskiemu za udzielenie informacji oraz udostępnienie materiałów wykorzystanych przy napisaniu przedmowy.

Do rąk własnych Ojca mego Kazimierza
Jaroszyka, względnie żony jego Teodory,
mieszkających przed wojną w Mławie,
województwo warszawskie, przy ulicy
Sienkiewicza 48.

Hemswell, 15 lutego 1942 roku.

ppor. pilot Witold Jaroszyk

Hucknall 27 stycznia 1941

Po długim oczekiwaniu w kampanii francuskiej, a od niedawna angielskiej, nareszcie dostałem przydział. Zaczęliśmy od razu uciążliwą pracę. Pół dnia wykłady, pół dnia loty na maszynie dwusilnikowej typu „Oxford”. Czas szkolenia liczą na dwanaście tygodni, przedłuży się to nieco, bo pogoda ciągle fatalna, no, ale więcej życia mi pozostanie i może... zdołam wrócić do Polski.

Myślę często o domu rodzinnym, zastanawiam się, czy dać znać o sobie po rocznej przerwie. Lepiej chyba nie powodować tam radości, mogę przecież w tym samym czasie zginąć. Niech się powoli przyzwyczajają do ponurej wieści, jaką pod koniec wojny otrzymają.

Ostatnio coraz częściej zastanawiam się nad sprawą małżeństwa. Angielki mi nie odpowiadają. Te, które poznałem, mimo że należą do różnych sfer, niewiele się od siebie różnią. Nie považam kobiety, która zbyt pochopnie decyduje się na taką poważną rzecz jak małżeństwo.

Jednak czuję się bardzo samotny, brak mi ciepła

domowego ogniska, brak mi osoby, która by się o mnie troszczyła. Nie wyobrażam sobie małżeństwa bez miłości, a wątpię, czy mógłbym zakochać się w Angielce.

Jak pogodzić jedno z drugim? Na Węgrzech miałem dziewczynę, Magdę Braun, którą naprawdę kochałem, i dla której do dzisiejszego dnia czuję ogromną wdzięczność i szacunek. Naturalnie, nasza miłość musiała się skończyć z powodu odległości i trudności w korespondowaniu. Wprawdzie istniała jeszcze inna ważniejsza przeszkoda, na którą w Nagykácie¹ nie zważałem, ale tu, gdy uczucie moje się zmniejszyło, urosła do rozmiarów zupełnie uniemożliwiających ewentualne małżeństwo. Dobrze, że miałem tyle czasu do namysłu, bo w przeciwnym razie ożeniłbym się, no i naturalnie powrót do Polski stałby się trudny. A przecież Ojczyzna, rodzina są dla mnie droższe niż kobieta.

Gdybym przywiózł do domu Angielkę, nikt nie miałby do mnie pretensji. Tego jednak nie chcę. Jeśli myślę o małżeństwie, to obliczam je tylko na okres trwania wojny, by mieć w tym czasie jakiś kącik, o którym mógłbym powiedzieć, że jest moim domem, a nie jak dotychczas setki barłogów, ciągle zmiany otoczenia.

Ostateczną decyzję podejmę jednak nie wcześniej niż po ukończeniu kursu.

Może mi ktoś zarzucić, iż jestem za młody na

małżeństwo. Owszem, jestem młody, ale niestety, jestem pilotem biorącym udział w poważnej wojnie, z której wyjść cało jest prawie niemożliwością. Kto wtedy zawiadomi mego Ojca, wielkiego patriotę, że ja do końca spełniałem obowiązek? Przykro jest umierać ze świadomością, że tylko władze wojskowe wykreślały moje nazwisko i nikt inny się tym nie zainteresuje...

1 marca 1941

Przysłano mi wczoraj zawiadomienie z PCK w Londynie, iż poszukuje mnie Ojciec. Jest to dla mnie radosna nowina. Poszukiwania Ojca świadczą, że w domu musi być wszystko w porządku. Chyba napiszę do nich, chociaż nie chciałem tego poprzednio czynić.

6 marca 1941

Zacząłem od pewnego czasu korespondować z Polką, której adres, nawiasem mówiąc, wygrałem w karty. Z listów wnioskuję, że to miła dziewczyna.

Przed dwoma dniami w domu, w Polsce, Ojciec obchodził imieniny. Ciekaw jestem, czy odbyły się one normalnie, to znaczy w mieszkaniu pani Kucińskiej² z obfitością trunków.

10 marca 1941

Otrzymałem dziś ciekawy ze względu na pewne poglądy list od mojej Poleczki. Wyłuszcza ona swoje myśli w sposób tak idealistyczny i niewinny, że jestem niezmiernie zakłopotany. Przypomniał mi się

okres przedwojenny, kiedy myślałem takimi samymi kategoriami. Dzisiaj, po dokładniejszym poznaniu niektórych zagadnień, patrzę na wiele spraw zupełnie inaczej.

18 marca 1941

Dostałem się w ładne towarzystwo! Poznałem Angielkę, której jedyną zresztą wadą jest skłonność do alkoholu. Całymi wieczorami od dwóch tygodni pijemy i kochamy się. Mówiła mi wprawdzie, że żywi do mnie uczucie, ale widzę w tym jedynie polowanie na męża. Pociąga mnie, ale o miłości nie ma mowy. Stałem się ostatnio wybredny i... ostrożny. Różni się ona od swoich rówieśniczek tylko tym, że jest bardziej subtelna i uczuciowa. Dziwne jednak, że te zabawy nie wpływają ujemnie na moje latanie. Wylaszkowałem się³ i być może niedługo pójdę dalej, raczej bliżej, ale... śmierci.

7 kwietnia 1941

Dzisiaj pierwszy raz od wielu tygodni zostałem wieczorem w domu. Pogniewałem się z Conny, która zresztą miała całkowicie rację. W każdym razie nie wystąpię pierwszy z gałązką pojednania, bo nareszcie mam okazję do wypoczynku i... nauki. Jutro mają się zacząć generalne repetycje. Mam wrażenie, że bardziej się nimi martwią angielscy wykładowcy niż my. Jednym słowem zbliżamy się wolnym krokiem do finału bytowania w uroczym Hucknall.⁴

9 kwietnia 1941

Dzisiaj obchodzę dwudziestą pierwszą rocznicę urodzin. Stałem się dopiero pełnoletni, a już prawie trzeci rok jestem poza domem. Z tej okazji otrzymałem kilka listów z życzeniami i cieszę się, że w dalekim domu rodzinnym również trochę o mnie myślą.

Rozpoczęliśmy właśnie poważne egzaminy, poszło mi nieźle. Latamy po kilkanaście godzin na dobę. Nieźle tempo.

13 kwietnia 1941

Dzisiaj drugi dzień Świąt Wielkiej Nocy. Strasznie głupio je spędzam. Wczoraj byłem w Mansfield i tam uczciłem te uroczyste dni tylko przez zjedzenie pierwszorzędnej kolacji w eleganckim lokalu. Wieczorem pójdę na dancing i to... wszystko. Już trzecie święta spędzam poza domem. Pierwsze w S.P.L.⁵ — Dęblin, drugie w Le Bourget⁶ — Paryż, następne może w Polsce.

22 kwietnia 1941

Pogodziłem się już z myślą pójścia na bombowce. Swoją drogą ten zawód, w wypadku przegrania wojny przez Anglię, może mi w każdym państwie zapewnić posadę pilota komunikacyjnego czy wojskowego.

29 kwietnia 1941

Nareszcie kończymy „Oxforda”.⁷ Naszą szesnastkę rozbiją przypuszczalnie do różnych jednostek. Oba-

wiam się, abym nie trafił gdzieś samotnie, nie miałbym wówczas nikogo bliskiego.

6 maja 1941

Otóż zakończyliśmy wreszcie ten sławetny kurs, otrzymując za wysoki poziom specjalną pochwałę z Air Ministry⁸.

