



. MIŁOŚĆ ŻĄDA OFIARY



MIŁOŚĆ
ŻĄDA
OFIARY

Czesław Parzych
Zbigniew Tański

MIŁOŚĆ ŻĄDA OFIARY

O podpułkowniku
Kazimierzu Karaszewskim
współtwórcy Sztandaru
Polskich Sił Powietrznych
na Zachodzie



TOWARZYSTWO
PRZYJACIÓŁ
OSTROŁĘKI

Wydawca
Towarzystwo Przyjaciół Ostrołęki
Ostrołęka 2011

Redaktor wydania
Jadwiga Nowicka

Projekt i skład
Tomasz Kalinowski

Korekta
Adam Parzych

Na okładce zdjęcie ze zbiorów Czesława Parzycha

115. publikacja Towarzystwa Przyjaciół Ostrołęki

Wydawca serdecznie dziękuje panu Waldemarowi Gnatowskiemu, właścicielowi drukarni, za bezpłatne wydrukowanie niniejszej publikacji

ISBN 978-83-88169-71-7

Nakład 300 egzemplarzy

Druk
Zakład Poligraficzny W. Gnatowski, Ostrołęka

Ostrołęka ma wiele swych córek i wielu synów, którzy są jej dumą, którzy swymi życiorysami wpisali się trwale w jej historię, niejednokrotnie też w historię Polski, jak też Europy i świata.

Jedną z takich postaci był podpułkownik pilot w stanie spoczynku Kazimierz Karaszewski, pasjonat lotnictwa, żołnierz Września, tułacz wojenny, współtwórca Sztandaru Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie, uczestnik bitwy o Anglię w 317 Wileńskim Dywizjonie Myśliwców i w 309 Dywizjonie Ziemi Czerwieńskiej. Posiadał w sobie niespożytą siłę patriotycznego i społecznikowskiego działania na rzecz swej Małej Ojczyzny – Ostrołęki, do której powrócił po trudach wojennych czynów i trudach powrotu – bo z Zachodu przecież wracał... – tu założył swą rodzinę i mieszkał do ostatnich dni swego pięknego życia...

„Miłość żąda ofiary” – historię Sztandaru Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie, w której swój honorowy i godny upamiętnienia udział miał również Kazimierz Karaszewski, jego wspomnienia wojennej tułaczki i uczestnictwa – jako pilota – w polskich dywizjonach w obronie Anglii, ostatnim bastionie obrony przed hitlerowską nawałnicą, mieliśmy spisać wspólnie obydwaj.

Nasza bliższa znajomość, która z czasem przerodziła się w przyjaźń – co uważam za wielki dla siebie zaszczyt! – sięga roku 1984, kiedy upoważniony zostałem przez panią prezes Jadwigę Nowicką i Prezydium Zarządu Towarzystwa Przyjaciół Ostrołęki do prowadzenia Kroniki Miasta Ostrołęki.

Pracując nad Kroniką, głównie w wolne soboty, oraz popołudnia w inne dni tygodnia (zajęcie to nie było objęte godzinami mojej pracy zawodowej), w lokalu TPO, mieszczącym się wówczas w mansardzie przedwojennej kamienicy przy placu Bema 12, lub też w Bibliotece Naukowej Muzeum Okręgowego, którą wówczas prowadziłem przy placu Bema 8,

zapraszałem do siebie pana Kazimierza na wspólne rozmowy przy herbach i ciasteczkach (od czasu do czasu, w chwilach bardziej uroczystych, i przy małym kuścyczku). Tak z czasem te nasze spotkania utrwaliły się jako miłe i stałe rodaków rozmowy. Kilkakrotnie spotykaliśmy się również w domu pana Kazimierza (pierwszy raz w sobotę 12 maja 1984 roku), gdzie miłe i z uśmiechem radości byłem witany także przez jego żonę, panią Janinę.

Pan Kazimierz dla zdrowia i relaksu spacerował dość często po Starówce, z nadbrzeżnego wału spacerowego lub z nowego wiszącego mostu wsłuchiwał się w cichy plusk wód Narwi, nasłuchiwał echa odgłosów bitwy, rozegranej na nadbrzeżnych błoniach przed ponad półtora wiekiem, patrzył na rozległą panoramę Ostrołęki i przytulony do południowego skraju horyzontu kurhan – jedyny znak po książęcym gródku, będącym prapoczątkiem naszego miasta.

Wracając z tych spacerów chętnie zachodził do mnie i właśnie w zaciszu muzealnej biblioteki lub w siedzibie Towarzystwa przy filiżance herbaty lubił snuć swoje wspomnienia wojenne, opowiadać o radościach i smutkach dnia codziennego, o swej działalności i społecznym zaangażowaniu, któremu z pasją się oddawał. A gawędziarzem – erudyta był przewspaniałym! Opowiadał o najzwyklejszych nawet rzeczach czy wydarzeniach tak ciekawie, i z taką pasją, że słuchać można go było bez końca. Był też człowiekiem wielkiego serca, życzliwym, wewnętrznie radosnym, mimo wielu przeciwności losu...

Jedną z tęsknot pana Kazimierza, jego głównych zamierzeń i życzeń, było, między innymi, szczegółowe spisanie wspomnień, związanych z jego udziałem w historycznym wydarzeniu, jakim było niewątpliwie powstanie i ufundowanie oraz przekazanie polskim dywizjonom Sztandaru Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie, oraz jego osobisty udział w obronie Anglii w tych dywizjonach.

Wspomnienia te, tak bardzo doniosłe i ważne historycznie, mieliśmy spisać obaj wspólnie. Pan Kazimierz już tu i tam „zaklepywał” na ten cel fundusze. Wiele zrobiłem już wtedy notatek i zapisów z naszych rozmów, dotyczących tego tematu, pan Kazimierz udostępniał mi materiały dokumentujące to, co chciał zapisać i utrwalić. Robiłem z nich wypisy, odpisy, odbitki na ksero. Pomaleńku z tych wielu „puzzli” wyłaniał się już fragment całości, ku zadowoleniu nas obu i... został zatrzymany jak kadr filmu. Pan podpułkownik pilot Kazimierz Karaszewski powołany został do stawienia się 26 stycznia 1996 roku w innych przestrzeniach życia...

Nie było wyboru ani odwołania. Tak to już w wojsku jest. U Pana Boga też!
Z tematem zostałem sam.

Zabrakło głównego sprawcy wydarzeń a zarazem głównego źródła informacji.

Panie Pułkowniku!

Szanowny Panie Kazimierzu!

Drogi Przyjacielu!

Melduję Ci, że nasz wspólny zamiar, choć z trudem, doprowadziłem do końca. Starałem się uczynić to najlepiej, jak tylko umiałem, na ile pozwalały mi, niepełne, zebrane materiały i informacje. Przepraszam, że nie jest to zapewne zapis obszerny i szczegółowy na miarę Twych pragnień, a tylko na miarę moich skromnych możliwości...

I jeszcze dziękuję Ci, za Twe wielkie serce, za Twój optymizm i radość życia! Za wszystko.

Rodzina. Dzieciństwo, lata szkolne

Kazimierz Karaszewski urodził się 26 kwietnia 1918 roku w Moskwie (gdzie rodzina jego znalazła się na ewakuacji w czasie I wojny światowej), jako syn Kazimierza – seniora (19 I 1893 – 30 IV 1963) i Marii (9 IV 1885 – 16 IV 1971) Karaszewskich. Ojciec Kazimierza – juniora, Kazimierz – senior, pochodził z Suwałk, tam też ukończył szkołę średnią. Służbę wojskową pełnił w marynarce rosyjskiej na Morzu Czarnym. Po zakończeniu I wojny światowej powrócił do Polski. W latach 1918-1922 w stopniu podporucznika służył w artylerii lekkiej w Augustowie, potem w Radomiu, a następnie w Zajeździu koło Dębłina w 28 pułku tejże formacji wojskowej. W 1927 roku przeniesiony do 12 Dywizjonu Artylerii Konnej w Ostrołęce – Wojciechowicach, gdzie w stopniu kapitana był dowódcą baterii i kwatermistrzem dywizjonu. Pełniąc służbę w Ostrołęce brał udział w różnych zawodach hippicznych, w rajdzie konnym kawalerii (impreza sportowa), na trasie Warszawa – Morskie Oko, zajął czwarte miejsce. W kilka lat później, w podobnej imprezie na trasie Warszawa – Wilno, zdobył pierwszą nagrodę. Po rozwiązaniu 12 DAK w 1937 roku, przeniesiony został służbowo do 4 Dywizjonu Artylerii Konnej w Suwałkach. W tej jednostce uczestniczył w wojnie obronnej 1939 roku w składzie Suwalskiej Brygady Kawalerii. Na terenie Litwy dostał się do niewoli radzieckiej. Po ucieczce przybył do Warszawy i działał w szeregach Armii Krajowej pod pseudonimem „Wołk”.

W czasie powstania warszawskiego w stopniu majora pełnił funkcję komendanta placówki Śródmieście – Południe. Jego łączniczką była ostrołęczanka Halina Dobrowolska ps. „Anita Nitówna”, córka majora Bernarda Korobiowskiego – lekarza weterynarii, po wojnie mieszkała w Warszawie. Łączniczką w powstaniu była również żona majora Karaszewskiego, Maria Karaszewska, która spoczywa na cmentarzu parafialnym w Ostrołęce (razem z mężem Kazimierzem).

W tym miejscu należy wspomnieć też inne osoby z Ostrołęki, aktywnie uczestniczące w powstaniu warszawskim. A są wśród nich:

- Leszek Krawczyński – współwłaściciel sklepu z farbami, syn majora Michała Krawczyńskiego – poległego w powstaniu na placu Teatralnym. Leszek jako ośmioletni chłopiec był kurierem powstańczym, spoczywa na cmentarzu parafialnym w Ostrołęce.

- Jan Wyszomirski, syn właściciela majątku ziemskiego w Czarnowcu, zginął w powstaniu.

- Ludwika Wyszomirska, córka właściciela majątku ziemskiego w Czarnowcu, odznaczona Krzyżem Walecznych, spoczywa na cmentarzu w Warszawie.

- Maria Sobińska – sanitariuszka „Klara”, córka dyrektora Szkoły Rzemieślniczo-Przemysłowej, Józefa Sobińskiego, zginęła w powstaniu, spoczywa na Powązkach w kwaterze powstańczej.

- Józef Kulesza, syn kontrolera drogowego w Ostrołęce Stacji, zginął w powstaniu.

- Irena Krystyna Wituska, córka Józefa Sali – ułana 5 Pułku Ułanów Zasławskich z Wojciechowic, więźnia Pawiaka, spoczywającego z żoną Michaliną na ostrołęckim cmentarzu parafialnym. Irena w Warszawie była zaangażowana w konspiracyjną działalność w II Oddziale Wywiadu Komendy Głównej Armii Krajowej, po wojnie mieszkała w Aninie, spoczywa w grobie ze swymi rodzicami.

- Stefan Rawa – doktor medycyny, syn Daniela Rawy z Ostrołęki Stacji, zorganizował punkt sanitarny w kościele św. Wojciecha przy ulicy Wolskiej. Jako sanitariuszki pracowały tam też jego siostrzenice: Irena i Alina Ostaszewskie – córki Stefana Ostaszewskiego z Ostrołęki Stacji. Doktor Stefan Rawa spoczywa na cmentarzu w Warszawie. Irena, z męża Bielawska, po wojnie zamieszkała w Warszawie, a Alina (z męża Hrupińska?) w Ostrołęce.

- Halina Kozikowska i jej siostra Loda (Leokadia?), córki felczera Juliana Sznytki – z powstania dostały się do obozu koncentracyjnego

w Ravensbrück. Zaś syn Juliana, szesnastoletni wówczas Janusz Zbigniew – żołnierz Szarych Szeregów w Batalionie „Chrobry I” – został zastrzelony przez Niemców w czasie ucieczki ze stalagu w Łambinowicach, w nocy z 1 na 2 listopada 1944 roku.

– Siostry Pawłowskie, córki policjanta z Ostrołęki Stacji, dostały się do obozu w Ravensbrück, potem Buchenwald, obie nie żyją, pochowane na cmentarzu parafialnym w Ostrołęce.

– Teresa Kruszewska, druga żona Tadeusza Kruszewskiego, żołnierza Armii Krajowej, po upadku powstania wywieziona do obozu koncentracyjnego, spoczywa na cmentarzu miejskim w Wojciechowicach.

– Zofia i Maria – siostry Niedziałkowskie. Zofia, autorka monografii „Ostrołęka. Dzieje Miasta” spoczywa na ostrołęckim cmentarzu parafialnym w grobie z rodzicami, Maria Korzon – Korkozowicz, spoczywa w Warszawie. Ich brat, pułkownik Henryk Niedziałkowski, walczył pod Tobrukiem i Monte Cassino, a „za wybitne czyny męstwa i odwagi, wykazane na polu chwały” otrzymał Krzyż Virtuti Militari, spoczywa na Powązkach.

12 Dywizjon Artylerii Konnej stacjonował w wojciechowskich koszarach, obok 5 Pułku Ułanów Zasławskich. „Toteż dzieciństwo moje w ostrołęckim garnizonie związane było więc nie z samolotami, które były moją pasją, a z końmi – będzie wspominał po latach pan Kazimierz Karaszewski junior, gdy w zaciszu Biblioteki Naukowej Muzeum Okręgowego w Ostrołęce, gdzie wówczas pracowałem, lub w siedzibie Towarzystwa Przyjaciół Ostrołęki, przy którym prowadziłem Kronikę Miasta Ostrołęki, opowiadał mi historię całego swego życia.

– A do wojaczki, strzelaniny, ciągnęło mnie od dziecka – wspominał tamten czas z uśmiechem i wzruszeniem. – Miałem nawet swoje wojsko, składające się z synów żołnierskich: podoficerskich i oficerskich rodzin 12 Dywizjonu Artylerii Konnej i 5 Pułku Ułanów Zasławskich. Drugą grupą chłopców („cywil bandą”, do której wchodziłi chłopcy z rodzin cywilnych, mieszkających w Wojciechowicach) – naszymi przeciwnikami – dowodził Zygmunt Grądzki. Toczyliśmy ze sobą „zaciekle” wojny. Pamiętam jak jesienią porą przeciwnicy rzucali w nas kapuścianymi głębami, my zaś dostaliśmy się do piwnicy i okienkami wyrzucaliśmy w przeciwnika całą gromadę kartofli tam zgromadzonych. Pułkownik był zły, musieliśmy je wybierać, tak, jak nasi przeciwnicy musieli pozbierać swoje głąby kapuściane.

Nad Narwią walczyliśmy też na szable, które stanowiły długie dość grube witki wycinane z nadrzecznych łozin. Za dobrą walkę moi żołnierze byli

przeze mnie odznaczani. W kawałku kory sosny wyrzynałem formę krzyża i wlewałem w wycięcie roztopiony ołów, który po zastygnięciu stawał się krzyżem – orderem (około 20 deko wagi) i taki order przypinałem do cienkich letnich bluzek czy też koszulek swym „podwładnym” za dzielność na polu boju. Pod ciężarem odznaczeń niszczyła się odzież, matki chciały je zrywać, chłopcy zaś bronili, bo przecież otrzymali je za odwagę na polu walki.

A mój artyleryjski wystrzał był już szczytem wszystkiego. Echo tego wybuchu długo snuło się po Wojciechowicach z ust do ust. Miałem wtedy 13–14 lat. Gdzieś znalazłem wyrzuconą starą nogę od metalowego żołnierskiego łóżka, stanowiącą metalową rurkę długości około 30 centymetrów i średnicy 3–4 centymetrów. W rusznikarni rusznikarz zaklepał mi ją na jednym końcu i w odległości około pięciu centymetrów od niego wywiercił z boku otworek. Do rurki – „lufy armatniej” nasypałem prochu, przybiłem szmatką i nabiłem jeszcze około 15 kulek, z których wtedy się strzelało. Na kulki dałem znów szmatkę, papier i ubiłem mocno. Był niedzielny ranek i rodzice jeszcze spali. Nasze mieszkanie (z sześcioma oknami pod rząd) było na dole w bloku nr 2, gdzie mieściła się również centrala telefoniczna. „Lufę” nabitą położyłem na parapecie otwartego okna kuchennego i wycelowałem ją na szpaki, które obsiadły piękną brzozę rosnącą z tyłu apteki. Nagrzałem dobrze drucik, przyłożyłem do wywierconej z boku szparki i ... huknęło jak z armaty! Śruty z otworu pocętkowały moją twarz, a rura odbiła do tyłu i utknęła w kredensie. Wybuch był ogromny! Nie wiedziałem co się stało i uciekłem na dwór ze strachu. Na izbie chorych obandażowano mi całą twarz i tylko oczy było widać. Nie wiem, co stało się ze szpakami. Sądzę jednak, że też przestraszyły się i uciekły.

To był mój prywatny chłopięcy wystrzał honorowy. Jeden jedyny „armatni”. Potem już zarówno ja jak i moi koledzy podrastaliśmy i inne „zabawy” były nam w głowie.

Pamiętam jak w bloku koszarowym nr 17 – pierwszym od Ostrołęki po lewej stronie – była świetlica i kantyna 12 DAK-u. Tam zmajstrowałem amatorski aparat do wyświetlania filmów nagranych na przezroczach. Film został sprowadzony z „Czołówki” z Warszawy. Był o piechocie i dowódca do jego obejrzenia kierował szeregowych. Głosu jeszcze nie było, tylko napisy, informujące o tym, co widać na obrazie, np., że najważniejsi są szpaceracze itp.

W czasie oglądania filmu w pewnym momencie nastąpił głośny wybuch i zgasło światło. Wszyscy byli przerażeni, a to tylko kropla wody z chłodnicy padła na rozgrzaną lampę i ta po prostu trzasnęła.

I dziwnym może wydać się fakt, że ja, syn oficera 12 Dywizjonu Artylerii Konnej nie miałem inklinacji do koni, do jazdy, ale do latania – wspominał Kazimierz innym razem znów tamten czas. – Tak jednak było, konie mnie nie interesowały. Moja kawaleryjska przygoda, jeszcze jako małego chłopca, zakończyła się po dwukrotnym spadnięciu z niesfornych koni na maneżu, gdy ojciec, zapalony i wytrawny jeździec, starał się przekazać mi swoje umiejętności w tej dyscyplinie.

Powiedziałem wtedy sobie, że już nigdy na konia nie wsiądę. Zauroczony byłem techniką latania. A tę niechęć do wojowania na koniach pogłębiły jeszcze zabawy starszych uczniów ostrołęckiego Gimnazjum im. Króla Stanisława Leszczyńskiego, mieszczącego się wówczas w drewnianym dużym domu Niedziałkowskich, do którego uczęszczałem. Otóż wskakiwali oni nam, młodszym uczniom na plecy, niby na konie, i udając „ulańów”, walczyli ze sobą.

Będąc ciągle pod urokiem latania i samolotów, gdy gimnazjum przeniosło się do nowo wybudowanego budynku szkoły – „Drapacza Chmur” – jak go wówczas powszechnie nazywano, bo był najwyższym budynkiem w mieście, pod nadzorem nauczyciela Adama Wojciechowskiego z Wojciechowic, założyłem kółko modelarskie, na którym z kolegami konstruowaliśmy modele samolotów. Skonstruowaliśmy pierwszy model samolotu, napędzany przy pomocy skręconej gumy. Pod nadzorem tegoż nauczyciela (absolwenta krakowskiej ASP) rozwijałem również swój talent do rysowania i malowania, odziedziczony po ojcu, który malował piękne pejzaże, żołnierzy z końmi itp.