Zostałem bombowcem, czego wcale nie żałuję.

Pwllheli-Penrhos (Walia) 12 maja 1941

Rozpocząłem uroczy pobyt w pięknej Walii. Przyjechałem tutaj z dwoma kolegami, Jasiem Fusińskim⁹ i Witkiem Bystrzyńskim¹⁰.

Mieszkamy z Jankiem w najpiękniejszej willi tej miejscowości u bardzo gościnnych Walijszyków.

Zapowiada się nadzwyczajnie.

21 maja 1941

Życie tutaj jak w bajce. Wozimy na „Battle”¹¹ chłopców angielskich, uczących się bombardować i strzelać. Dużo wolnego czasu, dom prawie rodzinny, jedzenie dobre. Czuję się arcywspaniale. W ciągu tego tygodnia naprawdę psychicznie odpocząłem. Wpłynął być może na to w znacznym stopniu czysty zdrowy klimat, różniący się znacznie od zadymionych okolic Nottinghamu.

Jeszcze nie spotkałem tak subtelnych i gościnnych Anglików jak moi gospodarze państwo Jones (starsze małżeństwo), którzy Janka i mnie uważają za członków rodziny.

27 maja 1941

Naprawdę ci ludzie są tacy dobrzy, okazują nam tyle serca, że nie wiemy, w jaki sposób się odwdziżyć. Chwilami wydaje mi się, że śnię i że znowu przebywam w rodzinnym domu. Przesiadujemy z nimi całe wieczory, opowiadamy im o Polsce, o naszych zwyczajach, o rodzinach, a oni słuchają. Zaczynam po prostu uwielbiać moją drugą Mamę, która już nawet wie co lubię i okazuje mi prawie tyle serca jak moja własna. Być może, iż Mama w Polsce jest już także siwiuteńka.

Na lotnisku również przyjemne stosunki, dobrze latamy i Anglicy nas szanują.

Witek został przeniesiony w inne miejsce. Szkoda, trzymaliśmy się zawsze razem i nazwano nas nawet na lotnisku Trzema Muszkieterami.

2 czerwca 1941

Dzisiaj wyjechał stąd Janek. Było mi bardzo przykro, bo jestem teraz samiuteńki. Całe szczęście, że zostali mi jeszcze przybrani rodzice... Przy jego wyjeździe była obecna również córka tych państwa — Rene, żona lekarza. Mama, biedaczka, się popłakała, a Janek również miał łzy w oczach...

12 lipca 1941

Jutro otrzymuję siedem dni urlopu i jadę do mojej nowej siostry mieszkającej w Machynlleth¹².

Przedwczoraj zdążyłem się wylaszować na „Blen-

heimie”¹³ i odwalić kilka lotów. Jest to maszyna na wskroś nowoczesna i czuję się dumny, że umiem na niej latać.

16 lipca 1941

Tragedia. Spędziłem trzy dni naprawdę pięknego urlopu w Machynlleth i... otrzymałem telegram do natychmiastowego powrotu. Jestem dzisiaj straszliwie zły.

22 lipca 1941

Jak się spodziewałem, zostałem przeniesiony do O.T.U. Bramcote¹⁴, gdzie odbędzie krótki kurs przygotowawczy do lotów nad Niemcy.

Strasznie ciężko było mi wyjeżdżać z pięknego „Caeronnenu” gdzie zaznałem nie tylko prawdziwej matczynej opieki, ale także odpocząłem psychicznie i fizycznie. Płakać mi się chciało, gdy patrzyłem na uśmiechającą się przez łzy drugą Mamę, która żegnając mnie, nie była w stanie więcej powiedzieć niż angielskie „good luck”¹⁵. Są to tylko dwa słowa, ale ich nigdy w życiu nie zapomnę. Jestem właściwie zahartowany, bo wiele miejsc, gdzie było mi naprawdę dobrze, musiałem opuścić na zawsze, ale to ostatnie pożegnanie przypomniało mi moją prawdziwą Mamę, która mi również życzyła tylko w kilku słowach powodzenia, gdy po spędzeniu ostatnich świąt Bożego Narodzenia wyjeżdżałem do lotnictwa.

To już drugi dzień mojego pobytu w Bramcote, ale ciągle jeszcze mi ciężko. Na domiar złego dowie-

działem się dzisiaj, że Witek Bystrzyński, jeden z Muszkieterów, zginął.

W ten sposób ze stu moich kolegów z Dęblina, którzy rozpoczęli szkolenie razem ze mną, zginęło już około dwudziestu.

23 lipca 1941

Jestem dzisiaj bardzo szczęśliwy. Dostałem list od mojej Poleczki, w którym informuje, że u mnie w domu wszyscy są zdrowi — pisali do niej i czekają na dalsze wiadomości ode mnie.

16 sierpnia 1941

Jestem już w jednostce bojowej. Poszło to bardzo szybko. W Bramcote skończyłem tylko kurs teoretyczny i skierowali mnie do 304 Dywizjonu Bojowego bez praktyki na „Wellingtonie”¹⁶. Tam byłem trzy dni, okazało się, że wysłali mnie pomyłkowo i stamtąd przetransportowany zostałem samolotem tutaj, to znaczy do 301 Dywizjonu Bombowego w Hemswell¹⁷. Mają mnie szybko nauczyć latać na tej maszynie i wkrótce polecę nad Niemcy.

Spotkałem Kleniewskiego¹⁸, kolegę z lat szkolnych w Mławie, który jako radiotelegrafista odbył już dwadzieścia siedem lotów bojowych. Ucieszyliśmy się z tego spotkania po pięcioletniej przerwie.

19 sierpnia 1941

Odbyłem dzisiaj kilka lotów dublowych na „Wellingtonie”. Nie jest to trudna maszyna, ale wymaga

nieco praktyki. Sądzę, że najdalej za dwa tygodnie ruszę na wojnę. Dostałem również nieoczekiwane list od majorowej Hubble, lokatorki „Caeronnenu”, pełen serdeczności i życzliwości. Dziwi się ona flegmatycznemu spokojowi z jakim my Polacy odnosimy się do wszelkich nagłych zmian, czy miejsca, czy otoczenia. Mój Boże, po tylu przejściach, po tylu podróżach, po tylu zawodach można się przyzwyczaić do wszystkiego. Chce mnie niedługo odwiedzić na tej stacji i osobiście życzyć powodzenia.

Prawdopodobnie przyjedzie do nas Janek. Bardzo się cieszę, będziemy znowu razem.

29 sierpnia 1941

Wylatałem już około dwudziestu samodzielnych godzin na osławionym „Wellingthonie”, którego zresztą jedyną wadą jest szybkość. Myślę, że szkolenie nie potrwa zbyt długo. Nie lubię latać na tym kolosie, wymaga zbyt dużo siły, ale pocieszam się, że przynajmniej sporo „czekolad”¹⁹ będę mógł rzucić za jednym zamachem.

Niedługo pewno pojadę odwiedzić „Caeronnen”, będzie to odpoczynek naprawdę boski, a potem...

3 września 1941

Dzisiaj miałem pierwszy w życiu wypadek lotniczy. Podczas startu nawalił mi przewód olejowy prawego silnika, czego naturalnie z siedzenia pilota

nie mogłem stwierdzić, chociaż podobno zostawała za mną chmura dymu. Zrobiłem rundę; silniki pracowały normalnie, ale olej w szybkim tempie uchodził. Przy lądowaniu musiałem dodać gazu z powodu tłoku na lotnisku. I tak przy pełnych klapach, opuszczonym podwoziu, mniej więcej nad środkiem lotniska na wysokości dwustu stóp, prawy silnik zmienił mi zupełnie obroty, ciśnienie opadło do zera (oleju), kabinę wypełniły chmury gryzącego dymu. „Pali się” pomyślałem i wyłączwszy szybko prawy silnik dałem pełne obroty lewemu. Zrobiłem krótką rundę i ciągle tracąc wysokość przy szybkości pięćdziesięciu-sześćdziesięciu mil udało mi się wylądować. Miałem rzeczywiście szczęście, że silnik się nie zapalił.

24 września 1941

Awansowałem, dostałem podporucznika. Przyjąłem to dziwnie obojętnie, może czekałem zbyt długo na tę chwilę.

7 października 1941

Już prawie dwa tygodnie pędzę oficerski żywot. Stosunki po awansie momentalnie się zmieniły, mam lepsze mieszkanie, wspaniałe wyżywienie i codziennie angielski „batman”²⁰... czyści mi buty.

Lotu bojowego jeszcze nie odbyłem, chociaż przygotowany jestem do tego od trzech tygodni. Ciągłe fatalna pogoda, deszcze i mgły. Pod względem latania przepowiadają mi dowódcy wielką przyszłość. Jest

to zresztą jedyna rzecz, której obecnie oddaję się z zamiłowaniem i największą przyjemnością.

Wczoraj wpłaciłem pieniądze na wysyłkę paczki żywnościowej dla rodziny. Zdziwią się mocno w domu, bo przecież nie wyobrażają sobie, abym był w lepszych warunkach materialnych od nich.

Otrzymałem niedawno wiadomość o śmierci Tacka Pytlaka²¹. Bardzo się przejąłem. Tadek był moim przyjacielem jeszcze z czasów szkolnych. Z jego zresztą inicjatywy wstąpiłem do lotnictwa. Przypominam sobie ostatni wieczór w Mławie. Spędziłem go właśnie w otoczeniu rodziny Tacka. Pamiętam, kiedy się żegnaliśmy, matka jego miała oczy pełne łez, widocznie matczyne serce przeczuwało tragedię. Przykry będzie mój powrót, o ile Bóg pozwoli, do Mławy. Co powiem, gdy Pytlakowa²² spyta o syna? Matce nie wystarczy krótkie zdanie — „zginął na polu chwały”. Nie znam na razie bliższych szczegółów jego śmierci, gdyż był w jednostce angielskiej. Ostatni raz widziałem się z nim w obozie Kirkham-Weeton, gdzie spędziliśmy razem około pięciu miesięcy, potem nasze drogi się rozeszły, on został myśliwcem, tak jak pragnął, ja, wbrew mej woli, bombardowcem.

13 października 1941

Zrobiłem wczoraj mój pierwszy lot bojowy! Wrażenie ogromne. Postaram się wszystko pokrótce opisać.

Wyznaczony zostałem jako drugi pilot do starej doświadczonej załogi. Naszym celem był port Bremen²³, określany przez wygów jako jeden z najsilniej bronionych punktów. Po krótkiej odprawie o 15³⁰, gdzie została naznaczona trasa i podano szczegóły odnośnie celu, cała załoga zebrała się przy samolocie z literą „A”. Mechanicy patrzyli na mnie z zaciekawieniem, może szukali w moich oczach tremy, musiałem też odpowiednio nadrabiać miną. O godzinie 19³⁴ wykołowaliśmy na start i po otrzymaniu pozwolenia unieśliśmy się w powietrze. Trasa około trzech godzin prowadziła prosto na wschód nad morzem, a później mieliśmy skrócić na południe na ląd, stamtąd na północ w kierunku celu — węzła kolejowego w centrum Bremenu. Lot nad Anglią trwał około dziesięciu minut, po czym przekroczyliśmy brzeg i zaczęliśmy powoli oddalać się od niego.

Jeszcze przez dłuższy czas widzieliśmy z daleka w okolicach Hullu²⁴ ogień artylerii przeciwlotniczej; widocznie Niemcy też nie próżnowali. Wkrótce ogarnęła nas głęboka noc, jedynie pilot zajęty przyrządami oraz warkot silników przypominały, że coś jednak robimy. Wykorzystałem ten czas na zjedzenie kolacji i popicie gorącej herbaty.

Na wysokości czternastu tysięcy stóp włączyliśmy aparaty tlenowe. Już z daleka, nieco z prawej strony, zauważyliśmy błyski artylerii przeciwlotniczej. Przez chwilę zdawało mi się, że lecimy nad lądem, ale

podłożem naszym były tylko porwane zwały kłębiastych chmur, które sprawiały wrażenie lądu. Zachowywaliśmy się teraz bardzo czujnie, było to miejsce tak zwanych zasadzek nocnych myśliwców. Na wysokości osiemnastu tysięcy stóp zrobiliśmy zakręt na południe, za dziesięć minut brzeg lądu nieprzyjacielskiego, a pod nami ciągle chmury. Już z daleka zauważyliśmy dość silny ogień artylerii, jasne plamy na chmurach od reflektorów, nie mogących ich jednak przebić. Wleźliśmy na ląd, zaczęło się piekło, a zarazem wspaniały widok, wart uwiecznienia na płótnie. Z chmur zaczęły się wysypywać roje różnokolorowych punkcików, które pnąc się na dużą wysokość wybuchały dając silne światło. Widać było setki jasnych plam poruszających się szybko w bezskutecznym poszukiwaniu niewidzialnego przeciwnika. Tuż ponad chmurami wolno opadające flary (rakiety na spadochronie) oświetlały zwały chmur, a później tonęły w nich tracąc blask. To nasi koledzy próbowali oświetlać teren. Uwaga była naprężona, należało wymijać miejsca wybuchów pocisków, ciągle zmieniać kursy, wysokość, rozstrajać silniki. Olbrzymie zdumienie przytłumiło we mnie uczucie obawy. Z ekstazy wytrąciło mnie dopiero szturchnięcie obserwatora, abym uważał na myśliwców. W ogniu tym lecieliśmy około piętnastu minut. Okazało się, że niechcący wleźliśmy nad port Empden²⁵. Nastąpiła chwila ciszy, naturalnie tylko wkoło nas, bo

z oddali dochodziły wybuchy i były widoczne światła reflektorów. Lecieliśmy jeszcze chwilę na południe, a następnie zakręciliśmy i zaczęliśmy powoli zbliżać się do celu. Usiadłem w tyle samolotu na łóżku, aby się nieco oswoić z tyloma wrażeniami. Z zadumy wyrwało mnie nagle gwałtowne rzucenie samolotu; przestraszony pobiegłem szybko do kabiny pilota. Obserwator klęczał już nad celownikiem bombardierskim, pilot otworzył drzwi bombowe, a na zewnątrz piekło. Pociski wybuchały przed i za nami, pod samolotem i wysoko w górze. Wyglądało to jak małe czarne cumulusiki. Czas się zgadzał, a nasilenie ognia artylerii mówiło nam, że dobiliśmy do celu, jesteśmy nad centrum miasta. Wyrzuciliśmy bomby! Myśląc o tych sześciu pięćsetfuntowych „czekoladkach”, które leciały w dół, zaopatrzone w specjalne gwizdawki, przypominały mi się młode lata w Niemczech, Borowina²⁶, tułaczka po Polsce, wygnanie, Lyon, Paryż. Opuścił mnie chwilowy przestrich, a ogarnęła dzika satysfakcja. Żałowałem mocno, że nie mogę widzieć skutków: walących się domów, pożarów oraz zabitych...

Obserwator podał kurs powrotny i już mineliśmy ostatnie stanowiska dział, znaleźliśmy się nad morzem, westchnienie ulgi, a równocześnie żalu, że tylko trzy tysiące funtów zrzuciliśmy. Ale to jeszcze nie koniec niespodzianek. Tu właśnie, gdzie nie ma artylerii, gdzie nie strzelają, mógł czyhać na nas naj-

gorszy wróg nocnego bombowca — nocny myśliwiec. Lecieliśmy bardzo czujnie, wszędzie się rozglądając. Na szczęście ominęła nas ta groźna w skutkach przygoda. Zmieniłem pilota, sam zasiadając do sterów. Minęliśmy wkrótce niebezpieczną strefę; obserwator z pomocą telegrafisty obliczał fiksy²⁷, podawał nowe kursy, pierwszy pilot odpoczywał, strzelcy w dalszym ciągu rozglądali się, a ja zajęty byłem pilotażem.