W okresie szkoły średniej dwukrotnie byłem skierowany, w ramach tak zwanych Junackich Hufców pracy do Ustianowej koło Ustrzyk Dolnych w Bieszczadach na kurs pilotażu. Latałem na szybowcu „Wrona” – ten był odkryty. Potem był szybowiec „Salamandra” – w tym siedziałem już w kabinie obudowanej, a lot trwał aż cztery minuty! Pamiętam, jakbym go odbył dzisiaj. Przed chwilą. I pamiętałem będę do końca swych dni. A gdy wylądowałem na łączce za lasem, nad którym przeleciałem, doznałem największego przeżycia. Spojrzałem w błękit nieba i zdawało mi się wtedy, iż wśród obłoków widzę uśmiechającą się do mnie z aprobatą Matkę Boską! Byłem taki szczęśliwy i dumny z tego pierwszego lotu. Uczucia tak olbrzymiej radości z powodu latania nie doznałem później już nigdy. Na samolocie RWD-8 (na którym latał Żwirko, Wigura, Rogalski, Drzewiecki) ukończyłem kurs pilotażu motorowego.

Szkoła Orląt. Wrzesień 1939 roku. Na tułaczym szlaku wojennym

Po kursie i otrzymaniu matury w 1938 roku, Kazimierz zdawał egzamin do „Szkoły Orląt” – Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Przechodził z kolegami badania lekarskie, akurat prześwietlano ich rentgenem. – W pomieszczeniu było ciemno, jeden z nas zaplątał się w przewody i przewrócił się z rumorem – opowiada pan Kazimierz.

– Dokąd idziesz, baranie! – krzyknął wtedy głośno zdenerwowany nagle doktor.

– Do lotnictwa, panie doktorze! – odkrzyknął uprzejmie, głosem przestraszonym, zapytany.

Lecz aby się tam dostać trzeba było obowiązkowo zaliczyć kurs podchorążych piechoty. Po trzech miesiącach tego kursu w Zambrowie, Kazimierz Karaszewski przeniesiony został do Dębina, gdzie zameldował się w pierwszych dniach stycznia 1939 roku. Został zakwalifikowany i ukończył z dobrym wynikiem w Stanisławowie kurs pilotażu motorowego na samolocie typu RWD-8 (na którym latał Żwirko, Wigura, Rogalski, Drzewiecki), co pozytywnie zaważyło w początkowym okresie nauki w „Szkołe Orląt” i już wiosną 1939 roku Karaszewski znalazł się w grupie zaawansowanych strzelców z cenzusem, mających dużą znajomość pilotażu. Aby ją pogłębić i rozszerzyć skierowany został na szkolenie przyspieszonego pilotażu. Wraz z 47 kolegami ćwiczył w Ułężu na samolocie akrobatycznym dwupłatowym typu PWS-26, opanowując sztukę akrobacji powietrznej, a następnie wyższy pilotaż myśliwski na samolotach typu P-7 („Płaszczaki” – siódemki). Szefem szkolenia był kapitan pilot Stanisław Brzezina – późniejszy dowódca 317 Dywizjonu Wileńskiego w Wielkiej Brytanii, w którym był również Kazimierz Karaszewski, zaś instruktorami byli tacy sławni piloci jak porucznik pilot Witold Urbanowicz – późniejszy as lotniczy i drugi zastępca Dywizjonu 303, porucznik pilot Stefan Witorzeńć – już po wojnie, w kraju, prezes Stowarzyszenia Lotników Polskich w Warszawie.

W ostatnich dniach sierpnia 1939 roku szkolenie to zostało zakończone na myśliwcach, które miały dość mizerne uzbrojenie, bez urządzeń tlenowych, radia, a przede wszystkim o małej prędkości maksymalnej, osiągających swój pułap na wysokości czterech tysięcy metrów, Niemcy zaś, gdy nas napadli 1 września 1939 roku latali na wysokości osiem tysięcy metrów.

Jakie więc były nasze szanse?

Jednak mimo tego, zamiast latać i bić się, my, młodzi, musieliśmy pełnić jedynie osłonę szosy, prowadzącej z Warszawy na wschód, jako służ-

ba porządkowa. Byliśmy słabo uzbrojeni. Tułaliśmy się więc przez kilka dni. Całą grupą, prowadzeni przez porucznika pilota Witolda Urbanowicza, szliśmy przez Polskę i 17 września 1939 roku przekroczyliśmy granicę z Rumunią. Tam nas internowano i przewieziono do obozu w miejscowości Slatina nad Dunajcem, pełnym pluskiew i pcheł. Zaopatrzeni w fałszywe paszporty, byliśmy z niego wypuszczani w grupach po dziesięć osób. Byłem przewodnikiem jednej z tych grup, z którą dotarłem poprzez Eforie koło Konstancy do Balcic nad Morze Czarne. Z Balcic 15 października wyruszyliśmy statkiem frachtowcem, odpowiednio przerobionym (zakupionym od Greków) o nazwie „Nicolaos Santy” (Święty Mikołaj) i po kilku dniach podróży dopłynęliśmy do Bejrutu w Syrii – wówczas kolonii francuskiej. Witani byliśmy przez orkiestrę wojsk francuskich, zaproszono nas na posiłek, a na drugi dzień odbyła się uroczysta Msza święta polowa, celebrowana przez księdza biskupa polowego wojsk polskich Bolesława Gawlinę. Podczas tej uroczystości, głęboko wzruszeni tułacze, ze łzami w oczach, po raz pierwszy na obcej ziemi śpiewaliśmy „Boże, coś Polskę – Ojczyznę wolną racz nam wrócić, Panie”.

Nazajutrz na statku francuskim „Ville de Strasbourg” popłynęliśmy do Francji, do Marsylii, a następnie z lotniska w miejscowości Istres, nas lotników, przewieziono pociągiem transportowym do Lyonu nad Rodanem – miejsca koncentracji formacji lotniczej. Podchorążych rozmieszczono razem z podoficerami w starym forcie ziemnym Bron, obok lotniska o tej samej nazwie pod Lyonem. Warunki mieliśmy dość trudne. Oficerowie starsi rozlokowani byli w prywatnych kwaterach, pensjonatach i żyli sobie dość względnie z wypłacanej im gaży. My zaś, podchorążowie, złączeni byliśmy z wojskiem szeregowym w obszernych salach tego fortu.

Razem ze mną przebywał tam między innymi podchorąży pilot Zbigniew Wojda z Warszawy, kolega ze szkoły w Dęblinie, z którym razem szliśmy tym tułaczym szlakiem, dzieliliśmy trudy żołnierskiego losu. Przyjaźniłem się z nim, spaliliśmy nawet na jednej piętrowej pryczy i w okresie bezczynności rysowaliśmy, dla zabicia nudy, karykatury „leśnych dziadków”, jak nazywaliśmy starych oficerów, karykatury swoich kolegów, szkice samolotów i różne scenki wesołe i satyryczne. Dopiero później już, w Anglii, otrzymaliśmy przydziały do różnych dywizjonów i drogi nasze rozeszły się. Jego ojciec był komendantem Centralnego Instytutu Wychowania Fizycznego w Warszawie na Bielanach.

Tymczasem z całym zgrupowaniem „gniliśmy” bezczynnie w tych „kamazach” fortu Bron. Sale były duże (ziemiankowe), ciemne, zimne i wil-

gotne, bo nieopalone, prycze drewniane, pozbijane piętrowo – jak w obozie. Jedzenie też słabe, za to dużo pcheł. I ta szalona tęsknota za krajem, za najbliższymi, troska o nich, niepewność, brak wiadomości co się z nimi dzieje (ojciec przebywał w oflagu niemieckim). Wszystko to dawało się nam mocno we znaki, a Francuzi nie śpieszyli się wcale z organizowaniem polskich jednostek lotniczych. Nic więc dziwnego, że wśród zgromadzonych lotników szerzyło się niezadowolenie, szczególnie wśród szeregowych i podchorążych, gdyż warunki w jakich się znajdowali nie były do pozazdroszczenia.

Sztandar Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie

W taki to niewesoły czas, w mroźny wieczór 7 grudnia 1939 roku do fortu przybył kapitan pilot obserwator Jan Hryniewicz, wielki pasjonat lotnictwa, w latach trzydziestych XX wieku wieloletni dowódca eskadry szkolnej w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, główny inicjator wykonania sztandaru Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie. Urodził się 22 stycznia 1902 roku w małej wiosce Limontowszczyźnie, położonej 74 kilometry od Wilna. Był trzecim dzieckiem swych rodziców: po Katarzynie i Kazimierze, czyli był w rodzinie pierwszym prawowitym spadkobiercą tradycji rodzinnych, powszechnie nazywany „Katoczek”. Tak został nazwany przez swą babcię, opowiadał o tym po latach: *„Kiedy zacząłem stawiać samodzielnie pierwsze kroki, doszedłem nagle do wniosku, że świat widziany z tej wysokości jest zupełnie inny. Nie obyło się rzecz jasna bez komplikacji. Gdy próbowałem samodzielnie ruszyć przed siebie, runąłem jak długi na ziemię. Wszyscy zamarli, oczekując reakcji w postaci wrzasku, tymczasem nic takiego nie nastąpiło. Ojciec skonstatował, że stałem się prawdziwym mężczyzną.*

– Jakież tam z niego mężczyzna? – sprzeciwiła się babcia. – Katoczek małeńki! Ot co!

„Katoczek” – po białorusku znaczyło po prostu „Kotek”. I tak już zostało”.

A sam „Katoczek” słowem tym – zaciągając śpiwnie z wileńska – zwracał się do swych przyjaciół i podwładnych żołnierzy, nazywając ich „Katoczkami”.

Kapitan Jan Hryniewicz „Katoczek” był człowiekiem niezwykle skromnym i pracowitym ponad miarę, nigdy nie zabiegał o zaszczyty i sławę. Droga jego życia była drogą wzlotów i upadków, drogą chwały i krwi, a przede

wszystkim drogą umiłowania Ojczyzny i jej niepodległości, co było dla niego wartością nadrzędną, a to wpoila mu Matka.

– *Wiem, synku, że idziesz na wojnę...* – żegnała go, widząc, że jest już przygotowany do odlotu razem z innymi na akcję bojową. I dodała:

– *Leć, synku, słońce mojego życia, o mnie nie myśl. Broń Ojczyzny do ostatka, nawet gdyby przyszło oddać własne życie...* – głos jej uwiązł w gardle. Nie mogła już powiedzieć ani słowa więcej. Pochyliłem się więc do jej kolan – wspominał po latach z rozrzewnieniem tamtą chwilę kapitan Jan Hryniewicz – *i wówczas zawiesiła na mej szyi ryngraf z wizerunkiem Matki Boskiej Ostrobramskiej, z wygrawerowanym napisem: „Miłość żąda ofiary”. Ucałowałem jej dłonie, mając wrażenie, jak gdybym całował dłonie wszystkich matek, których synowie wyruszyli na wojnę. Po raz ostatni objąłem ją wtedy, żegnając w jej osobie Matkę-Ojczyznę na długie lata. Kilku żołnierzy, którzy towarzyszyli temu pożegnaniu, miało nie-męskie łzy w oczach. Wiedzieliśmy przecież, że nie wszyscy z nas powrócą do rodzinnych domów. Mateńka ucałowała kolejno każdego i już spokojnie powiedziała:*

– *No, lećcie dzieci! Będziemy się za was modliły!!!* – *I taką pozostała w mej pamięci, z szalem rozwianym wiatrem, z dłonią uniesioną ku górze. Jak gdyby błogosławiła, w imieniu wszystkich matek, nasze samoloty, startujące w niewiadome...*

„Katoczek” boleśnie przeżył klęskę Polski, po której, podobnie jak jego koledzy, ruszył tułaczym szlakiem, by ostatecznie dotrzeć na „Wyspę Ostatniej Nadziei”, jak nazywano Anglię, po upadku Francji, której klęskę boleśnie przeżył zarówno „Katoczek”, jak i wszyscy żołnierze – tułacze. Ale ta klęska Francji przyszła nieco później.

– Tymczasem ciągle wegetowaliśmy w ziemniakach francuskiego fortu Bron, my, podchorążowie i podoficerowie – wspomina tamten czas Kazimierz Karaszewski. – Oficerowie zaś żyli dość względnie z wypłacanych im gaży, mieszkali na kwaterach prywatnych, w pensjonatach, hotelach i hotelikach. Kapitan Jan Hryniewicz „Katoczek” mieszkał w tym czasie w małym pokoiku na mansardzie u mademoiselle Elizabeth, która była mu bardzo oddana.

Otóż w tamten mroźny wieczór 7 grudnia 1939 roku wybrał się on do fortu Bron. Znał dobrze trudne warunki bytowania podchorążych, ale nic nie mógł im pomóc. Sam przecież czekał niecierpliwie na przydział do jakiejś jednostki bojowej. A tamte odwiedziny tak wspominali po latach zarówno „Katoczek” jak i Kazimierz Karaszewski:

– Bezczytność i tęsknota za krajem dawały mi się – podobnie jak wszystkim innym – we znaki. Francuzi zbyt nie śpieszyli się z organizowaniem polskich jednostek lotniczych, toteż nic dziwnego, że pośród zgromadzonych w Lyonie lotników szerzyło się niezadowolenie – mówi Jan Hryniewicz. – Kiedy lustrowałem podchorążackie pomieszczenia zapytałem: – Katoczki kochane, czy są między wami tacy, którzy mogli by mi pomóc?

– Czego chce ten „Leśny Dziadek”? – pomyślał podchorąży Kazimierz Karaszewski, bo tym określeniem podchorążacy nazywali oficerów lotników, wygodnie rozlokowanych po kwaterach. Głośno zaś spytał z kilku innymi:

– Pan kapitan kogoś szuka?

– Właściwie nikogo konkretnie, ale potrzebuje dwóch młodych ludzi, którzy pomogli by mi coś narysować...

– Do czego potrzebni mu tacy, co potrafią rysować? – zdziwiłem się – mówi Kazimierz Karaszewski. – Tknięty ciekawością, wyczuwając chwilową odmianę tego nudnego nicnierobienia, zgłosiłem się razem ze Zbyszkciem Wojdą. Posiadałem duże zdolności plastyczne i malowanie jest do dziś jedną z mych pasji. Zbyszek też obdarzony był dużym talentem artystycznym. Zaciekała więc nas ta propozycja kapitana, tym bardziej, że znając jego aktualne warunki materialne, jako oficera, liczyliśmy również na zdobycie gratisowych papierosów oraz urozmaicenie głodowego jadłospisu francuskiego.

– Wtedy podeszło do mnie dwóch podchorążych – mówi „Katoczek”.

– Byli to Kazik Karaszewski i Zbyszek Wojda.

– Pan kapitan z Dębina, nieprawdaż? – zagadnął Zbyszek.

– Zgadza się.

– A o co chodzi panie kapitanie? – zapytali jednocześnie. – Tak się składa, że obaj jesteśmy „bezrobotni”, a rysowanie i malowanie wychodzi nam wcale nieźle – objaśnił Kazimierz. – Zresztą, pan kapitan może sam stwierdzić naocznie – i pokazali mu akurat urządzoną przez nich na Boże Narodzenie szopkę i inne dekoracje świąteczne.

– Bardzo dobrze Katoczki, że możecie mi pomóc – powiedział rozradowany. Trzeba mi zrobić trzy egzemplarze pewnego projektu. Co to za projekt, dowiecie się jutro u mnie na kwaterze. Znaczy się, przyjdźcie do mnie, Katoczki, do pensjonatu mademoiselle Elizabeth, jutro wieczorem. Zgoda?

– Tak jest, panie kapitanie! Zgoda! – zameldowaliśmy jednocześnie ze Zbyszkciem Wojdą, trzaskając przepisowo „kopytami”, rozradowani nie mniej jak sam „Katoczek”.

Następnego dnia wieczorem, mimo obostrzeń przepustowych, podchorążowie Kazimierz Karaszewski i Zbyszek Wojda zameldowali się u kapitana w jego skromnym pokoju.

– *Katoczki moje* – powitał nas ciepło – wspomina tamtą chwilę Kazimierz Karaszewski. – *Sami wiecie, że my, lotnicy, walczyliśmy pod sztandarem z biało-czerwoną szachownicą. Teraz nie mamy sztandaru, gdyż zginął on gdzieś na wojennych drogach...* – mówił do nas, a w głosie jego czuliśmy olbrzymi smutek, aż zamilkł na chwilę, zadumał się, opuściwszy głowę, jakby pod ciężarem napływających wspomnień i uczuć...

Oddziały wojskowe już w głębokiej przeszłości używały znaków rozpoznawczych. Początkowo miały one charakter figuralny, a w XI wieku zastąpiono je chorągwiami, wykonanymi z barwnego płótna. Rozmiary płacht chorągwi były bardzo duże i duża była ich różnorodność. W XVII wieku używano już małych chorągwi, wygodniejszych do utrzymania na koniu, a w XVIII wieku wprowadzono do kawalerii narodowej sztandary. I w zasadzie tak już pozostało. Wprowadzano różne zmiany, ustalano i uściślano wzory, ale sztandar jako taki pozostał dla żołnierzy znakiem szczególnym. Do dziś stanowi on symbol jedności, tradycji bojowych i zwartości oddziału wojskowego na polu walki. Przedstawia najwyższe wartości ducha żołnierskiego. A miarą honoru i przywiązania żołnierskiego do niego pozostaje fakt, że w działaniach wojennych roku 1939 wojska niemieckie nie zdobyły ani jednego sztandaru naszych sił zbrojnych.