Czas do wybrzeża Anglii zleciał mi bardzo szybko; nad samym wybrzeżem kropnęło do nas jedno działo, ale po wystrzeleniu odpowiedniej rakiety uspokoiło się. Znaleźliśmy się wkrótce nad macierzystym „beaconem”²⁸ i po zameldowaniu zapalono nam światła lotniska. Wylądowaliśmy! Była minuta po pierwszej, lot trwał pięć i pół godziny. Zmęczeni, niechętnie odpowiadaliśmy zaciekawionym mechanikom, udaliśmy się tylko do „operation room”²⁹ by zdać sprawozdanie i wypić gorącą herbatę. Po godzinie znalazłem się we własnym pokoju i... zasnąłem twardo.

Opisałem mój pierwszy lot z tego względu, że wrażenia nowicjusza są zawsze mocniejsze niż starego wygi i dlatego bardziej mobilizują do pisania.

7 listopada 1941

Historyczny to dzień, bo zrobiłem lot bojowy nad Berlin! Lot był makabryczny, warto go uwiecznić na papierze.

W dwie godziny po normalnej odprawie byliśmy

już w powietrzu. Napełniono nam zbiorniki zapasowe i paliwa miało starczyć na osiem godzin. Meteorologia zapowiedziała pogodę na ogół dobrą, z tym że nad zachodnimi Niemcami miało być 10/10 pokrycia nieba, a cel wolny od chmur. Wzięliśmy set-course.³⁰ Widoczność dobra, niebo bezchmurne. Postanowiliśmy szybciej wejść na wysokość, aby potem nie przedzierać się przez przepowiedziane dalej chmury. W półtorej godziny później mieliśmy już osiemnaście tysięcy stóp i ujrzelśmy z daleka charakterystyczną holenderską zatokę Z....³¹ Chmur pod nami jeszcze nie było, ale można już było zaobserwować w oddali pierwsze cumulusy. Wszyscy milczeliśmy; nie mając na razie nic do roboty poszedłem do wieżyczki astro³² i spoglądałem w ciemności. Zaczęło się zresztą rozjaśniać, gdyż na horyzoncie pojawił się księżyc. Z zamyślenia wyrwał mnie grobowy głos tylnego strzelca: „Z lewej strony, na naszej wysokości — myśliwiec”! Mimo woli pomacałem spadochron i serce zaczęło mi szybciej bić. Całe szczęście intruz nie zauważył nas i poszedł gdzieś w bok. Przed nami rozciągał się wspaniały widok. Noc była zupełnie jasna, ziemię zakrywały chmury o fantastycznych kształtach, które oświetlone przez księżyc robiły wrażenie ośnieżonych górzystych okolic polarnych. Poczuliśmy się wszyscy jakoś strasznie samotni, zależni w zupełności od maszyny pozwalającej sobie czasem na kaprysy. Temperatura wynosiła już —40°, było więc

cholernie zimno. Ciepła herbata w termosach zamarzała. Pierwszy pilot zaczął narzekać na śmigła, które zamarzając, nie dawały należytych obrotów. Obserwator nie tracąc fantazji zaczął brać fiksy dla zorientowania się w naszym położeniu. Szliśmy, jak się okazało, po tracku³³ bardzo ładnie i nie było potrzeby poprawiać kursu. Niemcy na ogół mało strzelali, żeby nie zdradzać położenia miast. W tym czasie mieliśmy śmieszną przygodę. Jakiś „Wellington” pojawił się tuż pod nami, a zobaczywszy nas poszedł przestraszony na dół w okropnej pice. Z dala widzieliśmy na całym horyzoncie szeroki czarny pas, sądziliśmy, iż jest to zapowiedziana przez meteorologię przestrzeń bez chmur. Ładne złudzenie! Zrobiło się nagle zupełnie ciemno, księżyc znikł, szybki pokryły się kropelkami wody, nic nie widać... — chmury? Na tej wysokości?! Przez chwilę nie wiedzieliśmy, co robić, wracać, bo warstwa była bardzo gruba i szeroka, czy czekać na oblodzenie. Ponieważ jednak nic nie zaczęło potwierdzać tej złowrogiej wróżby posuwaliśmy się dalej. Jak długo trwała nasza przeprawa, nie zdawałem sobie sprawy. Po pewnym czasie zrobiło się nieco jaśniej i widzieliśmy już błyski artylerii berlińskiej. Obserwator zszedł do celownika bombardierskiego, ja stanąłem przy pilocie, aby ostrzegać go o miejscach wybuchów pocisków. Wówczas stała się rzecz tragiczna. Zaczęliśmy włączyć na cel, artyleria biła ze wszystkich stron, czarne dymki

były pod i nad nami, czuć było nawet zapach prochu, a obserwator „wziął” i zemdlał... Skoczyłem do niego — wąż tlenowy odłączył mu się od gniazdka. Włączyłem z powrotem, ocuciłem go i po kilku minutach poszły bomby na dół. Sytuacja była trudna. Cały czas znajdowaliśmy się w dosyć gęstej mgiełce, która nie pozwalała na orientację, w jakim kierunku Niemcy biją. Błyski wybuchów rozlewały się po całym niebie i tylko złowrogie chmurki czarnego dymu, w które nawet czasem włączaliśmy, mówiły nam, że celują również do nas. Wyglądało to wszystko coś na kształt piekła, bo nieprzerwane nerwowe błyski oświeślały nas w przeróżnych kolorach.

W każdym razie wszyscy odetchnęliśmy po minięciu niebezpiecznej strefy. Zdrowi i cali z nie uszkodzonym samolotem wzięliśmy kurs do domu. Zmieniłem pilota. Kilka razy strzelano do nas, ale niecelnie, raz nawet reflektory szukały nas przez dziury w chmurach. Ziemi nie było widać. Obserwator starał się sfiksować³⁴ położenie, ale mu się nie udało. Lecieliśmy więc pod tym samym kursem, sprawdzając co pewien czas paliwo. Według obliczeń obserwatora miało go wystarczyć. Wreszcie ujrzeliliśmy ziemię, lecz jak na złość Kuźmie wypadło, że powinniśmy być już dawno nad morzem. Coś nie w porządku. Zegary wskazywały tylko sześćdziesiąt galonów paliwa; każdy z niecierpliwością wyglądał brzegu. Ukazał się on w końcu, ale zegary paliwa — 0, a do

Anglii jeszcze godzina drogi. Jeśli uda się nam dociągnąć, musimy siadać na najbliższym lotnisku. Zdecydowaliśmy się lecieć dalej, bo nawet przy tym wskazaniu zegarów paliwowych zawsze jeszcze nieco paliwa w zbiornikach zostaje, najwyżej usiądziemy gdzieś blisko brzegu angielskiego na wodzie, a tam nas powinni wyłowić. Lecimy nad morzem, załoga tylko pozornie spokojna. Marzyliśmy o brzegu jak Robinson na swej tratwie. Zmieniłem się z pilotem, aby w wypadku wodowania on, jako bardziej doświadczony, trzymał stery.