– *Wymarzyłem więc sobie taki sztandar* – „Katoczek” mówił już z podniesioną głową i błyskiem radości w oczach, strząsnawszy z siebie chwilowy ciężar wzruszenia. – *Chciałbym, aby takowy w formie ryngrafu, zawisł nad moim łóżkiem. Was, Katoczki, proszę, namalujcie mi potrójny projekt takiego ryngrafu* – dodał skromnie, a ja wiem teraz po latach – mówi Kazimierz Karaszewski – że mówiąc nam o ryngrafie, nie chciał nas przestraszyć ciężarem podjętego tematu i zadania, bo przecież nie o ryngraf mu chodziło a o projekt sztandaru lotnictwa polskiego na obcej ziemi. Jako żołnierz-patriota czuł tego przemożną potrzebę. A my obaj ze Zbyszkciem Wojdą ten jego zamiśl mieliśmy przekształcić w projekt. Wyjaśnił nam, że w projekcie tym pragnie umieścić wizerunek Matki Boskiej Ostrobramskiej (pochodząc z Wileńszczyzny był do niej szczególnie przywiązany), nad nim godło Polski – Orzeł Biały i napis „Bóg, Honor, Ojczyzna”, z drugiej zaś wizerunek świętej Teresy z Liseux – patronki Francji (bowiem uważał wówczas, że wojna skończy się na tym kraju, a my, całą formacją, ze sztandarem, powrócimy do kraju w glorii chwały). Prosił też, by na tej stronie znalazła

się biało-czerwona szachownica – znak Grupy Liniowej „Szkoly Orłat” z Dębina, znaki pilota i obserwatora, a myślą przewodnią całości by był napis „Miłość żąda ofiary” – słowa wyryte na ryngrafie, który otrzymał od swej matki, gdy zegnała go i błogosławiła na szczęśliwy powrót. Mówił, że wynika z nich również miłość żołnierska, że zagrzewają do walki o dobro największe – o Ojczyznę i jej wolność, a taka miłość często wymaga ofiary największej – ofiary własnego życia. Od siebie dodaliśmy jeszcze ze Zbyszkciem, po uzgodnieniu z kapitanem, w narożach cztery lilie andegaweńskie. A cała propozycja kapitana ucieszyła niezmiernie nas obu ze Zbyszkciem. Z zapalem przystąpiliśmy do pracy. Mieliliśmy pełną swobodę w zaplanowaniu i rozmieszczeniu poszczególnych elementów, projektu. Zbyszek miał ze sobą obrazek Matki Boskiej Ostrobramskiej, ją więc malował, ja otrzymałem obrazek Świętej Teresy w przykościelnym sklepiku, z którego kopiowałem i który mam do dziś, jako najmilszą mi pamiątkę. Godzinami całymi siedzieliśmy nad kartkami brystolu (formatu A-4) i kredkami mozolnie tworzyliśmy zarysy historycznego sztandaru, przenosząc do projektu pomysły i propozycje „Katoczek” oraz jego pragnienia, zakłęte w symbolach polskiego lotnictwa. Całość wykonana została w rekordowym czasie i przypadła do gustu inicjatorowi. Przedstawił on nasze rysunki dwom osobom, którym w pełni ufał i wtajemniczył je w sprawę sztandaru. Mnie i Zbyszka nie wtajemniczył do końca w swój plan, tłumacząc, że projekt wykorzystany będzie do wykonania specjalnego ryngrafu, a my, jak Bóg pozwoli spełnić jego pragnienie, będziemy dumni przez całe życie z naszej pracy przy tym ryngrafie, który swą symbolikę w sztandar przemieni. Jedną z tych dwóch osób, które w pełni w swój plan wtajemniczył, była Aleksandra Zasuszanka – Dobrowolska „Oleńka”, żona porucznika obserwatora Krzysztofa Dobrowolskiego, dawnego wykładowcy w SPL w Dęblinie, współautorka (wspólnie z porucznikiem pilotem instruktorem Stanisławem Latawisem) słów do hymnu lotniczego, a drugą osobą był kapitan pilot Tadeusz Żeligowski, były pilot 5 Pułku Lotniczego w Lidzie. Im obojgu projekt też przypadł do gustu, lecz mieli dużo wątpliwości, czy drogą pocztową dotrze on do kraju. Jan Hryniewicz uważał bowiem, że sztandar powinny wyszyc polskie niewiasty. By zwiększyć szansę dotarcia przesyłki do właściwego adresata, kapitan poprosił, byśmy wykonali jeszcze dwie identyczne kopie i tak, 8 grudnia 1939 roku wysłał projekt do trzech różnych osób, mieszkających w Wilnie lub okolicy: do swej siostry Kazimiery Sienkiewiczowej (o losach swej matki niewiele wiedział i nie miał nadziei na skomunikowanie się z nią w tej sprawie), do doktor Zofii

Wasilewskiej – Świdowej, znanej w całym kraju społeczniczki i i działaczki, wspaniałej kobiety i wielkiej patriotki (adres do niej otrzymał od kpt. T. Żeligowskiego) oraz do Józefy Górskiej – znajomej swej matki.

Listy te nie zostały jednak wysłane za pośrednictwem zwykłej poczty, gdyż prawdopodobnie nigdy nie dotarłyby do celu. Skorzystano z możliwości tajnej poczty polowej „Secreteure Postale 350”. Kapitan Żeligowski, wykorzystując swoje znajomości, załatwił sprawę bez wiedzy dowództwa. Jego znajoma miała właśnie kontakty w tajnej poczcie. Razem pojechali do mademoiselle Micheline Maurel, która obiecała wysłać wszystkie trzy przesyłki do Polski. I obietnicy swej dotrzymała.

Radość i szczęście „Katoczka” sięgały błękitu, cieszyli się też niezmiernie Kazimierz Karaszewski i Zbigniew Wojda, gdy w połowie lutego 1940 roku przyszła odpowiedź od pani doktor Zofii Wasilewskiej – Świdowej (ona jedyna, z trzech wysłanych otrzymała go w styczniu). Pisała: *„Drogie nasze Orlęta! Prośba Wasza zostanie spełniona. Łączymy się z Wami w modlitwie z głębi serca i duszy. Jesteśmy z Wami. Niech Matka Boża prowadzi i zachowa Was dla nas...”*.

A więc będzie sztandar – relikwia, wykonany rękami Polek – Matek, Żon i Sióstr, które za udział w tej akcji narażały się na śmiertelne niebezpieczeństwo. Ale co tam lęk! Przystawał istnieć, gdy żołnierze w swych listach ślali do Wilna zapewnienie, że sztandar będzie „tchnieniem ziemi rodzinnej, za którą tęsknią, a świadomość, że jest wykonywany rękami polskich kobiet, będzie niejako symbolem nieustającej łączności z pozostałymi w kraju bliskimi”. Prosimi też, by mogli go otrzymać w Lyonie już na Wielkanoc...

Oczywiście, listy te, prośby i zapewnienia ślali kapitan Jan Hryniewicz „Katoczek” – inicjator tej wielkiej wspaniałej akcji.

Pani doktor Zofia Wasilewska – Świdowa’ otrzymawszy przesyłkę na początku 1940 roku, radośnie w sercu zadrżała. Przytuliwszy list do piersi pobiegła z nim do ojca jezuity księdza Józefa Kazimierza Kucharskiego – człowieka bardzo światłego, patrioty, społecznika, oficjalnego kierownika Towarzystwa Pomocy Uchodźcom Wojennym, które w tym czasie pomagało i potajemnie patronowało wielu akcjom konspiracyjnym, gdyż ksiądz Kucharski był również kapłanem ZWZ-AK w Wilnie (zmarł po wojnie przed 1966 rokiem w Rzymie). Treść przesyłki wydawała jej się wręcz nieprawdopodobna i obawiała się prowokacji. W tym czasie bowiem Wilno było już zajęte przez Litwinów, popierających hitlerowskie Niemcy, a na ulicach grasowała policja litewska, współpracująca z gestapo. Ale ksiądz Kazimierz Kucharski nie miał żadnych wątpliwości i bez najmniejszego

wahania podjął się tego bardzo niebezpiecznego, lecz wielce patriotycznego zadania, za tajną zgodą i błogosławieństwem dla sprawy metropolity wileńskiego arcybiskupa Jałbrzykowskiego (prześladowanego przez gestapo, później więzionego w Mariampolu). Utworzono komitet, który zajął się zbiórką funduszy i materiałów niezbędnych do wykonania sztandaru. Jego sztab mieścił się w mieszkaniu Mieczysława Bohdanowicza. Zbiórka funduszy kierowała energiczna pani profesor Maria Oskierczyna, a ksiądz Kucharski sporządził listy dla kwestarek, wyszukał wśród zakonnic artystki – hafciarki i kierował całym przedsięwzięciem. By nie ujawniać tajemnicy właściwego celu całej akcji, zbiórkę pieniędzy prowadzono pod osłoną Towarzystwa Pomocy Uchodźcom Wojennym pod kryptonimem „Miłość żąda ofiary”, na specjalnie numerowanych kwitariuszach.

Kwestarki zbiórkę ofiar pieniężnych na ten cel rozpoczęły nazajutrz rano. Ofiarodawcy, poinformowani o intencji akcji, nie żalowali pieniędzy i w przeciągu jednego dnia zebrano sumę przekraczającą pierwotnie planowane koszty. To był entuzjazm!!! Nieopisana radość!!! Ale nie brakło i kłopotów. Na miejscowym rynku brak było adamaszku, nie było też złotych i srebrnych nici do haftu. Działacze Towarzystwa Samopomocy Obywatelskiej ustalili, że można je nabyć jedynie w...Berlinie! Nawiązano więc kontakty ze znajomymi w Kownie, którzy za pośrednictwem Japończyków zakupili tam wszystkie potrzebne materiały i już w kwietniu 1940 roku kapitan Jan Hryniewicz otrzymał z Wilna telegram: *„Jesteśmy szczęśliwi, mając środki do urzeczywistnienia Waszego projektu...”*. „Katoczek” szalał ze szczęścia. A w Wilnie podjęto intensywne prace. Malarka, profesor Maria Serafinowicz z Bronisławą Łukaszewicz (zmarła w Szczecinie) wykonywały powiększenie rysunku sztandaru z otrzymanych wzorów, przesłanych przez kapitana Jana Hryniewicza, a wykonanych we Francji przez młodych podchorążych: Kazimierza Karaszewskiego z Ostrołęki i Zbigniewa Wojdę z Warszawy. Hafty główne robiono w podziemiach klasztoru Sióstr Benedyktynek przy ulicy Mostowej 5 w Wilnie. O zaangażowaniu sióstr w to patriotyczne przedsięwzięcie był poinformowany – jak wyżej wspomniano – i pracę ich w pełni aprobował metropolita wileński arcybiskup Jałbrzykowski, później prześladowany przez gestapo i więziony w Mariampolu.

W pracach związanych z fundacją sztandaru, obok doktor Świdowej i osób wyżej wymienionych, wyróżniały się m.in.: Jadwiga Drabowa (po tem kilkuletni więzień obozów hitlerowskich, po wojnie inwalida, mieszkała w Janowicach Wielkich koło Jeleniej Góry), Maria Bojarska (z Grudziądza, żona bohaterskiego pilota majora Wiktora Bojarskiego), Jadwiga i Ja-

nina Zaniewicz (z Warszawy), Olimpia Koźmińska (z Wrocławia), Jadwiga Szolhuzowa (wdowa po rozstrzelanym przez Niemców lekarzu, po wojnie mieszkała w Kielcach), Józefa Górka, Kazimiera Sienkiewiczowa, Helena Rusiecka i wiele innych bohaterskich Polek z nazwiska nieznanych.

Hafciarki, wykonujące sztandar, haftem wypisały na nim datę: „*Wilno 1940*”.

3 maja 1940 roku (w święto NMP Królowej Polski) gotowy już sztandar jezuita o. Kazimierz Kucharski poświęcił przed Cudownym Obrazem Matki Boskiej Ostrobramskiej, następnie – spełniając życzenie kapitana Jana Hryniewicza – przyłożył jedną i drugą stronę sztandaru do cudownego obrazu Matki Boskiej Ostrobramskiej i lekko potarł. Przysięgę na ten sztandar złożyli wileńscy harcerze i członkowie ruchu oporu. Jego przewiezienia do Francji podjęła się 22 czerwca 1940 roku Polka – kurierka, wilenianka, niestety, nie znamy jej nazwiska. Przez okupowaną Europę dotarła do Belgii, mając go okręcony na swym ciełe.

Tymczasem jednak front zachodnich aliantów załamał się i Francja skapitulowała, podpisując 22 czerwca 1940 roku zawieszenie broni z hitlerowskimi Niemcami, a 24 czerwca 1940 roku z Włochami. Główną siłą koalicji antyniemieckiej pozostała Wielka Brytania. Zgrupowaną w Lyon – Bron całą formację lotniczą ewakuowano do Anglii. Ofiarna Polka zaś musiała więc ze sztandarem powrócić do Wilna. Trzeba było szukać innych dróg. Problem i niebezpieczeństwo były bardzo duże, gdyż na przewiezienie czekały nie jeden a dwa sztandary. Ten dla lotników i drugi dla 81 Pułku Piechoty. Z inicjatywy księdza Kazimierza Kucharskiego nawiązano kontakt z komórkami polskiego wywiadu na Litwie i Łotwie, przekazując im sztandary celem dostarczenia do Anglii. Cała akcja została skupiona w rękach dwóch oficerów – asów polskiego wywiadu. Jednym był organizator i szef siatek wywiadu na Niemcy w czasie wojny (z siedzibą w Sztokholmie), major dyplomowany (później pułkownik, szkołę podchorążych kończył w Ostrowi Mazowieckiej – Komorowie) Michał Rybłkowski alias Adam Michałowski alias Adam lub Andrzej Paszkowski, w Finlandii i na Łotwie zapamiętany jako handlowiec Jan Jacobson, to znów dla wielu osób, wśród których było wiele kobiet – głównie Niemek i Szwedek – tajemniczy Peter Iwanow – beztroski kompan, według paszportu pochodzący z Chajlaru z dalekiego Mandżukuo (Mandżuria).

Drugi to kapitan Alfons Jerzy Jakubianiec alias Jerzy Kuncewicz alias Futek, którego pomocnikiem był młody porucznik Leszek Duszkiewicz, wysoki, powolny w ruchach i małomówny blondyn, posługujący się nazwiskiem Jan Stanisław Perz.

Gdy Jakubianiec i Duszkiewicz przebywali w Kownie, ściśle współpracowali z konsulem japońskim, kapitanem Chiune Sugihara, który przyjechał na Litwę w listopadzie 1939 roku i utworzył właśnie w Kownie konsulat w willi przy ulicy Vaizgant 30. W tym czasie w Kownie działały jeszcze liczne przedstawicielstwa zagraniczne, nie było tylko polskiej placówki poselskiej, która została zlikwidowana w połowie października na znak protestu przeciwko litewsko – radzieckiemu „Układowi o wzajemnej pomocy”.

Sugihara wydał obu polskim oficerom, Jakubowiczowi i Duszkiewiczowi japońskie paszporty służbowe jako sekretarzom konsulatu. Świetnie wyszkoleni w swoim fachu oddawali Sugiharze duże usługi, szczególnie w zakresie informacji dotyczących niemieckich przygotowań do wojny ze Związkiem Radzieckim. Konsul zaś odwdzięczał się im, udostępniając japońską pocztę dyplomatyczną do przesyłania raportów wywiadowczych przez Berlin do majora Michała Rybikowskiego w Sztokholmie.

Początkowo konsul Sugihara chciał wiedzieć, co mu dwaj Polacy podrzucają do kurierskiej poczty, w końcu zrezygnował z tego, tym bardziej, że mógł orientować się dzięki nim w sytuacji wojennej i gospodarczej. W ten sposób Polacy uzyskali środek szybkiej i niekontrolowanej łączności.

Kapitan Jakubianiec po wyjeździe z Kowna do Berlina został fikcyjnie zatrudniony jako tłumacz w japońskim ataszacie wojskowym i pełnił funkcję komendanta wywiadu przy Sztapie Naczelnego Wodza generała Sikorskiego. Otóż będąc już w Berlinie Jakubianiec dał znać Duszkiewiczowi, że do Kowna ma przybyć z Wilna pewien pułkownik, członek polskiej organizacji konspiracyjnej z przesyłką i trzeba mu dopomóc, by trafiła ona bezzwłocznie do japońskiego konsulatu. Przesyłkę tę stanowiły dwie tajemnicze paczki. Konsul Sugihara zdziwił się bardzo, że są tak ciężkie. Duszkiewicz jednak nie umiał mu wyjaśnić ich zawartości. Dopiero wieczorem, spotkawszy się z wysłannikiem z Wilna, dowiedział się od niego, że wileńska organizacja konspiracyjna przekazywała w ten sposób na Zachód dwa sztandary dla polskich formacji wojskowych – lotniczej i piechoty. Do Berlina miał je przewieźć sam konsul Sugihara, który likwidując konsulat w Kownie, wyjeżdżał na nową placówkę. Dalej jednak, do Londynu przez Sztokholm, Polacy mieli radzić sobie już sami. Gdy w rozmowie z wileńskim wysłannikiem Duszkiewicz zaczął pomstować na romantyczność związanych z tą niebezpieczną przesyłką wysiłków, oraz na jej rozmiar i ciężar, ten filozoficznie, z kresowym zaśpiewem w głosie, pocieszył go:

– *W każdym razie możecie pochwalić nas za to, że my chociaż drzewce zostawiliśmy w domu, zmniejszając znacznie i rozmiary i ciężar przesyłek.*

W Berlinie przesyłką zaopiekował się szef wywiadu japońskiego na Europę, generał Makato Onodera. Majora Rybikowskiego – oficjalnie Petera Iwanowa – poznał on już wcześniej, był mu bardzo życzliwy i życzliwie powitał go, gdy zgłosił się w jego ataszacie na Nollendorf Platz, przyjechawszy tu prosto ze Sztokholmu. Poprosił też, by zabrał przywieziony z Kowna przez konsula Sugiharę spory osznurowany pakunek z polskimi sztandarami, którego pocztą kurierską dalej wysłać nie było można. W ataszacie japońskim też nie mógł dłużej pozostawać, tam też pracowali i przebywali różni ludzie. Sprawa była bardzo niebezpieczna i bardzo strapiła Rybikowskiego. Na noc krył paczkę pod materacem „Kuby” – konspiratora Jakubiańca, lecz na dzień nie można było jej tam zostawić. Dźwigał ją więc przez parę dni z sobą, chodził z nią do biura podróży. Z nią też udać się musiał na Brugstrasse – do biura gestapo, gdyż tylko tam dawano prolongatę na pobyt w Niemczech i otrzymać można było bilet lotniczy na wyjazd do Sztokholmu, ponieważ podczas nalotów uszkodzony został jedyny prom, kursujący z Sassnitz do Szwecji.

W biurze gestapo urzędnik obejrzał jego wizy (fińską, szwedzką, niemiecką), rzucił okiem na paczkę o kazał czekać... Poczekalnia zakotłosała się nagle z majorem Rybikowskim. Ławka wydała mu się nagle bardzo twarda, a paczka ze sztandarami niemiłosiernie uciskała kolana, na których spoczywała. Spocił się niemiłosiernie. Czas mijał mu niesłychanie wolno, każda chwila dłużyła się w nieskończoność. Minęło pół godziny, a gestapowiec, który zniknął za drzwiami, nie wracał. Były to najdłuższe minuty w życiu majora. Wreszcie wrócił. Sprawdzał u Japończyków potrzebę jego wyjazdu, co oni potwierdzili. Lekkim krokiem opuścił Rybikowski ponury gmach. Świat wydał mu się nagle przychylny, wesoły i piękny.

W ataszacie japońskim dzięki różnym zabiegom i przy pomocy Jakubiańca, który wcześniej obłaskawił pracujące tam dwie Niemki, udało się „uśpić” ich czujność przy zaopatrywaniu kurierskich walizek w przepisowe plomby.

Na lotnisko jechał major z kurierem z Tokio. Czas tak wyliczono, by na lotnisko Tempelhof dojechać w ostatniej chwili. I gdy Japończyk pobięgl załatwiać sprawę z paszportami, Rybikowski pakunek ze sztandarami owinął sznurkiem z plombą, zdobytym w ataszacie, gdy Niemka zajmująca się plombowaniem, na chwilę opuściła swe stanowisko.

Ponieważ czas odlotu naglił, celnicy śpiesznie przyjęli pakunki. A major znów spocił się cały w obawie, by japoński kurier nie zauważył „dyplomatycznej plomby”.

W Sztokholmie na pytanie celników o zawartość przesyłki, odpowiedział swobodnie, że znajduje się w niej odzież.