Byliśmy w powietrzu już osiem i pół godziny, paliwo powinno się wyczerpać, ale silniki ciągle pracowały. Wreszcie ujrzelśmy brzeg! Był on jakoś mniej gościnny niż zwykle, bo nie mrugał do nas dziesiątkami „beaconów,” ale powitaliśmy go radośnie! Zobaczyliśmy w końcu i „beacon”, wleźliśmy nad niego, pilot po angielsku poprosił o lądowanie i tu niespodzianka — usłyszeliśmy po polsku: „możecie lądować”, widocznie spodziewali się nas. Wyładowaliśmy; było to małe lotnisko o sto mil na południe od naszego. Lot trwał osiem godzin i czterdzieści pięć minut. Dano nam ciepłą kolację i po „spowiedzi” poszliśmy szybko spać, bo byliśmy strasznie znużeni. Nazajutrz usłyszeliśmy, że z wyprawy berlińskiej nie powróciło trzydzieści siedem samolotów, w tym pięć polskich załóg. Mieliśmy szczęście! Okazało się, że w czasie powrotu wiatr

się zmienił i wszystkie samoloty zniósł mocno na południe. Załogi z braku paliwa musiały lądować w Niemczech i na morzu.

14 grudnia 1941

Długo już nie pisałem w tym oto zeszycie, ale zbliżające się święta Bożego Narodzenia nasuwają tyle refleksji, tyle smutku.

Jeżeli chodzi o moją działalność bojową, zrobiłem pięć lotów długodystansowych: dwa razy Bremen, Berlin, Hamburg i Kolonia. Awansowałem obecnie na pierwszego pilota czyli kapitana samolotu i mam „laszować”... mego byłego wykładowcę i przełożonego z SPL-u kapitana Brzozowskiego! Latanie jest dla mnie teraz bodajże wszystkim, jedyną rzeczą, która mnie zawsze cieszy i pociąga. Gdy nie mogę latać z powodu pogody, jestem ociężały, śpiący, niezdolny do większych wysiłków. Może stało się to dlatego, że zbyt lekkomyślnie się prowadziłem — pijaństwo i kobiety ³⁵. Raczej jednak nie, bo chwilaми czuję się zmęczony tylko Anglią, jej klimatem i mieszkańcami, nie mogącymi nas Polaków pod żadnym względem zrozumieć. Anglia jest krajem o wysokiej kulturze znacznie przewyższającej naszą, ale kto wie, czy ta wysoka stopa życiowa, luksusy i wygoda nie wpływają ujemnie na nas, przyzwyczajonych do twardych warunków życiowych i ciężkiej pracy. To jest właśnie przyczyną zniewieściałości angielskiego żołnierza, przyzwyczajonego do

wszelkich wygód nawet w wojsku i nie mogącego w trudniejszych warunkach, gdzie trzeba nieco siły i wytrzymałości, sprostać żołnierzowi niemieckiemu.

Jestem oficerem, przysługują mi wszystkie prawa angielskiego oficera. Mieszkam sobie wygodnie, „batman” ściele mi łóżko, czyści buty, pali w piecu, interesuje się bielizną. Rano chodzę na zajęcia, trochę polatam (do samolotu wiozą mnie samochodem), a jeśli nie ma operacji ³⁶, mam prawie całe popołudnie wolne, mogę spać, czytać, w ogóle leniuchować. Nie wiem, czy po roku takiego życia potrafiłbym przejść jeszcze raz kampanię w rodzaju polskiej.

Trifle ³⁷; zbliżają się święta, trzy lata już poza domem. Długi to okres czasu, ale pamiętam dokładnie nasze rozstanie. Kto wtedy przypuszczał, że będzie mi sądzone pójść na taką tułaczkę. Przypominam sobie moje gorączkowe oczekiwanie na pierwszy urlop z Dębłina do domu w mundurze lotnika, wszystko spaliło na panewce. W dobie wojny uczucia rodzinne zostały przytłumione patriotyzmem.

Dopiero we Francji w czasie beznadziejnego oczekiwania na przydział znowu zacząłem odczuwać brak ciepła domowego ogniska, a ciężkie przeżycia przy końcu kampanii francuskiej spowodowały uczucie zupełnej obojętności i bezmyślności.

Pobyt w Anglii wpłynął odświeżająco na moją psychikę. Niestety, obecnie ulegam coraz większemu rozleniwieniu, które budzi we mnie niechęć do cięż-

szej pracy, a predestynuje do marzeń o czasach dawnych i o przyszłym powrocie do kraju.

„Wojnę”, to znaczy loty bojowe polubiłem, ale długie przerwy między nimi są okropne. Wolałbym doprawdy przerzucić się do jednostki myśliwskiej, gdyż tam miałbym więcej do roboty.

18 grudnia 1941

Wczoraj odbyłem mój pierwszy lot nad Brest³⁸ jako kapitan statku i przywiozłem... pięć dziur w lewym skrzydle. Wcale ładny początek!

11 stycznia 1942

Boże Narodzenie przeszło w szybkim tempie! Smutne były dla mnie te święta. Wigilię spędziłem w towarzystwie mojej nowej załogi i wszystkich mechaników, pracujących przy moim obecnie samolocie „»R« for Robert”. Potem upiłem się i to było wszystko.

W ogóle prowadzę żywot bardzo szary. Do miasta nie jeżdżę; siedzę albo w kasynie, albo idę do obozowego kina. Zarządzenie „wojny”³⁹ wywołuje u mnie zawsze poczucie głębokiego zadowolenia i satysfakcji. Jest to może jedyna rzecz, która mnie cieszy i mobilizuje do wysiłku. Dawniej szukałem rozrywki w towarzystwie kobiet, ale i to mnie znudziło. Może prawdą jest powiedzenie, że ciało kobiety to nie wszystko. Pragniemy czegoś więcej. Nie mogę

jednak znaleźć w Angielkach owej duszy, polskiej duszy, która wyzwoliłaby uczucie. Nie sądzę, że jestem już na tyle zepsuty, aby nie móc kochać.

Słyszałem, że zostanę niedługo odznaczony. Oso-
biście jestem przeciwnikiem standardowego odnacza-
niania według liczby lotów. Decydować winny tu
jakieś indywidualne wyczyny, a nie zwykłe odwa-
lenie kilku lotów, gdzie czasem nawet nie ma za
grosz niebezpieczeństwa.

Koresponduję dość często z moją drugą angielską
rodziną. Bardzo poczciwi ludzie. Byłem u nich kil-
ka razy na urlopie, doznałem rzeczywiście matczynej
dobroci i opieki. Im też dałem adres rodziców w wy-
padku, gdybym nie miał wrócić. Mam jednak dużo
szczęścia, przetrzebili mnie raz mocno nad Brestem,
a później złapali w stożek reflektorów nad Düsseldorfem,
jednak, dzięki prawdziwej akrobacji, udało
mi się zwać. Zobaczymy, jak będzie dalej...?!

13 stycznia 1942

Otrzymałem dziś list od Bila (Bilińskiego) będące-
go w niewoli niemieckiej. Z Bilem spędziłem wię-
kszą część mojej tułaczki. Był nawet w naszym dy-
wizjonie, ale owej pamiętnej berlińskiej nocy nie
doleciał do bazy... Biedny chłopak, miał tylko ojca,
którego niedawno stracił, a brat jego renegat.

18 stycznia 1942

Dzień trzynasty tego miesiąca był czarnym dniem dla naszego dywizjonu. Rezultat: trzy maszyny spalone, sześciu członków załogi spalonych, pięciu rannych i potłuczonych. Przyczyną były złe warunki atmosferyczne. Między innymi zginął jeden z moich najlepszych przyjaciół Stefan Berdys⁴⁰. Z nim, Bilem i Dranickim⁴¹ spędziliśmy większą część tułaczki. W Paryżu nazwano nas nawet Czterema Muszkieterami, gdyż wszędzie chodziliśmy razem. Stefan szkolił się ze mną w Hucknall, ale z powodu wybitnego pecha zawiesili go w pilotażu i wysłali do Blackpoolu⁴². Nie wytrzymał tam długo, zapisał się na kurs strzelców samolotowych i jako taki zginął.