I tak, w dyplomatycznej poczcie japońskiej ambasady w Berlinie, skierowanej do Sztokholmu, obydwie sztandary dotarły do polskiego przedstawicielstwa dyplomatycznego w Szwecji. Tu wynikł ostry zatarg. Konsul posprzeczał się z attache wojskowym o to, który z nich ma dostarczyć sztandary generałowi Sikorskiemu do Anglii. Obaj tak bardzo chcieli się wykazać, dać dowód swych zasług i troski o dobro narodowe. W końcu doszli do ugody: jeden sztandar zawiózł konsul, drugi – attache. Czysto i po naszymu.

4 marca 1941 roku Sztandar Polskich Sił Powietrznych dotarł na miejsce przeznaczenia. Zaangażowanych w to przedsięwzięcie było wiele osób, które z narażeniem życia służyły tej pięknej sprawie. Sztandar umieszczono i wystawiono w polskim kościele na Devonia Road. Zaciągnięto warty honorowe, które strzegły go do czasu przekazania dywizjonom bojowym.

Spełniło się marzenie kapitana pilota obserwatora Jana Hryniewicza „Katoczka”. Faktem historycznym stał się również bezdyskusyjnie ważny i piękny udział w utworzeniu sztandaru Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie ostrołęczanina, podchorążego pilota Kazimiera Karaszewskiego, i warszawianina, podchorążego pilota Zbigniewa Wojdy.

– *Uklęknąłem przed tym sztandarem i nieśmiało podniosłem oczy na przepiękne hafty – wspominał po latach z rozczuleniem inicjator fundacji, kapitan „Katoczek”. – Na jednym z jego płatów złociły się litery hasła z ryngrafu mojej matki: „Miłość żąda ofiary”. Z kościoła wyszedłem pijany radością. Serce biło mocno. Spełniło się moje marzenie. Mieliśmy sztandar, wykonany rękami polskich kobiet w kraju! Wspaniałe chłopaki, Kazimierz i Zbigniew! Wspaniali wszyscy ludzie dobrej woli, którzy dopomogli w dopełnieniu tego wspaniałego aktu!!!*

Kazimierz Karaszewski wspominał, że gdy po latach rozmawiał z „Katoczkiem”, ten opowiadał mu, że była to jedna z dwóch najpiękniejszych chwil w jego życiu (drugą była ta, gdy sztandar ten, podczas uroczystości, przekazywał gen. Lucjanowi Żeligowskiemu, o czym w dalszej części tekstu). Że wtedy właśnie, gdy klęczał przed tym sztandarem, tam w kościele, słyszał jak śpiewało jego serce i że z tej radości czuł w sobie tak ogromną lekkość, iż chciało mu się fruwać!

Kapitan Jakubianiec „Kuba” wkrótce po wyekspediowaniu sztandarów został aresztowany w Berlinie i w lipcu 1941 roku stracony w obozie Sachsenhausen. Major dyplomowany M. Rybikowski, który korzystając z pasz-

portu wystawionego przez japońską ambasadę na nazwisko mandżurskiego kupca Iwanowa, osobiście przewożący sztandary do Szwecji, przeżył wojnę, zamieszkał w Kanadzie, gdzie zmarł w latach siedemdziesiątych.

Wręczenie sztandaru polskim lotnikom nastąpiło w uroczystość Najświętszej Marii Panny (Matki Boskiej Szkaplerznej) 16 lipca 1941 roku. Datę tę wybrał generał Władysław Sikorski na pamiątkę Victorii pod Grunwaldem. Dzień ten uznany został jednocześnie za święto polskiego lotnictwa w Anglii. Matką chrestną sztandaru została mgr Aleksandra Zauszanka – Dobrowolska, a jej mąż, kapitan obserwator Krzysztof Dobrowolski, ufundował drzewce. Grot sztandaru wykonano ze stopu złota i srebra, według projektu Zofii Kluczyńskiej, siostry podpułkownika dyplomowanego pilota Bohdana Kluczyńskiego. Zbiórka kruszcu na grot sztandaru odbyła się spontanicznie.

– Byłem świadkiem, jak nasi lotnicy wrzucali do urny swoje obrączki, papierosnice, srebrne medale i inne przedmioty – wspominał „Katoczek”. – Wszystko to przetopiono i odlano kształt orła zrywającego się do lotu z cokołu, na którym wyrzyto litery: PSP.

Uroczystość wręczenia sztandaru Polskim Siłom Powietrznym odbyło się na lotnisku Swinderby (lotnisko polskich dywizjonów bombowych 300 i 301). Stawiły się tam dziesięcioosobowe delegacje z 13 dywizjonów polskich, składające się, zgodnie z życzeniem Naczelnego Wodza, przeważnie z podoficerów i oficerów najniższych stopniem i wiekiem. Choć i tych najwyższych nie zabrakło.

O godzinie 9,30 na lotnisku Swinderby (przed hangarami) rozpoczęła się Msza święta polowa, koncelebrowana przez księdza biskupa polowego Wojska Polskiego doktora generała brygady Józefa Gawlinę w asyście kapelana z lotniska Swinderby księdza doktora kapitana Ignacego Olszewskiego i kapelana z Syerston księdza magistra kapitana Mikołaja Sasinowskiego, późniejszego biskupa ordynariusza łomżyńskiego. Wzniosłe i wzruszające kazanie wygłosił kapelan łącznikowy między PSP a RAF-em ksiądz doktor podpułkownik Leon Broel – Plater – pierwszy przełożony duszpasterstwa Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii.

O godzinie 15 rozpoczęła się druga, zasadnicza część uroczystości, z udziałem prezydenta RP Władysława Raczkiewicza, Naczelnego Wodza generała broni Władysława Sikorskiego, gości brytyjskich z dowódcą Royal Air Force generałem C.F.A. Portalą, dowódcy polskiego lotnictwa bombowego pułkownika Stanisława Karpińskiego. Przemówienie wygłosił Naczelnny Wódz, a poświęcenia sztandaru dokonał jego eminencja ksiądz

biskup polowy gen. bryg. dr Józef Gawlina, w asyście księdza kapelana kpt. mgr Mikołaja Sasinowskiego, oraz księdza kapelana kpt. dr Ignacego Olshewskiego. Mistrzem ceremonii wbijania w drzewce gwoździ pamiątkowych według ustalonej kolejności był pułkownik dyplomowany pilot obserwator Bogdan Kwieciński, attache lotniczy Ambasady Rzeczypospolitej Polskiej w Londynie. Jako pierwszy gwoździł wbił prezydent RP Władysław Raczkiewicz, następnie Naczelnny Wódz generał broni Władysław Sikorski, dowódca Royal Air Force Air Chief Marshall Harles F. A. Portal, biskup Józef Gawlina, dowódca 1 Grupy Bombowej RAF w Huckuall – Air Vice – Marshall R.D.Oxland, przedstawiciel Ignacego Paderewskiego, księżę Kentu, królowa holenderska Wilhelmina, generał Charles de Gaulle, generał broni Kazimierz Sosnkowski, reprezentantka kobiet polskich magister Aleksandra Zasuszanka – Dobrowolska – autorka słów hymnu lotniczego, będąca matką chrzestną sztandaru. Jako ostatni czynił to pomysłodawca – twórca sztandaru kapitan pilot obserwator Jan Hryniewicz, który – wbrew wcześniejszym ustaleniom ceremonii – wziął sztandar z rąk pułkownika Kwiecińskiego i poniósł go do sędziwego generała broni Lucjana Żeligowskiego (obrońcy Wilna w 1920 roku), kanclerza Kapituły Orderu Wojennego Virtuti Militari. Zaproszony, przybył na tę uroczystość prywatnie, ubrany po cywilnemu. „Katoczek” wręczając mu sztandar przyklęknął na jedno kolano i wyrecytował: „*Od matek naszych z umęczonej Ojczyzny – dla Zwycięstwa!*”. Prosił też Żeligowskiego aby on, syn Ziemi Wileńskiej przekazał ten sztandar Naczelnemu Wodzowi PSP. Nastąpiło ogólne zaskoczenie. Generał przyjął sztandar w milczeniu, ucałował z czcią jego drzewce i przekazał generałowi Władysławowi Sikorskiemu ze słowami: „*Litwa Słowiańska, Polsce Słowiańskiej*”. On zaś z kolei – po wygłoszeniu przemówienia – wręczył go Inspektorowi Polskich Sił Powietrznych (PSP) w Anglii, generałowi brygady obserwatorowi Stanisławowi Ujejskiemu, który przyjmując relikwię, ślubował w imieniu całego lotnictwa: „*Przysięgam na wierność*”. Z jego rąk przejął sztandar pułkownik pilot Wacław Makowski, dowódca 300 Dywizjonu Bombowego Ziemi Mazowieckiej i wręczył pocztowi sztandarowemu swego dywizjonu – pierwszego według numeracji, który był jednocześnie najstarszą jednostką lotnictwa polskiego w Wielkiej Brytanii.

Była to chwila pełna wzruszenia i myśli skierowanych ku zniewolonej Ojczyźnie.

– Trzeba było widzieć twarze lotników w momencie gdy sztandar dumnie rozwinął się nad ich głowami przy dźwiękach marsza lotniczego. Na-

stąpiła chwila ciszy... potem ze wszystkich stron rozległo się jednocześnie „*Jeszcze Polska nie zginęła...*”. Plakali żołnierze starsi i ci najmłodsi – wydawało się, że słysząc w dźwiękach Mazurka echo Dzwonu Zygmunta z Krakowa, westchnienia matek i siostr w umęczonej ojczyźnie – wspominał te chwile naoczny świadek tamtego wydarzenia. A do kapitana Hryniewicza podchodziło wiele osób, wśród nich generał Kalkus, i wszyscy serdecznie gratulowali wykonania wprost niewykonalnego zamiaru, a ponadto – jak wyżej wspomniano – to nie kapitan Hryniewicz miał wręczać sztandar generałowi broni Lucjanowi Żeligowskiemu, a ten z kolei Naczelnemu Wodzowi generałowi Władysławowi Sikorskiemu, ale inni oficerowie według oficjalnie ustalonego wcześniej planu. „Katoczek” spowodował, że szczegółowo opracowany plan uroczystości wziął po prostu w łeb. I zapewne wypadło to lepiej niż przewidywał program. Z gratulacjami podeszli też do kapitana – wilnianina – dwaj inni wilnianie: generał Lucjan Żeligowski i dowódca „Katoczka” z Lidy – Wilna i Dębłina, pułkownik pilot Wacław Iwaszkiewicz. Ten ostatni objął go serdecznie i łamiącym się ze wzruszenia głosem powiedział do niego:

– *Kapitanie Jasiu..., Kochany Katoczku..., za wielkie rzeczy płaci się wielką cenę...*

A kapitan Jasiu tak wspominał po latach tamtą, pełną wzruszeń chwilę, związaną z poświęceniem i nadaniem sztandaru:

– Gdy jego szumiący proporzec uniósł się nad szeregami stalowych hełmów białego orła, ja odetchnąłem. Moje dzieło najśmielsze, wprost szaleńcze, zostało wykonane.

Uroczystość zakończyła się dekoracją załóg dywizjonów 300 i 301 Krzyżem Virtuti Militari i defiladą, w której przy dźwiękach „*Marsza lotników*” szły kolejno wszystkie polskie dywizjony. Otwierał ją 300. Dywizjon Bombowy Ziemi Mazowieckiej ze sztandarem, niesionym przez poczet sztandarowy. Z noszy podnosili się ranni lotnicy, by oddać cześć sztandarowi! Od tej chwili już ich sztandarowi!

– *Miałem łzy w oczach, kiedy dywizjony szły na angielskiej ziemi prawdziwie po polsku. A sztandar stał przed trybuną honorową, lekko pochylony, powiewał, jak gdyby pozdrawiał przechodzące oddziały polskiego lotnictwa. Jak daleko sięgała historia lotniska Swinderby, nigdy dotąd i nigdy później takiej defilady nie widziano!* – wspominał ze wzruszeniem tamte chwile po latach kapitan Jan Hryniewicz.

Dywizjon 300 jako pierwszy zaciągnął wartę honorową przy sztandarze. Potem co trzy miesiące przyjmowały go kolejne, według numeracji, dywizjony polskie, na 318 dywizjonie kończąc.

Od tego czasu lotniczy sztandar towarzyszył przez lata wojny wszystkim polskim dywizjom we wszystkich uroczystościach, stał się nieodłącznym symbolem istnienia Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie.

Dwa dni po uroczystości na lotnisku w Swinderby radio BBC o godzinie 17 w audycji „*Dla Polaków w kraju*”, prowadzonej przez porucznika pilota Mirosława Ferića z 303 Dywizjonu Myśliwskiego nadało m.in.: „Serdecznie dziękujemy Wam, kochani, za przysłany nam sztandar. *Jest on dla nas symbolem Waszego wytrwania. Odpowiedzialność zań spoczywa na wszystkich lotnikach i honor ten wytrzyma wszelkie czekające nas jeszcze próby. Wrócimy z tym sztandarem do kraju i do Was, gdyż jest on wyrazem zgodnego bicia serc wszystkich Polaków, jest wyrazem naszego wspólnego zwycięstwa. Bądźcie spokojni – za Wasze krzywdy zapłacimy hitlerowcom sowicie, a im są większe, tym zemsta z naszej strony będzie straszniejsza. Bądźcie spokojni – nie zawiedzimy Was. Czekajcie naszego powrotu...*”.

Ale tak niefortunnie los rozłożył czas, że bardzo niewielu tych, którzy pomogli wykonać sztandar, usłyszało tę dobrą nowinę. Jak wielu innych zostali deportowani przez Rosjan na północ i wschód Rosji.

W okresie już powojennym sztandar brał udział w wielu ważnych obchodach Stowarzyszenia Lotników Polskich i licznych uroczystościach narodowych, oczywiście odbywających się poza granicami naszego kraju. 4 września 1992 roku odbyła się w Warszawie na placu im. Józefa Piłsudskiego podniosła uroczystość przekazania sztandaru Polskich Sił Powietrznych (na Zachodzie) siłom powietrznym w kraju.

W obronie Anglii. O wolną Polskę

Tymczasem wszystkie, utworzone w Wielkiej Brytanii, dywizjony polskiego lotnictwa były w wirze „Bitwy o Anglię”. Obce niebo było dla nich – lotników polskich – areną walki o wolność Ojczyzny – Polski. A później, powojenna rzeczywistość, nie szczędziła im trosk, trudnych i gorzkich doświadczeń...

1 sierpnia 1940 roku Hitler podpisał dyrektywę na rozpoczęcie działań powietrznych i morskich przeciwko Anglii. Operacji przeprowadzenia inwazji na Wyspy Brytyjskie nadano kryptonim „Seelöwe”. 2 sierpnia 1940 roku marszałek hitlerowskiego lotnictwa, Herman Goering podpisał plan działań powietrznych przeciwko Anglii, nadając tej akcji chełpliwy kryptonim „Adler” – orzeł.

8 sierpnia 1940 roku rozpoczęła się powietrzna „Bitwa o Anglię” dziełatków samolotów bombardowania nurkowego Ju – 87, w osłonie licznych eskadr myśliwskich Me-109, na konwoje morskie, płynące wzdłuż południowych wybrzeży Anglii po kanale La Manche. Z lotnisk nadbrzeżnych wystartowały do walki dywizjony Hurricane’ów oraz Spitfire’ów. Doszło do zaciętych walk, w wyniku których Luftwaffe straciła 28 samolotów, a R.A.F. (Royal Air Force) – 20. Kilka statków brytyjskich zostało zatopionych. Ataki powtarzały się w następne dni sierpniowe, kiedy nad Anglią pojawiało się jednorazowo do 1800 samolotów Luftwaffe. Mimo ciężkich strat (około 200 samolotów i ponad 100 pilotów) przewaga powietrzna nad Anglią i Kanałem należała do R.A.F.

Nastąpiły pełne tragizmu dni dla Anglii. Dzień w dzień i noc w noc angielskie miasta były atakowane tysiącami ton bomb przez hordy niemieckich bombowców.

W tych ciężkich dniach i nocach dla Anglii nieocenioną pomoc oddali polscy piloci. Szkoleni sukcesywnie na Hurricane’ach i Spitfire’ach już od czerwca zostali przydzieleni do składu pilotów dywizjonów R.A.F. Do końca „Bitwy o Anglię” – 31 października 1940 roku walczyło ich ogółem w dywizjonach brytyjskich 81 polskich myśliwców, a ich odwadze, dzielności i determinacji w walkach, donosiła codzienna prasa brytyjska i komunikaty radiowe.

13 lipca 1940 roku zorganizowany został pierwszy polski dywizjon myśliwski – 302 „Poznański”, a 1 sierpnia 1940 roku na lotnisku w Northolt, na zachodnich przedmieściach Londynu, zorganizowano drugi polski dywizjon myśliwski – 303 Warszawski im. Tadeusza Kościuszki.

Epopeję polską w tej walce rozpoczął 20 sierpnia 1940 roku o godzinie piątej po południu 302 Dywizjon Myśliwski, stacjonujący na lotnisku Leconsfield. Nie zawiedli ani lotnicy ani maszyny. Tak było ze wszystkimi dywizjonami, biorącymi udział w Bitwie o Anglię, w ramach Royal Air Force (RAF). Polacy okazali się wspaniałymi myśliwcami, zadziwiali nie tylko Anglików, ale cały świat.

Kazimierz Karaszewski wspominał: – Otrzymaliśmy nowoczesne na owe czasy samoloty angielskie „Hurricane’y”, szybkością i sprawnością dorównujące „Messnerom”, a przewyższające je siłą ognia ośmiu karabinów maszynowych. Po różnych perypetiach i przeszkoleniu właśnie na „Hurricane’ach” i „Master’ach” w 55 OTU Usworth k. Newcastle, otrzymałem latem 1941 roku przydział do 317 Dywizjonu Myśliwskiego i z lotnisk w Walii (RAF Fairwood Common, oraz RAF Exeter) latałem w osłonie alianckich kon-

wojów morskich, wiozących przez Atlantyk na Wyspy Brytyjskie dostawy broni i amunicji, oraz wszelkiego rodzaju zaopatrzenie z USA i Kanady. Byłem zestrzelony i przebywałem w szpitalu, a po opuszczeniu go, latem 1942 i wiosną 1943 roku latałem na jednostkach RAF nieoperacyjnych. Po odzyskaniu aktywności bojowej otrzymałem przydział do 309 Dywizjonu Ziemi Czerwieńskiej, w składzie którego z lotniska RAF Snailwell w południowo-wschodniej Anglii (blisko miejscowości Norwich) wykonywałem loty bojowe na fotograficzne rozpoznanie żeglugi niemieckiej u brzegów Holandii. Lataliśmy na „Mustangach I”, czwórkami, tuż nad powierzchnią morza (Północnego), a to w celu uniknięcia zamiaru przez istniejący już radar niemiecki.

Zrządzeniem losu tak się złożyło (o czym dowiedziałem się dopiero po wojnie), że gdy ja wraz z innymi dokonywałem, na wysokości ośmiu tysięcy metrów, nalotu na Floenzburg, na dole w transporcie były więźniarki z Ravensbrück, a wśród nich dziewczyna mojego serca jeszcze od czasów gimnazjalnych, ostrołęczanka Janina Ostaszewska, która po wojnie została moją żoną. Jej zdjęcie i odwzajemnione uczucie miłości, towarzyszyły mi przez cały okres wojennej tułaczki, pomagały znosić wszelkie trudy tamtych dni. Podczas wyżej wspomnianego nalotu miałem, jak zawsze, jej zdjęcie przy sobie. Nosilem je w lewej kieszeni munduru (na sercu!), dobrze zabezpieczone przed zniszczeniem.