24 stycznia 1942

Znowu ponieśliśmy duże straty! Przyczyną była i tym razem pogoda! W wyniku tych przykrych wypadków w naszym dywizjonie — tylu już zginęło, w tym wielu moich serdecznych przyjaciół — postanowiłem w ciągu kilku dni zakończyć pamiętnik streszczeniem moich losów poza Anglią i odesłać państwu Jones, którzy w wypadku mojej śmierci prześlą go Wam, moi Kochani Rodzice i Rodzeństwo, abyście choć trochę się zorientowali, że życie moje nie było tylko marną wegetacją. Przeszedłem wiele ciężkich chwil, ale zawsze potrafiłem spełnić swój obowiązek i bez żadnej protekcji doszedłem do stop-

nia oficerskiego, a teraz nawet do odznaczeń wojennych. Kariera moja jest czysta, a że lubiłem dziewczynki, a czasem nawet alkohol, to tylko wskutek braku rodzinnego domu oraz czasowej pustki i zniechęcenia.

O Was ciągle myślałem, nie pisałem, bo trudno mi było skleić taki bezbarwny list, jaki by mogła przepuścić cenzura, a ponadto nie byłem nigdy pewny swego życia i wolałem, abyście się wcześniej pogodzili z moim zaginieniem.

W każdym razie jaki był mój stosunek do domu i jak bardzo tęskniłem, napiszą Wam moi drudzy rodzice z Walii, których uwielbiam prawie jak Was, Kochani. Może oni mają o mnie zbyt dobre wyobrażenie, ale to co napiszą, będzie szczere, bo Ci ludzie nie są zdolni do żadnej obłudy czy hipokryzji. Byłem u nich za krótko, aby mogli mnie gruntownie poznać, a ja, znając ich szlachetny charakter, starałem się kryć z moimi wadami, aby nie robić im przykrości.

Teraz postaram się pokrótce streścić moje losy poza Anglią.

W polskiej kampanii moja rola ograniczyła się jedynie do ustawicznego cofania wraz z dęblińską eskadrą podchorążych przed kolumnami niemieckimi aż do granicy węgierskiej. Na Węgrzech spędziłem dwa miesiące w obozie internowanych w Nagykácie pod Budapesztem, stamtąd w cywilnym ubraniu wy-

wiałem do stolicy i otrzymawszy nieco pieniędzy ruszyłem nad granicę jugosłowiańską, aby zamieszkać kilka tygodni w obozie cywilnym. Dziesiątego grudnia 1939 roku przeszedłem pieszo granicę na linii Bares-Virovitica i dotarłem do Zagrzebia. Stamtąd udałem się do Splitu (Splato), wyrabiając sobie uprzednio paszport i ze Splitu okręt grecki zawiózł mnie dwudziestego czwartego grudnia 1939 roku do Marsylii. We Francji nie brałem udziału w wojnie, nie mieli oni samolotów dla własnych pilotów, a co dopiero dla Polaków. Byłem w Lyonie, nie robiąc absolutnie nic, a biorąc dużo pieniędzy, potem spędziłem trzy miesiące w Paryżu, gdzie jedynym zajęciem było musztrowanie polskich ochotników z Francji. Okres ten wpłynął wprost fatalnie na moje samopoczucie. Przyjechałem do Francji pełen zapału i poświęcenia dla sprawy, przechodząc w drodze niesamowite przygody, zwalczając wiele przeszkód. Francuzi nie tylko nie dali nam uzbrojenia i pozwalali, aby nas bezbronnych bombardowały samoloty niemieckie, ale jeszcze społeczeństwo nienawidziło nas i posądzało o piątą kolumnę. Wtedy, gdy dostawali porządne cięgi, nie było mi wcale przykro. Ten sam Lyon, w którym wyczuwało się chyba największą antypatię do Polaków, w chwili gdy Niemcy byli dwadzieścia kilometrów przed miastem, a nasza eskadra lotnicza z jednostrzałowymi karabinami z roku 1871 bez amunicji jako ostatni oddział wojsko-

wy opuszczała miasto z „Warszawianką” i „Madelon” na ustach — płakał. Kobiety z okien rzucały na nas kwiaty, a starsi panowie zdejmowali kapleusze przed naszymi dowódcami, szepcząc „Vive la Pologne”. Opuściliśmy miasto, zostawiając tam liczne mogiły kolegów zabitych w czasie brutalnych bombardowań. Do północnej Francji dotarliśmy, używając często siły, zdobywając w ten sposób żywność. Następnie z małego portu francuskiego statek angielski przewiózł nas do Anglii. Przybyłem tutaj zniechęcony do wszystkiego, pełen wątpliwości, nie wierząc już prawie w zwycięstwo. Mile się jednak rozczarowałem, zobaczyłem kraj, którego społeczeństwo zdawało sobie sprawę z niebezpieczeństwa hitleryzmu. Pod względem wojskowym Anglia była jeszcze znacznie słabsza od Niemców, ale na każdym polu widziało się staranne przygotowanie do wojny i wspaniałą organizację. Anglicy przyjęli nas w liverpoolskim porcie oklaskami, ale nie wiedzieli, jak wyczułem, do jakiej narodowości należymy. Nie wyobrażali sobie, że ludzie prezentujący się zupełnie po europejsku, mogą być Polakami, o których wskutek silnej propagandy niemieckiej wiedzieli tyle co o pewnych szczepach azjatyckich. Umieszczono nas w wygodnych barakach w obozie Kirkham w okolicy Prestonu, dając dużo i smacznie jeść. Spędziłem w tych okolicach prawie sześć miesięcy, nic nie robiąc po-bierałem niewielki żołd angielskiego szeregowca.

Mieszkalem tam razem z Tadkiem Pytlakiem, którego zawsze darzyłem przyjaźnią. Tadek wyjechał na kurs pilotażu do Szkocji, a ja w miesiąc później do Hucknall. Więcej go już nie spotkałem. Mając zajęcie zacząłem szybciej awansować poprzez angielskie stopnie: kaprała, sierżanta, a obecnie oficera. W związku z tym moja sytuacja finansowa znacznie się poprawiła.

Podalem więc w przeraźliwie krótkim streszczeniu moje poprzednie przeżycia. Oczywiście, na ten temat mógłbym napisać obszerne dzieło i byłoby ono bardzo interesujące. Może zresztą będę miał okazję przy rodzinnym stole i ciepłym piecyku, a nie angielskim kominku, rozwinąć szczegółowo tę część mego życiorysu, tym bardziej że nie był on pozbawiony wątków erotycznych, czasem wprost wartych sfilmowania. Jednak mój stan kawalerski był zagrożony tylko na Węgrzech, obecnie jestem twardy i niewrażliwy na płeć piękną.

Dowódcy dywizjonu mnie lubią, przepowiadają karierę, gdyż cieszę się dobrą opinią jako pilot i żołnierz. Mam Krzyż Walecznych, spodziewam się następnych odznaczeń. Smutne, ale wojnę polubiłem, a śmierci się nie obawiam. Nie znaczy to jednak, abym nie kochał życia. Mam zaufanie tylko do siebie i wierzę w łut szczęścia, który mi zawsze w życiu towarzyszył, może dlatego w chwilach ciężkich i niebezpiecznych nie odczuwałem wielkiego strachu.

Pamiętek po mnie wiele nie otrzymacie (śmieszne! правда? piszę o łucie szczęścia, a teraz znowu uderzam w inną strunę, ale pamiętajcie, że dzień-mój jest właśnie obliczony na tę pechowszą możliwość, • inaczej mógłbym osobiście z Wami o wszystkim porozmawiać). Mam wprowadzić wiele fotek, walizki, masę bielizny i inne wartościowe rzeczy, ale nie wierzę aby to po wojnie dotarło do Was w stanie nienaruszonym. Daleka do Polski droga, dużo cwaniaków na świecie, a inwentarza moich przedmiotów nie prowadziłem i nie będę prowadził, a testament — to już brzmi zbyt tragicznie. Może tylko dostaniecie ten zeszyt. Chciałbym, abyście wiedzieli, że Wasz „ostatni” chociaż nie był najlepszy w rodzinie, to jednak się starał. To zresztą zostawiam na forum dyskusji rodzinnej. Możecie mnie zbytnio nie oszczędzać, bo umarli są jednak głusi. Zepsułem się tutaj, zwłaszcza gdy idzie o sprawy erotyczne. My Polacy mamy zbyt duże powodzenie u kobiet angielskich, które wolą nas, bardziej zdrowych fizycznie, pełnych temperamentu, od zgnuśniałych, sflegmaciałych Anglików, przekładających grę w golfa, łowienie całymi dniami ryb, nad pragnienia żon, dziewczyn czy kochanek.

Pamiętnik mój jest niepełny, są w nim przeważnie szczegóły z mojej angielskiej kariery lotniczej. Pisałem o tym, bo latanie przedtem i teraz stanowi mój prawdziwy żywioł. Polityki nie znoszę, mam po uszy

tego blefu, wzajemnego oszukiwania czy zaciętych polemik między naszymi emigranckimi przedstawicielami inteligencji. Moją jedyną dewizą jest latać i latając bić Niemców.

Anglicy wykorzystują nas za bardzo do celów wojennych, zdajemy sobie z tego sprawę, ale skoro sprawia mi to aż tak wielką przyjemność, to po co sobie jej odmawiać i udawać pokrzywdzonego.

Ostatnia część pamiętnika zajęła mi już około trzech tygodni. Piszę raz na dzień i to niedużo z powodu braku czasu. Zrobiłem kilkanaście lotów bojowych, w tym wziąłem udział w wielkim dziennym rajdzie na olbrzymi niemiecki konwój, który przyniósł naszemu lotnictwu tak wielkie straty dwunastego lutego 1942 roku.

Postanowiłem zakończyć to wszystko i przesłać do Walii. Gdybyście po wojnie otrzymali moje zapiski, będzie znaczyło, że zginąłem prawdziwą śmiercią lotnika, względnie że jestem w niewoli. Zresztą w drugim wypadku otrzymywalibyście ode mnie listy, więc tę ewentualność należy wykluczyć.

Nie przejmujcie się moją śmiercią, a bądźcie dumni, że zginąłem za Ojczyznę, dając z siebie wszystko, młodość, wspaniałe zdrowie i zdolność do dobrego latania.

Na koniec chciałbym mocno podziękować Mamie i Ojcu za wychowanie mnie na porządnego człowieka.

ka. Zasady uczciwości, zaszczerpione w domu, są tylko Waszą zasługą!

Marysię⁴³ i Zosię⁴⁴ zawsze uwielbiałem, jakkolwiek im o tym nie mówiłem. Często tu na obczyźnie myślałem o tych arcywspaniałych siostrach, tak bardzo się o mnie troszczyły.

Henio⁴⁵ i Zygmunt⁴⁶ również byli wzorem braci.

A więc moi Kochani dziękuję Wam z całego serca za wszystko, za urządzenie niezrównanej atmosfery rodzinnej, za tyle dobroci, serca i troskę o mnie.

Mam wrażenie, że nie będziecie się za mnie wstydzili po wojnie! Spełniłem swój obowiązek najwyższym wkładem, a tym jest bezwarunkowo młode życie!!!

Żegnam Was Kochani
Witek

Anglia, 15 lutego 1942 roku

P.S. Życzę Wam, abyście mogli otrzymać to w Wolnej, jeszcze większej niż przed wojną, Kochanej Ojczyźnie!!!

PRZYPISY

- 1 Nagykáta — miejscowość na Węgrzech koło Budapesztu, gdzie znajdował się obóz dla internowanych polskich wojskowych.
- 2 Stanisława Kucińska, sąsiadka mieszkająca w tym samym domu co rodzice Witolda Jaroszyka.
- 3 Wylaszować się — otrzymać zezwolenie na samodzielne loty.
- 4 Hucknall — miejscowość w dystrykcie Nottingham North.
- 5 SPL — Szkoła Podchorążych Lotnictwa.
- 6 Le Bourget — lotnisko pod Paryżem.
- 7 „Oxford” — samolot szkoleniowy, z którego przechodzi się na bombowce.
- 8 Air Ministry — Ministerstwo Lotnictwa.
- 9 Por. pilot Jan Fusiński (ur. 29 lipca 1920) zginął śmiercią lotnika 27/28 maja 1943 roku.
- 10 Plut. podchorąży Witold Bystrzyński (ur. 18 października 1917) zginął śmiercią lotnika 1 sierpnia 1941 roku.
- 11 Właściwie: „Faerly Battle” — samolot bombowy w latach 1940—1941.
- 12 Machynlleth — miasteczko w Walii.
- 13 Blenheim — lekki samolot bombowy lotnictwa taktycznego.
- 14 O.T.U. Bramcote — lotnisko służące do zgrywania załóg.
- 15 Good luck — szczęścia.
- 16 „Wellington” — ciężki samolot bombowy.
- 17 Hemswell — miejscowość położona koło Lincolnu.

- 18 Radiotelegrafista Alfred Kleniewski (ur. 9 listopada 1918) zginął 17 lutego 1942 roku.
- 19 „Czekolady” — bomby.
- 20 Batman — ordynans.
- 21 Plut. podchorąży Tadeusz Pytlak (ur. 8 czerwca 1919) zginął 9 sierpnia 1941 roku.
- 22 Bronisława Pytlakowa, zmarła w maju 1971 roku.
- 23 Bremen — Brema, port nad Morzem Północnym.
- 24 Hull — miasto w hrabstwie Yorkshire.
- 25 Empden — właściwie: Emden, miasto portowe.
- 26 Borowina — lotnisko szkoleniowe pod Radomiem.
- 27 „Fix” — pozycja samolotu względem ziemi.
- 28 „Beacon” — świetlna radiolatarnia.
- 29 Operation room — pokój odpraw załóg do bojowych lotów.
- 30 Set-course — ustalony kurs.
- 31 Zuidersee — zatoka morska w większej części osuszona.
- 32 Astro — wieżyczka do pobierania namiarów astronawigacji.
- 33 Po tracku — po wyznaczonej trasie.
- 34 Sfixować — określić.
- 35 Tu autor skreślił następujące dokończenie zdania: „ale wtedy w ogóle życie nie miałoby dla mnie wartości”.
- 36 Operacja — lot bojowy.
- 37 Trifle — wypoczynek, dzień wolny od lotów bojowych przypadający jeden raz w tygodniu.
- 38 Brest — francuskie miasto portowe nad Atlantykiem.
- 39 „Wojna” — lot bojowy.
- 40 Ppor. Stefan Berdys (ur. 7 lutego 1912) zginął śmiercią lotnika 15 stycznia 1942 roku.
- 41 Ppor. pilot Mieczysław Kazimierz Dranicki (ur. 26 listopada 1919) zginął śmiercią lotnika 13/14 marca 1942 roku.
- 42 Blackpool — miejscowość wypoczynkowa na zachodnim

wybrzeżu Anglii, gdzie znajdowała się baza polskiego lotnictwa.

- 43 Maria Jaroszyk zamężna Jasińska.
- 44 Zofia Jaroszyk zamężna Trautsolt.
- 45 Henryk Jaroszyk do 1939 roku nauczyciel polski w Niemczech. Po wojnie był inspektorem oświaty w powiecie złotowskim, następnie kierownikiem Wydziału Kultury PWRN w Koszalinie i długoletnim posłem tamtejszego województwa.
- 46 Zygmunt Jaroszyk zaginął bez wieści po 1942 roku.