W 1944 roku nasz Dywizjon Myśliwsko-Rozpoznawczy został przezbroyony we wspianiałe, jak na tamte czasy, myśliwce „Mustang III”. Na nich to już do końca wojny z lotniska RAF Andrews Field koło Londynu wykonywałem dalekie loty osłonowe formacji ciężkich, czterosilnikowych, bombowców angielskich i polskich „Lancasterów”. Ostatni lot bojowy, trwający około dziewięć godzin, od godziny szóstej rano, z jednym lądowaniem w Holandii (był to również ostatni lot bojowy naszego lotnictwa na Zachodzie), wykonałem 24 kwietnia 1945 roku. Owego dnia 150 bombowców typu „Lancaster”, polskich i angielskich, bombardowało alpejski bunkier – rezydencję, kryjówkę Hitlera w Berchtesgaden.

7 czerwca 1945 roku brałem udział w eskorcie honorowej w locie Ich Królewskich Mości – pary królewskiej: króla i królowej Anglii. W eskorcie uczestniczyły trzy dywizjony, między nimi dywizjon 309, a w nim również i ja, ostrołęczanin, Kazimierz Karaszewski. Lot odbywał się z lotniska Andrusilt na wyspy angielskie Jersey i Gernsey, położone u brzegów Francji.

Ogólnie latałem w czasie wojny na 22 samolotach (w Polsce na 6 typach): jednym francuskim a reszta angielskie, a wśród nich dwa typy amerykańskie.

Natomiast swój ostatni lot, już wyłącznie prywatny, wykonałem w pierwszych dniach lipca 1945 roku. Traf chciał, że od jednego z kolegów dowiedziałem się, iż mój ojciec, major Kazimierz Karaszewski – senior (jeden z przywódców w powstaniu warszawskim) dostał się do niemieckiej niewoli i jest w oflagu w Murnau. Na moją gorącą prośbę, po wyjaśnieniu celu podróży, otrzymałem od dowództwa samolot, którym poleciałem do Monachium – opowiadał po latach tamto wydarzenie. – Stamtąd do Murnau (blisko Alp) jeepem z amerykańskim kierowcą, Murzynem, i żywnością. Uściskom nie było końca. Ogromna radość i... łzy! – rozczula się pan Kazimierz wspominając tę chwilę. – I pierwsze słowa ojca: „– *Kaziu, czy ty aby nie jesteś głodny?*”. Skierowałem go wtedy do kuzynów do Paryża, skąd w 1946 roku powrócił do kraju.

A gdy 8 maja 1945 roku na lotnisku RAF Andrews Field usłyszeliśmy nadane przez spikera rozgłośni BBC słynne słowa: *The war in Europe is over!* – wojna w Europie jest zakończona! – nie było wybuchu radości, bo nasze wysiłki wojenne zostały zakończone kompromitującymi decyzjami w Jaltie. Marzeniem naszym był powrót do Polski lotem piętnastu zwycięskich dywizjonów na blisko czterystu maszynach!

Tak więc, zgodnie ze słowami porucznika pilota Mirosława Ferića, przesłanymi wraz z podziękowaniami za sztandar w audycji dla Polaków w Kraju, my, żołnierze polscy nie zawiedliśmy. Pod tym sztandarem Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie startowały do boju z brytyjskich lotnisk polskie samoloty, pod tym sztandarem, z wyszytym na nim wezwaniem „Miłość żąda ofiary” poniosło śmierć ponad dwa tysiące polskich lotników. Bo miłość Ojczyzny żądała ofiary życia. Była ponad życie. I nie zawiedliśmy. To nas zawiedziono. Nas i nasz Naród! – głos Kazimierza Karaszewskiego przepełniał ogrom smutku i drżał ze wzruszenia gdy o tym wspominał.

I tak 10 lipca 1947 roku na lotnisku RAF Coltishall koło Norwich pożegnaliśmy nasz sztandar – głos Kazimierza był już spokojny, nabrał żołnierskiego wigoru. – Uroczyście został przekazany na przechowanie do Instytutu Historycznego im. Generała Sikorskiego w Londynie (od 1965 roku noszącego nazwę Instytut Polski i Muzeum im. Generała Sikorskiego). Do tego czasu sztandar, po obejściu wszystkich dywizjonów, był udostępniony do oglądania w kościele polskim w Londynie przy 2 Devonian Road, Islington, noszącym oficjalną nazwę Polskiej Misji Katolickiej, którego rektorem był ksiądz Władysław Staniszewski, przy którym na plebanii w skromnym pokoiku mieszkał biskup polowy Wojska Polskiego Józef Gawlina. Stały przy sztandarze warty honorowe.

Swą służbę wojskową zakończyłem w stopniu porucznika lotnika, a w wojsku angielskim miałem stopień funkcyjny kapitana. Po wojnie byłem trzykrotnie awansowany – do stopnia podpułkownika lotnika (dorównałem i „prześcignąłem” swego ojca, który był w stopniu majora).

Powrót do kraju z wojennej tułaczki

W tymże 1947 roku powróciłem do kraju. Bardzo trudny i niepewny to był powrót. Ale powróciłem do Polski, do rodziny, najbliższych. Powrócił też kapitan pilot obserwator Jan Hryniewicz – twórca sztandaru Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii. Zbyszek Wojno pozostał w Anglii, jak i większość polskich żołnierzy z frontu zachodniego. Za chlebem rozjechali się po całym świecie.

Mimo wielu szykan ze strony władz PRL-u i dużych trudności ze znalezieniem odpowiedniej pracy, musiałem jakoś żyć. Początki były najtrudniejsze. Ogólnie rzecz ujmując, nie było miło, nie było lekko, nie było radośnie. Było boleśnie, było gorzko i smutno. Ale inni, którzy – tak jak ja – powrócili z Zachodu, mieli jeszcze trudniej. Na moją korzyść w oczach władz PRL-u przemawiał fakt, że szczęśliwym trafem urodziłem się w Moskwie! A do tego w czasie wielkiej rewolucji październikowej! To już było coś! Mój Ojciec, po powrocie z niewoli, pracował jako kapitan portu rzecznego w Malczycach pod Wrocławiem. Ja też tam pojechałem po powrocie. Początkowo znalazłem pracę we Wrocławiu, gdzie przez trzy lata pracowałem jako sprzedawca w domu towarowym. Później byłem dyspozytorem w rejonie dróg i jeden rok chodziłem tam do szkoły handlowej. Znając perfektnie dwa języki obce, dostałem się do handlu zagranicznego – eksport kauczuku w Warszawie. Tam zostałem zwolniony, ale nie za złą pracę, bo pracowałem dobrze i otrzymywałem nagrody i dyplomy. Ale przecież wróciłem z Zachodu...

Od 1950 roku wróciłem do Ostrołęki i tu zamieszkałem. Ożeniłem się z narzeczoną od czasów ławy szkolnej, Janiną Ostaszewską, o której wyżej wspomniałem. Tu przez pewien czas uczyłem rysunku technicznego w Szkole Metalowej, potem zostałem urzędnikiem w Rejonie Dróg Wodnych, a od 1955 roku do emerytury w 1978 roku pracowałem w Elektrociepłowni na różnych stanowiskach: jako pracownik od Bezpieczeństwa i Higieny Pracy (pierwszy behapowiec w tym zakładzie), potem w dziale remontów jako kreślarz konstruktor, w dziale remontów turbin, następnie

prowadziłem zaopatrzenie zakładu w różne części i wreszcie na stanowisku kierownika nawęglania. A gdy w Elektrowni B utworzono komórkę wojskową zostałem jej szefem aż do przejścia na emeryturę. Przez około dziesięć lat pełniłem też funkcję społecznego inspektora pracy Elektrociepłowni. W latach 1981–1993 byłem tłumaczem przysięgłym języka angielskiego.

Ojciec mój, Kazimierz – senior, z Wrocławia przeniósł się do pracy do Legionowa, później do Suwałk, skąd pochodził, a gdy był na emeryturze oboje rodzice zamieszkali ze mną w Ostrołęce. Ojciec zmarł na raka 30 kwietnia 1963 roku, matka Maria zmarła 16 kwietnia 1971 roku, oboje spoczywają we wspólnej mogile na ostrołęckim cmentarzu parafialnym. Moja jedyna siostra, Maria, jak już wspomniałem, zmarła w czasie wojny w Warszawie, po nieudanej operacji na tarczycę, w wieku 20 lat (1920–1940), pochowana jest na cmentarzu Powązkowskim.

Działalność społeczna i patriotyczna. Rodzina

Równoległym nurtem, obok pracy zawodowej, była aktywna działalność społeczna i patriotyczna Kazimierza Karaszewskiego. Był on też zapalonym turystą. W latach swej młodości przepadał za turystyką kajakową i jeszcze przed wojną odbył kilka wypraw wodniackich w okolice Suwałk: jezioro Krzywe, Pierty, Wigry, rzeka Kamionka, Czarna Hańcza, Kanał Augustowski...

Po wojnie w roku 1952, pracując w Warszawie, wstąpił do Sekcji Turystyki Wodnej Oddziału PTTK przy Zarządzie Okręgu Warszawskiego. Po przyjeździe do Ostrołęki w 1953 roku, ówczesny przewodniczący Sekcji Turystyki Wodnej Oddziału PTTK przy Zarządzie Okręgu Warszawskiego, Stefan Gabryszewski, napisał do niego list, w którym zaproponował utworzenie w Ostrołęce Sekcji Turystyki Wodnej PTTK.

– Znając teren, mieszkalem tu bowiem dziesięć lat przed wojną, znając rzekę Narew, której szlak wodny przemierzyłem niemal od źródeł do ujścia, uważałem, że i po wojnie muszą znaleźć się entuzjaści turystyki wodnej – wspominał tamten organizacyjny czas Kazimierz Karaszewski. – Ponieważ turystykę wodną uważałem jako numer jeden spośród innych gałęzi turystyki, toteż list Gabryszewskiego podzielał na mnie jak iskra elektryczna. Odżyły dawne wspomnienia wodnego włóczęgostwa. Przed wojną istniał w Ostrołęce klub pod nazwą Ostrołęckie Towarzystwo Wioślarskie. Jego działalność była oparta głównie na spotkaniach towarzyskich

(w pewnym sensie ekskluzywnych), oraz na uprawianiu sportów wodnych przy pomocy rasowych łodzi wiosłowych (klepkowych na dulki), raczej wyczynowych a nie turystycznych. Baza tego klubu mieściła się w murowanym budynku „Przystań”, stojącym przy ulicy Wioślarskiej tuż nad samą Narwią, administrowanym przez PTTK.

W okresie, gdy otrzymałem list od Gabryszewskiego, „Przystań” okupowana była przez kierownictwo budowy nowego betonowego mostu drogowego. Ostrołęckie Towarzystwo Wioślarskie nie istniało. Natomiast w budynku miał swój kąt Klub Sportowy „Ogniwo”, któremu przewodził w tamtym okresie Henryk Krauze, z którym znaliśmy się od lat. Wyjawiłem mu więc plan zorganizowania „na jego podwórku” wspomnianej Sekcji Wodnej PTTK. W wyniku ustnego porozumienia udostępniono nam szopę – prowizoryczny magazyn budowy mostu, a w okresie późniejszym udało nam się wprowadzić do budynku głównego na zasadzie sublokatora.

Myśl zorganizowania Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego na terenie Ostrołęki okazała się trafna, gdyż kluby sportowe zainteresowane były raczej sportem wyczynowym, a PTTK dawało jego członkom możliwość towarzyskiego i rekreacyjnego spędzania czasu wolnego według własnych upodobań.

We wspomnianej wyżej szopie pewnego dnia wiosną 1954 roku zebrali się kilku entuzjastów celem uporządkowania samego pomieszczenia i najbliższego terenu. Byli to między innymi: Janusz Pęski, Witold Samborski, Stanisław Balicki, Józef Zimnoch, Edmund Kadziszewski, Stanisław Milenkiewicz, doktor Kazimierz Maniszewski i Stanisław Woliński.

Ponieważ w owym czasie pracowałem w Rejonie Dróg Wodnych w Ostrołęce, miałem możliwość orientowania się w stanie jednostek pływających tego przedsiębiorstwa. Okazało się, że były tam dwa stare uszkodzone kajaki dwuosobowe ze sklejki, które mogłyby zapoczątkować bazę pływającą naszej sekcji. Po uzyskaniu zgody kierownika RDW Mieczysława Waszczuka, przetransportowaliśmy te kajaki do naszej świeżo uporządkowanej szopy. Na zebraniu zarządu Sekcji postanowiliśmy wyremontować te kajaki sposobem gospodarczym i zorganizować pierwszy spływ turystyczny.

Którejś niedzieli roku 1954 latem odbyła się pierwsza wyprawa – wycieczka w ramach Sekcji Wodnej PTTK trasą Ostrołęka–Wojciechowice do punktu naprzeciw ujścia rzeczki Czeczotki do Narwi.

Jesienią tegoż roku prezes Zarządu Okręgu Warszawskiego PTTK, Tadeusz Chorabik, zwrócił się do Zarządu Sekcji Wodnej PTTK w Ostrołęce z propozycją utworzenia w naszym mieście Oddziału PTTK, ponieważ

sekcja jako taka nie mogła działać w oderwaniu. Zarząd Sekcji, jak też wielu innych zwolenników organizacji PTTK-owskiej zebrało się w dawnym Domu Kultury przy ulicy Kościuszki 8. Podczas tego spotkania wybrano Zarząd Oddziału PTTK w składzie: Kazimierz Karaszewski – prezes, Stanisław Milenkiewicz – wiceprezes, Janusz Pęski – sekretarz, Stanisław Woliński – skarbnik i gospodarz schroniska, oraz członkowie Zarządu: Jerzy Woliński, Kazimierz Maniszewski, Zbigniew Nawrot, Witold Samborski, Edmund Kadziszewski i Stanisław Balicki.

Po zorganizowaniu Oddziału nie mając żadnych dotacji finansowych, musieliśmy sami rozwiązać ten problem. Jednym ze sposobów pozyskiwania funduszy na działalność było organizowanie wieczorków tanecznych w „Przystani”. Członkowie Zarządu Oddziału, jak też inni członkowie PTTK: Zofia Lendo, Maria Wolińska, Jadwiga Zimnoch, Janina Karaszewska, Józef Zimnoch i inni, bezinteresownie pełnili dyżury w kasie, przy bufecie lub w kontroli przy wejściu. Bogusław Bakal ze swoim zespołem muzycznym, w zasadzie również pracując społecznie, przyczynił się do powiększenia zysków z tych wieczorów, niezbędnych na zagospodarowanie „Przystani” i przyległego terenu. Z dużym uznaniem wspominam również jedyne etatowego pracownika oddziału, Janickiego, który pełnił rolę przystaniowego, palacza c.o., dozorczy itp.

Za mojej prezesury w latach 1953–1958 Oddział PTTK przekazany nam został, dzięki szczególnej aktywności i poświęceniu Stanisława Milenkiewicza i Stanisława Wolińskiego, obiekt o nazwie „Przystań” (który wyremontowaliśmy i otynkowaliśmy czynem społecznym) wraz z poszerzonym w kierunku zachodnim terenem. Sprowadziliśmy w czynię społecznym drogą wodną starą stanicę z miejsca zwanego „Rogalem”, którą ustawiono na wysokim fundamencie, służącą nam jako hangary i warsztaty naprawcze sprzętu pływającego (główni zaangażowani: Jerzy Woliński, Stanisław Kosmański, Stanisław Woliński).

Ja osobiście oraz członkowie Oddziału PTTK na licznych zebraniach zarządu i sprawozdawczo-wyborczych akcentowaliśmy konieczność budowy pomnika generała Józefa Bema, zorganizowania Muzeum Ziemi Kurpiowskiej w Ostrołęce i odbudowy Mauzoleum bitwy ostrołęckiej oraz zaprzestania urządzania przy nim różnych imprez rozrywkowych i tanecznych, gdyż złożone są tam prochy naszych powstańców – żołnierzy, którzy oddali swe życie w walce, by ojczyzna mogła być wolna. Naszymi zabiegami i staraniem odrestaurowany został zniszczony przez okupantów hitlerowskich pomnik Szarży Artylerii Lekkokonnej pod Dowództwem Bema.

W roku 1973, w 600-letnią rocznicę miasta Ostrołęki, na mój wniosek, Zespół Elektrowni Ostrołęka, gdzie wówczas pracowałem, w ramach czynu Zakładowego Oddziału Samoobrony wyremontował i zabezpieczył grób generała Ludwika Kickiego w lasku pod wsią Kruki oraz na trwale zamontował na nim tablicę epitafijną.

Osobiście wykonałem i przykręciłem do metalowego mogilnego krzyża tabliczkę epitafijną z napisem: „*Grób Czwartaków, poległych 26 maja 1831 roku*”, na mogile mieszczącej się obok bocznej ściany kościoła poklasztornego przy ulicy Staszica. Ten mój czyn spowodował władze administracyjne i społeczne do zajęcia się tym zaniedbanym i zapomnianym miejscem pamięci narodowej. W latach 1953–1955 mogiła Czwartaków była ziemna, ogrodzona połamanym płotem, zanieczyszczona pozostałościami po furmankach, mających na zaniedbanym placu obok mogiły swój postój.

Był też Kazimierz Karaszewski przewodnikiem turystycznym i popularyzatorem krajoznawstwa, uczestnikiem wielu sesji, sympozjów i forów dyskusyjnych, dotyczących przeszłości, teraźniejszości i przyszłości Ostrołęki i Ziemi Kurpiowskiej. Był erudytą i wspaniałym gawędziarzem. Chętnie spotykał się z dziećmi, młodzieżą i pokoleniem starszym, przekazując swą bogatą wiedzę, dzieląc się swymi doświadczeniami. Publikował wiele artykułów prasowych, dotyczących naszego miasta i regionu, często wspominał swą wojenną tułaczkę i dumny był z faktu, że i on, jako lotnik, miał swój niezaprzeczalny udział w pokonaniu niemieckiego faszystu. Że i on, jako twórca, miał swój piękny udział w tworzeniu Sztandaru Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie i fakt ten cieszył go ogromnie.

Jako ostrołęczanin rozmiłowany w swym mieście, w jego historii, prezesował Miejskiemu Kołu ZBoWiD, przewodniczył Komisji Historycznej tej organizacji kombatanckiej, szczególnie zaangażowany w odbudowę, renowację i upamiętnianie miejsc pamięci narodowej i osób zasłużonych, z tymi miejscami, z historią Ostrołęki związanych: pomnik Szarży Bema, pomnik gen. Józefa Bema, pomnik – mogiła Czwartaków, ostrołęckie grodzisko wczesnośredniowieczne, mogiła gen. Ludwika Kickiego. Szczególnie leżała mu na sercu sprawa Mauzoleum, pomnika – mogiły, gdzie złożone zostały prochy powstańców, którzy 26 maja 1831 roku oddali tu swe życie, by Ojczyzna mogła być wolna. Bolało go bardzo, że władza ludowa w jego cieniu urządzała zabawy taneczne i różne festyny rozrywkowe, a sam monument pomnika wykorzystywała jako stojak do podtrzymywania dekoracji, zasłaniając go nimi całkowicie. Wchodził w skład Prezydium Komitetu

Obchodów 150 rocznicy Bitwy pod Ostrołęką i Komitetu Społecznego Budowy Pomnika Mauzoleum Powstania Listopadowego w Ostrołęce. A gdy w kilka zaledwie miesięcy po uroczystości obchodów 150 rocznicy bitwy pod Ostrołęką nastąpiła noc 13 grudnia 1981 roku i na temat Mauzoleum zapadło długie i głucho milczenie, właśnie wówczas major lotnik Kazimierz Karaszewski wraz ze swym kolegą, mecenasem Witoldem Marzęckim, skutecznie interweniowali, przy wsparciu wielu ostrołęczan, w Krajowej Radzie Ochrony Pamięci Walki i Męczeństwa, wywołując potrzebę stworzenia grupy inicjatywnej i odnowienia Społecznego Komitetu Odbudowy Mauzoleum oraz podjęcia działań związanych z całkowitym zakończeniem budowy i zagospodarowaniem tego obiektu. Swą pasją i przykładem społecznikowskich działań zachęcał ostrołęczan, by stawali się gospodarzami miejsca, w którym żyją, by decydowali o jego kształcie. Należał do wielu organizacji i towarzystw społecznych: Towarzystwa Przyjaciół Ostrołęki, Klubu Lotników Polskich, Towarzystwa Elektryków Polskich, członek honorowy Towarzystwa Ochrony Przyrody.

22 maja 1994 roku wówczas kapitan Kazimierz Karaszewski i Maria Piersa – emerytowana nauczycielka i wychowawczyni wielu pokoleń ostrołęczan, zostali rodzicami chrzestnymi nowego Sztandaru Miasta Ostrołęki (chorążym sztandaru Tadeusz Choromański). Ta podniosła, bardzo ważna społecznie historycznie i patriotycznie, uroczystość odbyła się pod Mauzoleum, pięknie łącząc, poprzez ten sztandar, naszą wolną dziś Ojczyznę z tymi, którzy za tę wolność oddali swe młode życie, a teraz spoczywają pod tym monumentem.

Podpułkownik pilot Kazimierz Karaszewski otrzymał odznaczenia: Krzyż Oficerski i Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski, medal „Za udział w wojnie obronnej 1939 r.”, Medal Lotniczy – trzykrotnie, Krzyż Kombatanów Francuskich i Medal Francuskiego Ruchu Oporu „Gwiazda Atlantyku”, Gwiazda Załogi Lotniczej nad Niemcami Zachodnimi, królewskie odznaczenie angielskie „Gwiazda Załóg Europejskich RAF”, Brytyjska Gwiazda „Za wojnę 1939 – 1945”, Medal Obrony Wysp Brytyjskich, Medal Zwycięstwa i Wolności, Złota Odznaka „Zasłużony działacz turystyki”, Odznaka Honorowa „Za zasługi dla miasta Ostrołęki”.

18 stycznia 1995 roku w gabinecie wojewody ostrołęckiego Jerzego Dobka odbyło się uroczyste spotkanie przedstawicieli wojsk lotniczych z majorem pilotem Kazimierzem Karaszewskim. Generał brygady Edward Chyra – komendant „Szkoły Orląt” – Wyższej Szkoły Oficerów Lotnictwa uhonorował go ofiarowanym mu przez dowódcę sił lotniczych generała

dywizji dr pilota inż. Jerzego Gotowąłę kordzikiem oficerskim, na którym wyryto napis: „Panu Kazimierzowi Karaszewskiemu, twórcy historii Polskich Sił Powietrznych (w podpisie gen. J. Gotowąła)”. Wręczył również odznakę pamiątkową 75-lecia lotnictwa.

Piękny akcent pięknego życia pana Kazimierza!

Jak wyżej wspomniano Kazimierz Karaszewski ożenił się ze swą szkolną sympatią Janiną Teklą Ostaszewską, urodzoną 23 września 1918 roku w rodzinie inteligenckiej w Ostrołęce, córką Władysława i Czesławy z Zielińskich.

Pani Janina uczyła się w Szkole Powszechnej na Stacji Ostrołęka, w Gimnazjum im. Króla Stanisława Leszczyńskiego w Ostrołęce, studiowała historię na Uniwersytecie Warszawskim i ukończyła kurs bibliotekarski w Jarocinie i Warszawie. W czasie okupacji do chwili aresztowania przez gestapo pracowała jako kancelistka w Urzędzie Skarbowym w Ostrołęce (1942–1944), po wojnie jako asystent w Muzeum Historycznym m.st. Warszawy (1950–1951), technik normowania w Rejonowym Przedsiębiorstwie Robót Wodno-Melioracyjnych w Ostrołęce (1953–1957) i jako bibliotekarz szkolny w Państwowym Liceum Pedagogicznym i Szkole Ćwiczeń w Ostrołęce (1957–1971), Technikum Budowlanym i Zespole Szkół Zawodowych w Ostrołęce (1971–1973). Na emeryturze od 1973 roku.

Od 1942 roku pani Janina Ostaszewska została zaprzysiężona jako żołnierz AK, ps. „Pielgrzym” w szeregach Wojskowej Służby Kobiet. Aresztowana przez gestapo i osadzona w więzieniu w Ostrołęce, brutalnie przesłuchiwana, więziona w Ravensbrück i Buchenwaldzie – Komando Magdeburg (1944–1945), a po wyzwoleniu obozu przez siedem miesięcy w obozie przejściowym w Szwecji, skąd powróciła do Ostrołęki. Jej wspomnienia obozowe pod tytułem „Byłam numerem” wydało w formie książkowej Towarzystwo Przyjaciół Ostrołęki w 1998 roku.

Po wojnie pani Janina była aktywnym członkiem Związku Byłych Więźniów Politycznych Więzień i Obozów, Miejskiego Koła ZBoWiD, PTTK, Związku Inwalidów Wojennych, Światowego Związku Żołnierzy AK, udzielała się społecznie jako mąż zaufania Stowarzyszenia Maksymiliana Kolbe Werk we Freiburgu w Niemczech, była inicjatorką wielu przedsięwzięć, upamiętniających martyrologię i historię Ostrołęki, m. in. : tablicy pomordowanych nauczycieli i uczniów Gimnazjum im. Króla Stanisława Leszczyńskiego w Ostrołęce, nadania jednej z ostrołęckich ulic imienia Leona Brodowskiego, współautorka pomnika – głazu w miejscu kaźni

gestapo i upamiętnienia pobytu w Ostrołęce kontradmirała Włodzimierza Steyera. Przewodniczyła Zespołowi Samokształceniowemu Bibliotekarzy Szkolnych w Ostrołęce. Odznaczona Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Krzyżem Oświęcimskim, Krzyżem Armii Krajowej, Złotą odznaką ZNP i odznaką „25 lat PTTK”.

Państwo Janina i Kazimierz Karaszewscy mieli dwie córki: Marię, z męża Gałkowska, magister muzykologii (mieszkała w Warszawie, zmarła 1 września 2006 roku, pochowana na Powązkach) i Jolantę – technik medyczny, mieszka w Ostrołęce.

Pan podpułkownik pilot w stanie spoczynku Kazimierz Karaszewski zmarł 26 stycznia 1996 roku, pochowany z ceremoniałem i honorami wojсковymi. Jego żona Janina Tekla z Ostaszewskich zmarła 2 kwietnia 2008 roku, pochowana razem z mężem w jednej mogile z jej dziadkami Zielińskimi na cmentarzu parafialnym w Ostrołęce.

W „Bitwie o Anglię” w dywizjonach polskich walczył też drugi ostrołęczanin, Stanisław Grodzicki, dowódca 307 dywizjonu myśliwców nocnych i 305 dywizjonu Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie. Jego tułacze wojenne losy są równie ciekawe i pasjonujące.

Ostrołęka, 26 stycznia 2011 roku
Czesław Parzych

Literatura przedmiotu. Źródła i dokumenty:

Wacław Król, *45 rocznica bitwy o Wielką Brytanię*, „Kierunki” nr 40/6 października 1985, s. 8.

Płk pilot Wacław Król, *O bitwie o Anglię i swoim pojedynku z Messerschmittami*, „Przekrój” nr 1481/ 26 sierpnia 1973, s. 16–17.

Dr med. Zofia Wasilewska-Świdowa, Testament, spisany w Głuchowie (pow. Toruń) 5 grudnia 1966 r. (miała wówczas 80 lat.), w zbiorach Kazimierza Karaszewskiego.

Dr med. Zofia Wasilewska-Świdowa, Wszystkim zainteresowanym i odpowiedzialnym w obliczu Prawdy Historycznej i Narodu. Maszynopis – zapis w Głuchowie 5 grudnia 1966 r., w zbiorach Kazimierza Karaszewskiego.

Kpt. pil. Jan Hryniewicz, Koledzy! Odpowiedz na pismo lotników z Londynu, Maszynopis z 20 stycznia 1972 r., w zbiorach Kazimierza Karaszewskiego.

- Informacje ustne kapitana pilota Jana Hryniewicza otrzymane od niego podczas powojennych z nim spotkań Kazimierza Karaszewskiego i z kolei przez Karaszewskiego przekazane Czesławowi Parzychowi.
- Jerzy Murgrabia, *Symbole żołnierskiego męstwa*, „Ład” nr 10/9 marca 1986, s. 8.
- Czesław Parzych, *Mauzoleum. Pommik poległych w bitwie pod Ostrołęką 26 maja 1831 roku*, Ostrołęka 2010, s. 91, 102–103, 193–194.
- Czesław Parzych, *O Kazimierzu Karaszewskim słów kilka*, „Kurpie” nr 2/2009, s. 9.
- Wacław Król, *Polski Dywizjon Myśliwski Warszawski. Z kart historii polskiego lotnictwa*, „Kierunki” nr 23/8 VI 1981, s. 9.
- Czesław Parzych, Informacja własna z wręczenia Kazimierzowi Karaszewskiemu kordzika oficerskiego 18 I 1995.
- Światowy Zjazd Lotników Polskich*, „Lotnictwo” 16–31 sierpnia 92, s. 2–3.
- Jerzy Marciniak, *W obronie „Wyspy Mgieł”*, „Mówią Wieki” nr 8/1965, s. 27–30.
- Kazimierz Karaszewski: *Wspomnienia z okresu organizacji Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego w Ostrołęce w Polsce Ludowej*, maszynopis 31 grudnia 1979 r., w zbiorach Kazimierza Karaszewskiego.
- Kazimierz Karaszewski, *Wspomnienia z drugiej wojny światowej*, maszynopis w zbiorach Kazimierza Karaszewskiego
- Kazimierz Karaszewski, *Wspomnienia z II wojny światowej*, [w:] *Pamiętniki kombatanów Kurpiowszczyzny*, Ostrołęka 1997, s. 6–12.
- Kazimierz Karaszewski: *12. Dywizjon Artylerii Konnej im. Gen. J. Bema w Ostrołęce*, [w:] Jerzy Dziewirski, Jerzy Kijowski, Henryk Maćkowiak, *5 Pułk Ułanów Zasławskich. Zarys dziejów*, wyd. drugie poprawione i poszerzone. Ostrołęka 1994, s. 197–199.
- 150 rocznica bitwy pod Ostrołęką. Materiały z sesji naukowej w Ostrołęce w 150 rocznicę bitwy 26 V 1981 r.*, praca zbiorowa pod redakcją Wiesława Majewskiego, Warszawa 1984, s. 79, 152.
- Wielokrotne rozmowy autora zapisu Czesława Parzicha z Kazimierzem Karaszewskim w Towarzystwie Przyjaciół Ostrołęki (mansarda przedwojennej kamienicy przy pl. Bema 12) i w Bibliotece Naukowej Muzeum Okręgowego podczas dyżurów pisania Kroniki Miasta Ostrołęki, oraz w jego mieszkaniu po raz pierwszy w sobotę 12 maja 1984 roku i w kilka innych dni na przestrzeni kilku lat.
- Wspomnienia Kazimierza Karaszewskiego podczas spotkania w TPO w poniedziałek 6 marca 1995 r.
- Adam Dobroński, *Polskie Siły Zbrojne na Zachodzie*, Białystok 1991.
- Antologia poezji i prozy lotniczej*, wybrał i opracował Komitet Redakcyjny. Wyd. drugie. Polska Fundacja Kulturalna. Londyn 1988. (zbiór KK)
- Wacław Król, *Zgłaszam zestrzelenie Me 262*, MON 1985
- Andrzej R. Janczak, *Cel na dzisiejszą noc*, MON, 1985.
- Andrzej R. Janczak, *Miłość żąda ofiary*, Warszawa 1992
- Hubert Kazimierz Kujawa, *Pęknięte ogniwo*, KAW, Rzeszów 1987.
- Stanisław Strumph-Wojtkiewicz, *Tiergarten*, Książka i Wiedza 1978.
- Stanisław Pajka, *Słownik biograficzny Kurpiowszczyzny XX wieku*, Ostrołęka 2008, s. 432–433.
- Stanisław Pajka, *Z dziejów Liceum Pedagogicznego w Ostrołęce*, Ostrołęka 1986, s. 36, 180.
- Wojciech Woźniak, *Być gospodarzem miejsca, w którym żyjemy*, „Tygodnik Ostrołęcki” nr 25/17 VI 1984.

Z ogromną radością i wzruszeniem przyjąłem możliwość napisania kilku ciepłych słów o pułkowniku pilocie Kazimierzu Karaszewskim.

Historia rodzin Karaszewskich, Ostaszewskich i Zimnochów może posłużyć do napisania kilku książek i nakręcenia paru sensacyjnych filmów. Ale żeby nie zanudzać przyszłego czytelnika postaram się na kilku stronach streścić moją znajomość z tym niezwykle człowiekiem.

Przed rozpoczęciem pracy w Szpitalu Wojewódzkim w Ostrołęce w nowo otwartym Oddziale Urologicznym słyszałem o dwóch niezwykle ludziach mieszkających w tej okolicy. Pierwszy to wtedy major pilot Kazimierz Karaszewski, uczestnik bitwy o Wielką Brytanię, walczący w Polskim Dywizjonie 317, a drugi to porucznik Marynarki Wojennej pan Jan Deptuła mieszkający w Rybieniu koło Wyszkowa, gdzie utworzył Muzeum Morskie.

Nie przypuszczałem, że wkrótce obaj będą między innymi moimi pacjentami a pan Kazimierz również moim nauczycielem języka angielskiego.

W roku 1979 rozpoczął się w szkole koło parku kurs podstawowy języka angielskiego. Ponieważ mój angielski pozostawiał wiele do życzenia zapisałem się natychmiast na ten kurs.

Z radością dowiedziałem się, że będzie on prowadzony przez pana Kazimierza Karaszewskiego. Kurs rozpoczęło 36 osób. Wykładowca był zawsze starannie przygotowany do każdej lekcji. Na każdej lekcji był bardzo starannie ubrany, tryskał humorem i ujmującą życzliwością w stosunku do każdego z kursantów. Wielokrotnie tłumaczył nam zawile meandry gramatyki angielskiej. Wkrótce odbył się kurs II stopnia na który uczęszczali już tylko wybrańcy, a wykładał ten sam czarujący wykładowca – pan Kazimierz. Gdy Go spytałem kiedyś skąd u Niego tyle humoru i to niezwykle podejście do życia – stwierdził, że nauczył się tego w czasie wojny w Anglii. Ponieważ ciągle czułem niedosyt wiedzy z angielskiego, poprosiłem pana

Kazimierza o lekcje indywidualne. Po dłuższym namyśle odpowiedział, że język angielski medyczny, a wtedy był tłumaczem przysięgłym języka angielskiego, jest dla Niego zbyt trudny, poza tym przychodzi do Niego kilka osób na lekcje, które mają w planie wyjazd do Anglii ale po kilku dniach namysłu w końcu przystał na moją propozycję.

Rozpoczęliśmy intensywny kurs języka angielskiego dwa razy w tygodniu. Po pewnym czasie stwierdził, że to Go bardzo pociąga, gdyż sam nauczył się wiele z języka angielskiego medycznego, a to było niezbędne w Jego pracy tłumacza.

Atmosfera w domu Państwa Karaszewskich była niemal rodzinna, a zapewniali ją oboje Państwo Karaszewscy. Przez wiele lat z przyjemnością uczęszczałem na lekcje do Pana Kazimierza mimo ogromu obowiązków zawodowych i rodzinnych.

Po każdej lekcji pan Kazimierz opowiadał mi jakieś niezwykle historie i dykteryjki. Wydaje mi się, że są one bardzo ciekawe i dlatego chcę o nich napisać.

Ojciec pana Kazimierza, w stopniu kapitana był dowódcą w 12 DAK (Dywizjon Artylerii Konnej) w Wojciechowicach.

Przed wojną często do 5 Pułku Ułanów Zasławskich w Wojciechowicach na inspekcję przyjeżdżał generał Wieniawa-Długoszowski. Było to zawsze niezwykle wydarzenie w pułku.

Po odbytej inspekcji odbywało się w kasynie w Wojciechowicach bardzo wystawne przyjęcie dla Inspektora i kadry dowódczej, na którym musieli być obecni wszyscy oficerowie.

Przyjęcie rozpoczynało się w Wojciechowicach a następnie Inspektora wsadzano do bryczki, którą poprzedzała orkiestra pułkowa i w asyście eskorty przewożono do restauracji, która poprzednio nazywała się „Tytanica” a obecnie „nad Narwią”. Tam przez całą noc kontynuowano biesiadę. Rano, a było to zwykle w niedzielę, generał wsiadał na pięknego konia i sunął brzegiem Narwi z wydobytą szablą w kierunku ówczesnego placu 3 Maja.

W tym miejscu odbywały się wtedy targi niedzielne, były rozstawione kramy na których handlowano śmietaną, serami, jajkami i glinianymi garnkami. Frekwencja na targowisku była zwykle niewielka a możliwość sprzedaży bardzo ograniczona.

Generał po kilku minutach zamieniał to targowisko w ruinę. Przerażeni sprzedawcy uciekali w popłochu, bojąc się stratowania. Za generałem podążał jego ordynans i regulował, wg uznania sprzedającego, należność za

zniszczony sprzęt i artykuły. Sprzedawcy bardzo życzliwie odnosili się do wyczynów generała, gdyż bardzo szybko otrzymywali pieniądze za swoje artykuły i mogli wrócić do domów.

W żadnej biografii generała Wieniawy-Długoszewskiego nie znalazłem informacji o tym niezwyklej zachowaniu tego wybitnego człowieka, a obecnie oskarża się wojsko odpowiedzialnością za wszystko zło które się wydarza – och co za czasy!

Pan Kazimierz dużo opowiadał o swoich doświadczeniach lotniczych, bo przed wojną był to zawód i pasja niezwykle. Piloci znali konstrukcję i potrafili nawet naprawić samolot którym latali.

Z tego okresu pochodzi też humor, jak troskliwa matka udzielała rady synowi lotnikowi: „lataj synku nisko i powoli”. Doświadczony pilot Pan Kazimierz twierdził, że była to najgorsza rada, udzielana synom przez ich matki. W wypadku awarii lub zestrzelenia tylko szybki i wysoki lot mógł uratować pilota. Niski i wolny lot zazwyczaj kończył się katastrofą.