1. Właściwość...
 2. Właściwość...
 3. Właściwość...
 4. Właściwość...
 5. Właściwość...
 6. Właściwość...
 7. Właściwość...
 8. Właściwość...
 9. Właściwość...
 10. Właściwość...
 11. Właściwość...
 12. Właściwość...
 13. Właściwość...
 14. Właściwość...
 15. Właściwość...
 16. Właściwość...
 17. Właściwość...
 18. Właściwość...
 19. Właściwość...
 20. Właściwość...
 21. Właściwość...
 22. Właściwość...
 23. Właściwość...
 24. Właściwość...
 25. Właściwość...
 26. Właściwość...
 27. Właściwość...
 28. Właściwość...
 29. Właściwość...
 30. Właściwość...
 31. Właściwość...
 32. Właściwość...
 33. Właściwość...
 34. Właściwość...
 35. Właściwość...
 36. Właściwość...
 37. Właściwość...
 38. Właściwość...
 39. Właściwość...
 40. Właściwość...
 41. Właściwość...
 42. Właściwość...
 43. Właściwość...
 44. Właściwość...
 45. Właściwość...
 46. Właściwość...
 47. Właściwość...
 48. Właściwość...
 49. Właściwość...
 50. Właściwość...
 51. Właściwość...
 52. Właściwość...
 53. Właściwość...
 54. Właściwość...
 55. Właściwość...
 56. Właściwość...
 57. Właściwość...
 58. Właściwość...
 59. Właściwość...
 60. Właściwość...
 61. Właściwość...
 62. Właściwość...
 63. Właściwość...
 64. Właściwość...
 65. Właściwość...
 66. Właściwość...
 67. Właściwość...
 68. Właściwość...
 69. Właściwość...
 70. Właściwość...
 71. Właściwość...
 72. Właściwość...
 73. Właściwość...
 74. Właściwość...
 75. Właściwość...
 76. Właściwość...
 77. Właściwość...
 78. Właściwość...
 79. Właściwość...
 80. Właściwość...
 81. Właściwość...
 82. Właściwość...
 83. Właściwość...
 84. Właściwość...
 85. Właściwość...
 86. Właściwość...
 87. Właściwość...
 88. Właściwość...
 89. Właściwość...
 90. Właściwość...
 91. Właściwość...
 92. Właściwość...
 93. Właściwość...
 94. Właściwość...
 95. Właściwość...
 96. Właściwość...
 97. Właściwość...
 98. Właściwość...
 99. Właściwość...
 100. Właściwość...

STAROSTA POWIATOWY KRAKÓW
L: A-1-304 rej/38

Akt uznania obywatelstwa.

P. WITOLD JAROSZYK, zamieszkały
w MIAWIE, przy ulicy Sienkiewicza Nr. 48
urodzony dnia 9 kwietnia roku 1920 w Orłębnie

Niemcy

syn córki Kazimierzy i Teodory z Ratajczyków
złożył dnia 8 kwietnia 1938 r.

oświadczenie, że chce być obywatelem polskim i że żąda się dotychczasowego swego
obywatelstwa niemieckiego

Stwierdzając, że p. Witold Jaroszyk złożył dowody,
że jest pochodzenia polskiego, uznaje się go — na zasadzie art. 3 Ustawy z dnia 20 stycznia
1920 r. (Dz. U. R. P. Nr 7 p. 44) i na zasadzie art. 8 rozporządzenia wykonawczego do tejże
Ustawy z dnia 7 czerwca 1920 r. (Dz. U. R. P. Nr 52, poz. 320) za obywatela Państwa Polskiego.

Zapisano we właściwym rejestrze pod L. b. A-1-304 rej/38

dnia 21 kwietnia 1938 r.

Wolne od opłat stemplowych

Art. 160 pkt 1 U.O.G.

Art. 3 Ustawy z dnia 20 stycznia 1920 r.
Akt uznania obywatelstwa.

Starosta

K. Świątek

Oświadczenie o obywatelstwie polskim Witolda Jaroszyka

ARMÉE DE L'AIR

UNITÉS D'AVIATION POLONAISE — POLSKIE JEDNOSTKI LOTNICZE



Nom : **JAROSZYK**

Narwisko

Prénoms : **WITOLD**

Imiona

Grade : **caporal-chef / aspirant**
à **Excytrono**
Br V - 1920
Bron / Rhône

pilote

Fils de **Marimier** et de **Geodora**

Legitymacja wojskowa Witolda Jaroszyka z okresu pobytu we Francji



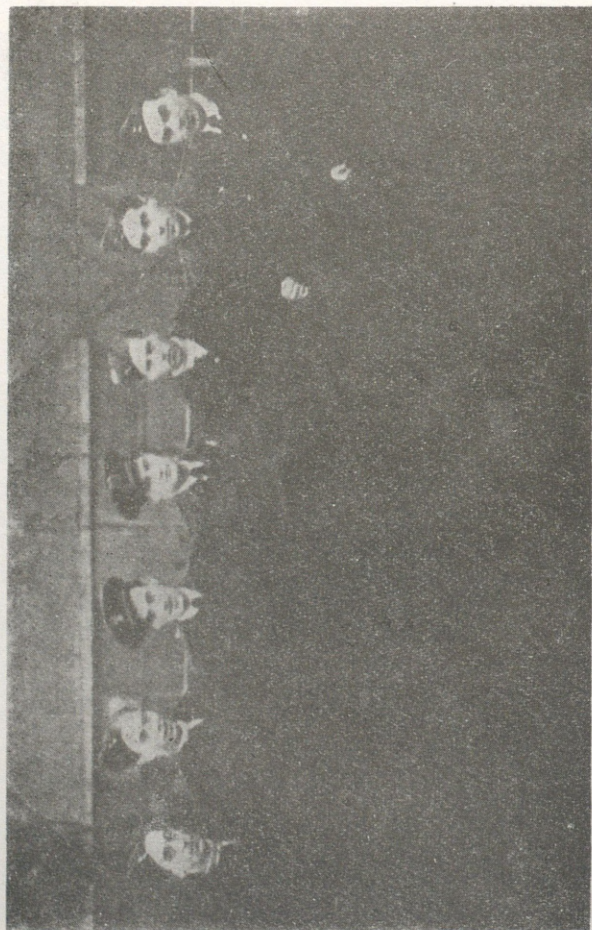
Witold Jaroszyk z okresu w Jugosławii

[illegible]

Karta z dzienniczka lotów porucznika Czesława Malinowskiego



Witold Jaroszyk w mundurze polskiego lotnika w Anglii.



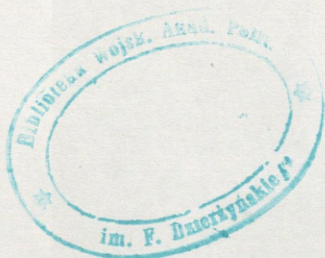
Załoga bombowca. Dowódca Witold Jaroszyk drugi z prawej

Witold Jaroszyk w mundurze polskiego lotnika w Anglii.

Karta z dokumentacji wojny polsko-rosyjskiej. Człowiek nieznany



Pierwszy nagrobek na cmentarzu w Reichswaldzie



Redaktor
Janina Złakowska

Redaktor techniczny
Bohdan Łukaszewicz

Korekta
Krystyna Eisele

WYDAWNICTWO „POJEZIERZE” · OLSZTYN 1972

Wydanie I. Nakład 28 000 + 200 egz.
Objętość 2,4 ark. wyd., 4,75 (3,158/A1) ark. druk.
Papier drukowy kl. III 90 g, 70×100 cm
Oddano do składania 9 czerwca 1972 roku
Podpisano do druku 23 listopada 1972 roku
Druk ukończono w grudniu 1972 roku
Olsztyńskie Zakłady Graficzne im. Seweryna Pieniężnego
Olsztyn, ul. Towarowa 2. Zam. 1294/E/72. Z-7/55
Cena zł 12,—