Opowiadał o swoich pierwszych lotach na szybowcach, które ciągnęli żołnierze na górze, a następnie przy pomocy gumowych lin były one rozpędzane do lotu na dół, do zawrotnej szybkości kilkudziesięciu kilometrów, co pozwalało na lot szybowca przez kilka minut.

Na początku wojny z jednostkami uciekających żołnierzy wszystkimi możliwymi środkami lokomocji i pieszo przewędrował przez część Polski, Rumunię do Francji.

Rumunia była wtedy związana paktem sojusznictwa z Niemcami i mimo protestów Hitlera wpuściła na swoje terytorium 120 tysięczną Armię Polską, wyżywiła ją i pozwoliła bezpiecznie przejść do Francji.

W Rumunii panował wtedy prawie głód, żołnierze ćwiczyli musztrę z drewnianymi karabinami, szeregowcy chodzili boso, a tylko oficerowie nosili buty.

Nabiera to szczególnego znaczenia, jeżeli porówna się los żołnierzy jenieckich, a zwłaszcza sprawę zbrodni katyńskiej i dlatego, może warto obecnie przypomnieć takie właśnie zachowanie Rumunów, gdy z niechęcią patrzymy na Cyganów Rumuńskich, zebranych na ulicach i pod kościołami. Kiedyś obywatele naszego państwa byli w podobnej sytuacji.

Pan Kazimierz już w czasie pobytu we Francji latał na samolotach francuskich, ale były to wtedy zwykłe loty patrolowe.

Za nie otrzymał medal „Ojczyzna nie zapomni”.

Gdy po latach napisał do Ambasady Francuskiej pismo z zapytaniem czy coś może otrzymać za ten medal, otrzymał odpowiedź, że jak sama

nazwa wskazuje: ojczyzna nie zapomni, i gdyby znalazł się w potrzebie, zwłaszcza zdrowotnej, będąc na terenie Francji, będzie mu ona udzielona.

Tuż przed zdobyciem Francji lotników ewakuowano do Anglii, tu przeszkolono ich z języka angielskiego, a głównie z komend wydawanych w lotnictwie po angielsku. Wkrótce zaczął służyć w Dywizjonie Polskim 317, następnie w 309.

Z tego okresu Pan Kazimierz opowiadał wesołą historię, którą można zatytułować: „Dentures” (protezy).

Piloci polscy byli okazami zdrowia, natomiast z pilotami angielskimi bywało różnie, zwłaszcza stan ich uzębienia pozostawiał wiele do życzenia. Często nosili protezy uzębienia.

Polacy bardzo skrzętnie ukrywali swoje wady i zalety. Anglicy nie kryli się ze swoimi niedostatkami.

W dużej sali gdzie spali piloci angielscy i polscy koło łóżek stały szafki.

Anglicy przed pójściem spać wyjmowali swoje protezy i wkładali je do szklanek wypełnionych wodą, gdzie spoczywały do rana. Którejś nocy polski dowcipniś pozamieniał szklanki z protezami właścicielom.

O 6.00 odbyła się pobudka. Zdziwieni i zde gustowani Anglicy stwierdzili, że ich protezy nie odpowiadają rozmiarami i kształtami ich właścicielom. Rozpoczęły się gorączkowe poszukiwania i wymiany protez. Zdolność bojową dywizjon uzyskał koło południa, gdy każdy z pilotów angielskich znalazł swoje uzębienie. Nie mniej jednak od tej pory, protezy były zamykane starannie w szafkach i podobny incydent nie powtórzył się więcej.

Made in Poland

W czasie pobytu w Anglii Pan Kazimierz zaczął mieć problemy z jednym ze swoich zębów trzonowych. Środki zastosowane przez miejscowych stomatologów nie przyniosły poprawy, a w czasie lotów na wysokościach bolący ząb powodował dolegliwości nie do zniesienia.

Po licznych konsultacjach stomatologicznych, stwierdzono że ząb nadaje się do usunięcia. Wysportowany stomatolog w stopniu oficera, Anglik, znieczulił miejscowo bolący ząb i ochoczo zabrał się do pracy. Nie docenił on jednak wartości polskiego zęba.

Po godzinie ząb nadal pozostawał w szczęcie i nawet nie drgnął. Stomatolog nie dawał za wygraną. Spocony, blady i czerwony na twarzy, próbował usunąć ząb. Przyglądała się temu przerażona asystentka stomatologa.

Po dwóch godzinach ząb w dalszym ciągu tkwił w szczęcie Pana Kazimierza. Czoło i fartuch stomatologa ociekały potem. Pan Kazimierz miał łzy w oczach. Twarz, głowa, szyja i klatka piersiowa były wyginane na wszystkie strony świata. W końcu po ponad dwóch godzinach wielki ząb został wyrwany. Spocony, uradowany stomatolog, w geście triumfu, uniósł szczypce z zębem, który miał cztery wielkie korzenie i z patosem powiedział do asystentki: „look, made in Poland”.

W czasie pobytu w Anglii, Polacy byli traktowani raczej pozytywnie, choć zdarzały się wyjątki. Na początku ich pobytu proponowano im złożyć przysięgę na wierność królowej. Wieziono ich specjalnymi busami do Londynu. Co jakieś 15 km zatrzymywano się w przydrożnych gospodach, gdzie byli pojeni i karmieni. Gdy pytali o zapłatę okazywało się, że wszystko było gratis. Gdy dojechali na miejsce i odmówili złożenia przysięgi – przesadzono ich do ciężarówek i wracali dzień i noc bez jedzenia i picia.

Polacy cieszyli się w tym czasie na Wyspach Brytyjskich olbrzymią sławą. Młodzi, wykazujący niezwykłą brawurę, ubrani w niezwykle egzotyczne, jak na tamte czasy, mundury, niosący pomoc Anglikom, wzbudzali niezwykle emocje i rozpalali serca Angielek. Po każdym zakończeniu lotów, przed bramami pilnie strzeżonych lotnisk kłębiło się od samochodów, powozów i pieszych mieszkanki Wysp i nie tylko panien... chcących przyhołubić polskich pilotów.

Warto wspomnieć o tym, że Pan Kazimierz był jednym z pomysłodawców Sztandaru Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie. Sztandar ten został wyhaftowany w Polsce i przez kurierów przekazany do Anglii.

Polscy piloci bardzo szybko zaczęli uczyć Anglików języka polskiego. To szybko przyniosło efekty. Pewnego dnia po 5 niezbyt udanych lądowaniach szef szkolenia głośno wyrażał niezadowolenie z postępów ucznia. Pan Kazimierz chcąc poprawić swój nastrój wybrał trzecie, najlepsze jego zdaniem, podejście do lądowania, podszedł do naprowadzającego porucznika angielskiego i zapytał:

– Lefenand, how is my 3th landing? (Poruczniku, jak wypadło moje trzecie lądowanie).

Ten odpowiedział:

– How is yor name? (Jak się nazywasz?)

– Karaszewski. Sergernt Karaszewski ser.

– O, Karauski, Karauski? – Yor 3th landing is do dupa. (Sierżancie Karaszewski wasze trzecie lądowanie...).

Po niezwykłych wyczynach bojowych Polaków sympatia Anglików do nich jeszcze wzrosła.

W tramwaju siedzi polski pilot, podchodzi do niego rozpromieniony Anglik i coś mu mówi. Polak błędnie, wali go w policzek, podchodzi do pana Kazimierza i melduje:

– Panie Kapitanie Dżemojad (nazwa potoczna Anglika) obraził mnie.

Pan Kazimierz pyta przestraszonego Anglika o co chodzi?

Mówi, że tak jak go nauczyl Polacy zaczął od „skur...nu, I greeating you” (s... pozdrawiam cię).

Również niezwykle ciekawa była historia salutowania Armii Polskiej w Anglii.

Przed wojną widzimy to na starych filmach i obecnie w życiu. Żołnierze salutują dwoma palcami prawej ręki do czapki lub hełmu wojskowego. W czasie wojny salutowali całą dłonią. W latach XX wprowadzono w Anglii zwyczaj, że jadący samochodem kierowca, gdy chciał wyprzedzić jadący przed nim samochód musiał nie tylko włączyć kierunkowskaz, ale uzyskać również zgodę jadącego przed nim kierowcy na wyprzedzanie go.

Wyciągnięta prawa ręka (w Anglii ruch lewostronny) z dwoma palcami, tak jak do salutowania w armii polskiej, oznaczała mam cie w du...ie – możesz mnie wyprzedzać. Dlatego tradycyjny gest salutowania wywoływał salwy śmiechu u Anglików i zaprzestano jego wykonywania.

Dowcip angielski

Na początku inwazji na Wyspy Brytyjskie Anglię obiegał następujący dowcip (opowiadał pan Kazimierz):

Pytają trzech młodych kobiet: Kto jest ich idolem mężczyzny? Rosjanka stwierdza, że oczywiście Józef Stalin. Włoszka – Duce (Mussolini). Niemka stwierdza, że Churchill. Wywołuje to konsternację. Jak można śmiertelnego wroga Niemiec i Führera uważać za swojego idola? Ta niespieszona odpowiada, że słyszała przemówienie Churchila w którym stwierdził: „it will be hard, it will be long, without withdrawal (to będzie twarde, to będzie długie, bez wycofywania się). Nie usłyszała tylko początku. The war (wojna). I była święcie przekonana, że jej idol zachwala swoje męskie zalety.

Opiekun rodziny

Część angielskich bardzo bogatych rodzin była w ciągłej rozłące. Żony przebywały w Anglii, a ich wysoko usytuowani w hierarchii społecznej mężowie na placówkach w Indii, Pakistanie itp. Przy ówczesnych możliwościach komunikacyjnych podróże trwały tygodnie i miesiące, a obowiązki służbowe wymagały pozostania w Anglii lub za granicą przez dłuższy okres czasu. W czasie wojny doszły dodatkowe niebezpieczeństwa związane z podróżą, tak, że małżonkowie często nie widzieli się 4–5 lat a rodziły się dzieci które miały po 2, 3 lata. Angielki pokazywały Polakom listy, które budziły wśród nich niesamowite sensacje. Rodzina miała opiekuna na terenie Anglii. W listach mąż dziękował opiekunowi rodziny np. „Drogi Johnie! Od kiedy opiekujesz się moją ukochaną Mary, pisze mi, że znacznie lepiej śpi, ustąpiły jej bóle głowy, może teraz zająć się sprawami naszego majątku. Również z radością dziękuję ci, że nasza ukochana Lucy, która ma obecnie 2 lata rozwija się wspaniale. Dziękuję ci bardzo za opiekę. Proszę byś dalej ją kontynuował, a z wdzięczności za to przekazuję ci pewną sumę z naszego konta.

Często zdarzało się, że gdy do domu przyjeżdżał mąż zapraszano również opiekuna rodziny. Podjeżdżał taksówką lub powozem, w domu grała orkiestra, słychać było wesołą zabawę, opiekun wychodził późną nocą lub zostawał do następnego dnia. To było dla Polaków niesamowite. Zdarzali się również niezrównoważeni mężowie, którzy kwestionowali pochodzenie ich dzieci, ale były to sporadyczne przypadki. Instytucja opiekuna działała bezbłędnie. Często również, gdy mąż przyłapał swoją żonę na zdradzie, bardzo życzliwie traktował kochanka. Gdy męża pytano dlaczego jest tak zadowolony, skoro zrobiono z niego rogowca, odpowiadał, że jemu przez tyle lat nie wychodziło ani w domu ani w łóżku, teraz niech się ktoś inny z jego babą męczy.

Wojna i medycyna

W czasie i po lekcjach rozmawialiśmy często również o wojnie. Ja pytałem o zabezpieczenie medyczne walczących oddziałów, pocucie śmierci wśród pilotów i jak można się przełamać, żeby strzelać do samolotu z myślą, że spowoduje to śmierć drugiego, często Bogu ducha winnego człowieka. Pan Kazimierz odpowiadał i opowiadał, że mimo tak strasznej wojny żołnierze a zwłaszcza piloci byli doskonale wyekwipowani. Mieli

mocne maskujące mundury, opatrunki osobiste, kilka ampułek z morfiną. Ranny żołnierz mógł sam wykonać sobie zastrzyk przez mundur gdy został ranny na polu walki. Zawsze wśród lądujących był co najmniej sanitariusz wojskowy z pełnym wyposażeniem medycznym, a lądujący żołnierze, w wypadku niepowodzenia, mogli liczyć na pomoc dostarczaną z powietrza, ziemi wody i spod wody.

Piloci, zwłaszcza bombowców, wtedy, gdy tylko było to możliwe, latali z osłoną myśliwców, które albo odprowadzały je na miejsce akcji i towarzyszyły im w czasie jej trwania albo czekały w drodze powrotnej. Każdy pilot miał w samolocie garnitur z kapeluszem, sporą sumę pieniędzy oraz paszporty państw nad którymi mogli przelatywać. W wypadku zestrzelenia, pilot przebierał się w strój cywila i grzecznie wędrował w tłumie cywilów niepostrzeżony, a pieniądze były mu potrzebne do zapłacenia za pomoc i ewentualnie do przekupienia policji. W mundurze miał około dwóch kilogramów kompasów i busoli ukrytych w guzikach, a na szyi bardzo elegancki szalik z mapą wybrzeża angielskiego, kanału La'Manche (Kanału Angielskiego) i brzegu francuskiego oraz sąsiadujących z nim brzegów co wielokrotnie ratowało życie zestrzelonemu pilotowi.

Wraz z zestrzelonym samolotem lądowała łódź ratunkowa, która była dołączona do wyposażenia pilota. Początkowo łodzie pompowane były ręcznie ale wielokrotnie gdy pilot był ranny lub niesprawny, nie mógł napompować łodzi i kończyło się to dla niego katastrofą. W następnych wersjach łodzi ratunkowych montowano pompy umożliwiające samoczynne napompowanie łodzi. Piloci nazywali te łodzie pontonowe mejlestkami (May Wast, w tym czasie znana aktorka amerykańska, urodą przypominająca naszą Wiolettę Willas). W łodzi znajdowały się przyrządy nawigacyjne, lekarstwa, jedzenie oraz żółty barwnik, który po rozlaniu na powierzchni wody tworzył 30 metrową żółtą plamę, która bardzo ułatwiała poszukiwania rozbitka.

Inne wojska na wojnie

Po stronie radzieckiej wysyłano grupy straceńców zaopatrzonych w broń i amunicję i radiostację. Ale ile sztuk amunicji mógł zabrać pojedynczy piechur? Żołnierze ogniem mieli rozpoznać siły wroga i jego lokalizację. Niemcy potrafili świetnie namierzyć pozycje radiostacji, tak że większość wybitnych telegrafistów poniosła śmierć. Taki sam los spoty-

kał innych żołnierzy. Część z nich, która dostawała się do niewoli i często przebywała w obozach jenieckich w strasznych warunkach, po zakończonej wojnie odpowiadała za „współpracę” z Niemcami. Kierowano ich do obozów pracy lub wykonywano na nich wyroki śmierci.

Po stronie angielskiej w celu rozpoznania wysyłano samolot zwiadowczy, który co ileś kilometrów robił bardzo dobrej jakości zdjęcia przy pomocy aparatów fotograficznych zamontowanych w samolocie. Po wylądowaniu służby specjalne wywoływały zdjęcia i po 45 minutach wiadomo było, że gdzieś w morzu widoczny jest peryskop. Wysyłano wówczas dwa bombowce w asyście myśliwców do zatopienia łodzi podwodnej. W kierunku fabryki wysyłano bombowce z osłoną w celu bombardowania dróg dojazdowych. Nie bombardowano fabryk uzasadniając to tym, że po wyzwoleniu będzie potrzebna ich produkcja. W tym czasie pilot samolotu zwiadowczego siedział w kantynie i popijał kawę przed następną akcją.

Radziecki pilot, który doprowadził na lotnisko samolot z niesprawnym silnikiem dostawał order i dwa tygodnie urlopu. Po stronie angielskiej za podobny wyczyn pilot otrzymywał 10 dni aresztu za niepotrzebne narażanie własnego zdrowia i życia.

W czasie lądowania na plaży w Normandii, ranny żołnierz był układany na nosze, które pozwalały na jego transport do szpitala i po szpitalu, a w czasie operacji były dostosowane do stołu operacyjnego, tak, że ranny po raz pierwszy był przekładany z noszy gdy trafiał po wszystkich zabiegach do łóżka szpitalnego. W tym czasie w szpitalach polskich chory po wypadku jak obliczyliśmy był przekładany 17 razy, a po raz 18 gdy nie udało go się uratować był przekładany do miejsca ostatecznego spoczynku.

Czy bał się śmierci?

Odpowiadał, że nie, bo latali na najlepszych samolotach na świecie. Początkowo Hurricane ale te były wolne i mało zwrotne i często miały usterki. Bardzo szybko przesiedli się do najlepszego samolotu w Europie, którym był Spitfire.

Najlepszy samolot

Spitfire latał z prędkością 650 km/h, posiadał silnik o ogromnej mocy, doskonałą łączność z lądem i między samolotami oraz 8 sprzężonych ze sobą karabinów maszynowych (siła ognia maszyny równała się sile ognia nowoczesnego pułku piechoty polskiej z II wojny światowej). Zabierał na

pokład 16 tysięcy sztuk amunicji. Anglicy dysponowali już wtedy radarem, którego nie posiadali Niemcy. Anglicy latali rozciągniętym skrzydłem, które stosunkowo łatwo można było rozproszyć i pokonać. Pomyślowi Polacy wprowadzili do szyku system „siódemkowy”. Pierwsze trzy samoloty leciały w lekkim ustawieniu skośnym. Ta trójka „straceńców” przyjmowała na siebie ogień przeciwnika i stosunkowo łatwo doprowadzała do załamania szyku niemieckiego. Po wykonaniu tego zadania „trójka” odskakiwała najczęściej w górę w stronę słońca. Do akcji wkraczała „czwórka” lecąca z tyłu, która już łatwiej radziła sobie z przeciwnikiem. Wyniki takiego ustawienia szyku samolotów były tak dobre, że Anglicy sami zaczęli stosować taką formację bojową samolotów. Z tak dobrze przygotowanymi do walki pilotami, mówił pan Kazimierz, nawet śmieć musiała się liczyć, nie mówiąc już o Niemcach. Zresztą nigdy nie było czasu na myślenie o śmierci. W czasie startu, powtarzano rozkazy i polecenia. Tylko w czasie kołowania na pas startowy był krótki okres czasu gdzie opanowywały ich wątpliwości i tęsknota za najbliższymi, ale praca silnika samolotu skutecznie rozwiewała te słabości. Później w czasie akcji, komendy, praca silnika i szczęk karabinów maszynowych, napięta uwaga na rozwój akcji kruszyły te namiętności. Podawał, że zestrzelił 3,5 samolotu. Trafienia były zawsze potwierdzane zdjęciami fotograficznymi (3,5 ponieważ do tego samego samolotu strzelali też inni piloci). Nigdy nie miał wątpliwości że należy strzelać. To była wojna i chciał wyeliminować z akcji samolot wroga a nie człowieka.

Dzienniczek lotów

Pokazywał mi bardzo starannie wypełniony dzienniczek lotów. Miał bardzo ładny charakter pisma. Z dzienniczka wynikało że w 1943 roku Dywizjon 317 eskortował królową angielską Elżbietę. Mówiono im wtedy, że eskortują bardzo ważną osobę. Gdy po latach napisał do królowej, otrzymał w odpowiedzi list podpisany przez damę dworu, że królowa bardzo mile wspomina ten lot i dziękuje pilotom Polskim za osłonę. Otrzymał również pamiątkowy dyplom.

Z dziennika lotów wynikało również, że w 1944 roku koło wód terytorialnych Szwecji, bombardował barkę, którą płynęła jego przyszła żona. Amerykanie przewozili tą barką więźniów z obozu koncentracyjnego w Ravensbrück do Szwecji. Wywiad Aliancki pomylił transporty, określił że

płyną nią żołnierze niemieccy i polecił polskim pilotom zatopienie barek. Pani Janinie na szczęście nic się nie stało, co nie było dane innym więźniom.

Po wojnie

Po zakończeniu wojny, nie skorzystał z propozycji przekwalifikowania się i pozostania na Zachodzie. Powrócił do kraju. Początkowo zamieszkał we Wrocławiu. W czasie podróży do Wrocławia, spotkał go w pociągu wojskowym weteran z 1920 roku i zapytał jaką jednostkę wojskową reprezentuje. Powiedział że jest pilotem 317 dywizjonu i po wojnie wraca do kraju. Dziadek rozplakał się ze wzruszenia, objął go i ucałował i powiedział, że źle robi wracając do kraju. Pan Kazimierz wielokrotnie wspominał jego prorocze słowa. Nigdy już nie było mu dane zasiąść za sterami samolotu, chociaż wspominał, że było to jego marzenie. Prowadzono przeciwko niemu dochodzenie za „współpracę z wywiadem angielskim”. Prawdopodobnie przebywał również w więzieniu ale o tym unikał rozmów. Pracował jako BHP-owiec w Elektrowni Ostrołęka a później był tłumaczem przysięgłym.

W Ostrołęckiej Elektrowni

W czasie jej budowania wykopano fundamenty o głębokości 100 metrów. Na ich dnie znaleziono lekkie bryły. Myślano że jest to jakiś kiepski węgiel. Usypano je w stos. Z Warszawy zgłosił się zatrudniony przy transporcie amator i za cenę dwóch półlitrówek, nasypało na jego ciężarówkę cały czarny urobek. Ochota z jaką kupił bezwartościowy ładunek wywołała poruszenie. Zwrócono się do geologów, którzy stwierdzili że jest to bardzo rzadki rodzaj bursztynu. Gdy w 1991 z żoną zwiedzaliśmy muzeum ziemi w Londynie z ogromnym wzruszeniem oglądaliśmy dwa eksponaty – me-teory z Pułtuską i bursztyn z Ostrołęki. A jednak mamy się czym pochwalić!

Relacja Kierownika

W celu uzyskania większej ilości informacji na temat pana Kazimierza skontaktowałem się z panem Romualdem Nejmanem z Ostrołęki, który był jego przełożonym w czasie pracy w Elektrowni.

Panowie poznali się w 1953 roku, a pan Kazimierz pracował wówczas w rejonie dróg wodnych. Miał wtedy pretensje do Anglików, że Polska stała się łupem sowieckim. Panu Romualdowi opowiadał z niezwykłym sentymentem o swoim Spitfire. Zjawisko personalizacji i personifikacji jest znane w wielu zawodach. Ja spotykam się z nim często. W czasie długich i trudnych operacji zespół chirurgów, anesteziologów, pielęgniarek i instrumentariuszek staje się jedną wielką rodziną na czas ich trwania. Jest to niezwykle ważne dla chorego, gdyż znacznie ułatwia operacje i zapobiega wielu potknięciom o czym pacjent nie wie. Podobne więzy sympatii wywiązywały się między ułanami i ich końmi. Koń potrafił ostrzec jeźdźcę przed niebezpieczeństwem, rannemu ułatwić dosiadanie go i wywiezienie z pola walki. Między pilotami a ich samolotami dochodziło do podobnych odniesień na nietypową skalę.

Pilot traktował swoją maszynę jako najbliższego przyjaciela. Często z nią rozmawiał i prosił by ta go nie zawiodła. Ale z przyjaciółmi bywa różnie. Często odchodzą i zrażają się. W przypadku samolotu oznaczało to katastrofę dla pilota. Dlatego rozmowy były szczególnie ciepłe. Wielokrotnie sprawdzano wszystkie elementy samolotu, silnik, poszycie, usterzenie. Ponieważ ze względu na tajemnicę, kierunki lotów podawano w ostatniej chwili, piloci od kilku godzin przed lotem byli już przy samolotach. Popalali ze zdenerwowania papierosy, często w kombinezonach przynosili dodatkowe pociski, bo komuś zabrakło dwóch lub trzech i został zestrzelony, a tak to by latał. Przed lotem otrzymywano kierunki wylotów wraz z rozkazami. Zapoznawano się z mapami. Szczególnie niebezpieczne miejsca były oznaczone czerwonymi chorągiewkami.

Często dochodziło do różnych spięć z mechanikami. Gdy polecano im kolejny raz kontrolować samolot i uzupełniać amunicję – „Sto razy już to k... robiłem a on o to ciągle pyta”. Albo „gdzie doładować Ci amunicję jak masz już 16 tys. sztuk”. Sytuacja uspokajała się tuż przed startem a było całkiem dobrze po szczęśliwym lądowaniu.

Z ogromnym wzruszeniem opowiadał Pan Kazimierz o swoim ostatnim locie, gdy po jego zakończeniu kazano im się ustawić w szeregi i podpisywać zdanie samolotu. Pomyślał, że traci najbliższego przyjaciela w Anglii. Wiedział też, co spotka jego ulubiony samolot – złomowanie. Część oficerów również boleśnie przeżyła rozwiązanie dywizjonu, dla niektórych skończyło się to dramatem. Na szczęście los obszedł się łaskawie z jego samolotem. Od kolegów, którzy pozostali na wyspach, dowiedział się, że jego samolot trafił do muzeum wojny w Londynie.

Następnie spotkała go niespotykana radość. W czasie gdy kręcono film „Bitwa o Anglię” zaangażowano oprócz podróbek również oryginalne samoloty. Będąc w kinie w Ostrołęce stwierdził ze łzami w oczach, że jego miłość brała udział w filmie. Jak nowy, pilotowany przez Angielskiego lotnika mniej więcej jego rówieśnika, samolot wzbił się w niebo. Co za radość. Wielokrotnie Pan Kazimierz wracał do tego tematu. Twierdził, że najprawdopodobniej potrafiłby go pilotować, choć z ewolucjami byłyby kłopoty. W czasie kręcenia spirali i nurkowania jeżeli pilot widział na czerwono można było kontynuować ewolucję, jeżeli natomiast na niebiesko to trzeba było przerwać.

Ze wzruszeniem opowiadał o 50. rocznicy bitwy o Anglię. Od swoich kolegów z Londynu dowiedział się, że po oficjalnej części Królowa Angielska poprosiła polskich pilotów o wyjście na płytę lotniska, nadleciały samoloty pionowego startu, zatrzymały się nad polskimi pilotami, pomachały im skrzydłami i z prędkością naddźwiękową odleciały. Pan Romuald podkreślał niezwykle zdolności techniczne i organizacyjne pana Kazimierza i jego niezwykłą osobowość. Pan Kazimierz potrafił również pisać wiersze. Napisał na imieniny swego szefa:

Oda do Kierownika

*W przeddzień Twego Święta Panie
My robaczki Twe robocze
Ile tylko sił nam stanie
Będziem pracować ochoczo
Przyrzekamy na Twe imieniny
Uroczyscie, no a żwawo
Wzniesć Remonty na wyżyny
Wspólnie z Kupcem i Tarnawą
Żyj nam długo i zdrowotnie...
Miej dla nas wyrozumienie
Nie pal dużo, nie pij mało
A nam udziel odpuszczenie*

Ponadto potrafił też ładnie szkicować. Posiadał niezwykle poczucie humoru i kilkoma ruchami ręki potrafił wyczarować bardzo ładną karykaturę np prelegenta. Dla mnie na imieniny w 1991 roku namalował obraz. Białe chryzantemy namalowane na sklejce są dla mnie drogocenną pamiątką po Nim.

Okres powojenny

Z tego okresu pamiętam jego świetne opowiadanie o pomysłowości Polaków. Po wojnie piloci polscy latali do Egiptu, przystosowanymi do transportu samolotami Liberator. Transportowano ziemniaki, kwiaty, owoce. Ktoregoś dnia lotnisko zostało powiadomione, że piloci przemycają dużą ilość złota. Po wylądowaniu samolot został przesłany na zapasowy pas i do akcji wkroczył Scotland Yard. Kapitanowi postawiono zarzut transportu nielegalnego złota, co było obłożone surowymi karami i polecono wydanie złota co wiązało się ze złagodzeniem kary.

Kapitan spokojnie odpowiedział że złota nie transportuje. Do akcji wkroczyła wtedy grupa wywiadu angielskiego. Przeszukano bardzo starannie samolot, wszystkie jego zakamarki ale złota nie znaleziono. Kolejna grupa poczęła demontować poszycie samolotu i jego silniki ale również i tam nie było śladu złota. Poszukiwania kruszcu trwały gorączkowo przez cały dzień w towarzystwie najlepszych speców ze Scotland Yardu, ale i to nie przyniosło zamierzonego rezultatu. Złota nie znaleziono!

W Anglii obowiązuje prawo, że jeżeli służby bezpieczeństwa są bezradne a sprawca przyzna się do zarzutów nie wymierza mu się kary. Część łupu przechodzi na własność Królowej a resztę zabiera sprawca. Po licznych naradach przedstawiono polskiemu kapitanowi ten przepis. Doszło do porozumienia stron. Wtedy Polak stwierdził spokojnie, że złoto transportuje i jest ono ukryte w bardzo widocznym miejscu. Na poszyciu znajdował się olbrzymi napis „GOLDEN ARROW” (Złota strzała) i wszystkie te litery wyłożone były od środka sztabkami złota. Trzeba było zobaczyć miny angielskich śledczych!

O fantazji Polskich pilotów świadczy też fakt, że gdy whisky w Amsterdamie była dużo tańsza niż w Anglii, piloci zrobili zrzutkę, poprosili o rozkaz lotu do Amsterdamu i za kilka godzin przywieźli jej dwie skrzynki.

Dom na ulicy Głowackiego 33

W domu u państwa Karaszewskich panowała rodzinna atmosfera. Najlepszym dobrym duchem była pani Janina. Ta niezwykle skromna osoba, która w czasie wojny była członkiem AK i tłumaczką niemieckiego w ostrołęckim Gestapo, znająca biegle również język szwedzki organizowała,

wszystkie domowe przyjęcia, bardzo ciekawie opowiadała o swoich przeżyciach okupacyjnych. Po raz pierwszy spotkałem osobę, która była autentycznie zadowolona z otrzymywanych kwiatów, zwłaszcza róż. Wręczałem jej bukiety z różnych okazji, a później ze zdziwieniem obserwowałem jak zasuszone przetrzymuje w pokoju. Państwo Karaszewscy byli społecznikami przez wielkie „S”. Pan Kazimierz zwykł mawiać „Jak sobie pościesz tak ktoś się na tym wyśpi”.

Trudne czasy komunistyczne

W latach 80. odżyła sprawa aresztowania procesu kontradmirała Włodzimierza Steyera. Kontradmirał był zastępcą pułkownika Dąbka w czasie obrony Helu w 1939 roku. Pułkownik Dąbek w rozpaczy popełnił samobójstwo a kontradmirał przejął dowodzenie i wytrwał do końca. W czasie pobytu w obozie jenieckim pozwolono mu nosić szablę oficerską co było niezwykłą rzeczą w tamtych czasach.

Po wojnie odbył się proces i kontradmirała i jego współpracowników, za „kolaborację” z Niemcami zostali zdegradowani do stopni szeregowców i uwięzieni. Następnie karę więzienia zamieniono Kontradmirałowi na pobyt w Ostrołęce. Kontradmirał był kierownikiem punktu skupu butelek w sklepie GS na Goworkach.

W roku 1983 wyrażono zgodę na wmurowanie tablicy na ulicy Głowackiego, gdzie mieszkał Steyer. Nie wyrażono wówczas zgody na nazwanie ulicy jego imieniem. Imieniem Steyera została nazwana mała uliczka w pobliżu ronda Zbawiciela Świata w kilka lat po tym fakcie. Dzięki pobytowi w Ostrołęce kontradmirał ocalił swoje życie, gdyż kilku jego współpracowników zostało skazanych na śmierć.

Rodzina Karaszewskich zaprzyjaźniła się z kontradmirałem, który wielokrotnie przebywał u nich w domu. Państwo Karaszewscy gościli go i bardzo często dodawali mu otuchy w tych ciężkich dla niego chwilach. W czasie rozmów, Steyer opowiedział im niezwykle ciekawą historię. Mianowicie, na zdjęciach z konferencji w Teheranie widać jej uczestników, Stalina, Roosevelta i Churchila, palących duże fajki. Fajki te były darem Stalina dla uczestników. Steyer utrzymywał, że były one wykonane w Polsce, prawdopodobnie w Starym Sączu. Zostały zrobione z drzewa wiśniowego. Odnalazł on wykonawcę fajek, zamówił sobie cały ich komplet i wielokrotnie widziano postawnego mężczyznę z dumnie wypiętą piersią,

w mundurze marynarskim bez dystynkcji, z fajką w zębach paradującego ulicą Głowackiego.

W czasie pobytu w Klinice Urologii dowiedziałem się od jednego z lekarzy, że Steyer jako pierwszy zabronił orania plaż Bałtyku. Państwo Karaszewscy jako pierwsi składali monity w sprawie odsłonięcia jego tablicy pamiątkowej. Posypały się na nich gromy ze wszystkich możliwych stron, między innymi z Komitetu Partii i Urzędu Wojewódzkiego. W czasie gdy odsłaniano tablicę pamiątkową poświęconą Steyerowi nie wymieniono nawet nazwiska Państwa Karaszewskich. Gdy podszedłem do zapowiadającego i zapytałem dlaczego tak się stało, odpowiedział że po raz pierwszy słyszy to nazwisko, a członkowie komitetu organizacyjnego byli bardzo starannie weryfikowani.

Podobna „przyjemność” spotkała ich kilka lat później, gdy odżyła idea przywrócenia imienia Króla Stanisława Leszczyńskiego Liceum nr 1 przy ulicy Kościuszki w Ostrołęce. Na głowy państwa Karaszewskich posypały się tym razem gromy ze strony Komitetu Centralnego Partii.

Mijały lata

Wichry dziejowe i czas spowodowały że Pan Kazimierz zaczął ciężko chorować. Najpierw uległ dwóm poważnym zawałom mięśnia sercowego. Ciężko chorował na dnę moczanową oraz miał ogromne zmiany zapalne palca wskazującego ręki prawej, co mimo leczenia powodowało ciężkie dolegliwości bólowe, głównie w godzinach nocnych. Któregoś wieczoru dowiedziałem się, że jest ciężko chory urologicznie. Po dotarciu do Pana Kazimierza udzieliłem mu pierwszej pomocy ale stwierdziłem, że powinien być operowany. Rozmawiałem z Panem Kazimierzem o tym, że przy innych schorzeniach, nadwadze i dużym zaawansowaniu choroby nie jest to łatwe. W grę wchodziło tylko znieczulenie ogólne, którego obawiali się zarówno anestezjolodzy i interniści. Chory chciał się koniecznie pozbyć cewnika, który bardzo utrudniał mu życie. Początkowo udzielałem mu rad, gdzie najlepiej może być zoperowany, sądząc że posłucha się i uda do lepszego oddziału niż ten w którym wówczas pracowałem.

Mimo choroby udzielał mi lekcji języka angielskiego i przepraszał że sprawiał przestoje w jego nauczaniu. Po którejś lekcji, kiedy przekonywałem go, że najlepiej będzie zoperować się w klinice X, stwierdził kategorycznie, że chce się operować w tutejszym oddziale urologii i że to właś-

nie ja mam go operować. Moje przerażenie nie miało granic. Medycyna, a zwłaszcza chirurgia zrobiły ze mnie bardzo pokornego człowieka. Zawsze przystępuję do operacji z dreszczem emocji, żeby wszystko poszło jak najlepiej, gdyż uważam, że życie i zdrowie chorego jest największym skarbem jaki posiada. A w tym wypadku osoba chorego i jego ciężkie schorzenia działały na mnie przygniatająco.

Po niezwykle starannym przygotowaniu internistycznym i anestezyjologicznym odbyła się operacja. Mimo licznych trudności w trakcie jej trwania, wynik był pozytywny. Czuwałem przy Panu Kazimierzu dzień i noc i oddychałem z ulgą gdy zdrowiał. A stało się to już następnego dnia, kiedy obwieszony kroplówkami z założonymi cewnikami stwierdził, że z jego powodu zawałem wiele lekcji angielskiego. Polecił mi zgłaszać się do pracy z książkami i po zakończeniu mojej pracy rozpoczynał naukę. Szybko powrócił do domu.

Później kilkakrotnie jeździliśmy do żwirowiska w Brzuze Wielkie, gdzie pływaliśmy jego łódką. Ja wiosłowałem, on łowił ryby i snuł swoje niezwykle opowieści. W tym czasie odkryłem jego kolejną pasję, którą było malowanie. Pokazywał mi piękne pejzaże z Kanału Augustowskiego. Choroby postępowały jednak dalej i kolejny, trzeci zawał, był niestety nie do wyleczenia. Dożył 77 lat. Bardzo starannie przygotowywał się do swojej śmierci, zarówno duchowo jak i fizycznie. Pamiętam jego przyśpiewkę gdy zbliżał się do 77 roku życia: „do zakopania jeden krok”. Miał rację. Po jego śmierci nadal odwiedzałem panią Janinę z różnych okazji a przede wszystkim by posłuchać jej rad życiowych.

W czasie pogrzebu pani Janiny gdy przedstawiano mnie licznym członków jej rodziny ktoś zapytał, którą część rodziny reprezentuję. Odpowiedziałem, że jestem wielkim dłużnikiem rodziny Karaszewskich, a zwłaszcza pana Kazimierza.

Ulica imienia Karaszewskich

Bardzo boleję nad tym, że mimo licznych monitów ze strony społeczeństwa Ostrołęki i mojej rodziny, państwo Karaszewscy – major Janina Karaszewska i podpułkownik Kazimierz Karaszewski oraz doktor Ryszard Ostaszewski nie mają dotychczas ulic swojego imienia.

Zbigniew Tański

Spis treści

Czesław Parzych

Rodzina. Dzieciństwo, lata szkolne	7
Szkoła Orłąt. Wrzesień 1939 roku. Na tułaczym szlaku wojennym	12
Sztandar Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie	14
W obronie Anglii. O wolną Polskę	28
Powrót do kraju z wojennej tułaczki	32
Działalność społeczna i patriotyczna. Rodzina	33

Zbigniew Tański

Made in Poland	44
Dowcip angielski	46
Opiekun rodziny	47
Wojna i medycyna	47
Inne wojska na wojnie	48
Najlepszy samolot	49
Dzienniczek lotów	50
Po wojnie	51
W Ostrołęckiej Elektrowni	51
Relacja Kierownika	51
Dom na ulicy Głowackiego 33	54
Trudne czasy komunistyczne	55
Mijały lata	56
Ulica imienia Karaszevskich	57

