

Wilhelm Kosarz i „czeska czwórka“

MEČISLAV BORÁK



Czechosłowaccy lotnicy w lotnictwie polskim: Wilhelm Kosarz, Matěj Pavlovič, Josef Balejka i Josef František.
Fot. ARCHIWUM AUTORA

Do grona bohaterów bitwy o Wielką Brytanię zalicza się również karwiński rodak Wilhelm Kosarz, walczący przeciwko hitlerowcom już od pierwszych dni wojny światowej. Jego wojenne losy połączyły go z grupką czeskich lotników, dla których stał się w lotnictwie polskim swego rodzaju pośrednikiem, nieraz był nawet uważany za Czecha, a jego nazwisko podawano w czeskiej transkrypcji „Košař“. Sami Polacy zaś nadali grupce przydomek „czeska czwórka“. Jej najwybitniejszą postacią był wsławiony później Josef František, który przyćmił poniekąd sylwetki innych pilotów. Może właśnie to było przyczyną pewnych zniekształceń mających miejsce w polskiej historiografii. Brak większego zainteresowania ze strony historiografii czeskiej, spowodowany był faktem, iż wspomniani tu lotnicy służyli wyłącznie w polskim lotnictwie. Tylko Josef Balejka, który jedyny z nich bitwę o Brytanię przeżył, służył później w czechosłowackim lotnictwie w Brytanii, dokąd po wojnie wyprowadził się, i to stało się później dodatkowym powodem do milczenia. Jego wspomnienia wyszły

drukiem dopiero w 1993 r. w opracowaniu Petra Kubánka, wydane pod nazwą „Stihači od 303“ (Piloci myśliwców z 303), w Hanackim Wydawnictwie w Wyszkowie. Dla nas stały się impulsem do przypomnienia niektórych wojennych przygód związanych nie tylko z życiem i śmiercią Wilhelma Kosarza.

„Czwórka“ zbliżyła się do siebie już 3 września 1939 r., kiedy na lotnisku w Puławskiej Górcie piloci zgłosili się do pierwszej wspólnej akcji: ratowali ze zniszczonego po bombardowaniu lotniska w Dęblinie ostatnie zdolne do lotu samoloty. Była to „czwórka“ dosyć różnorodna, widocznie jednak dobrze im było z sobą razem, bo w każdej sytuacji, którą stwarzała wojna, starali się znowu znaleźć blisko siebie. To, co umacniało ich więzi przyjaźni, był fakt, że wszyscy czterej pochodzili z terenów byłej Republiki Czesosłowackiej.

Najstarszym w „czwórce“ był właśnie Wilhelm Kosarz. Urodził się 20 czerwca 1908 r. w Karwinie i po rodzicach był Polakiem. Ojciec, Józef, z zawodu ślusarz, po-

chodził z Radwanic pod Ostrawą, matka, Agnieszka z domu Waloszek, była córką rolnika ze Stonawy. Wilhelm ukończył Polską Szkołę Handlową w Orłowej, a ponieważ nie mógł znaleźć odpowiedniego zatrudnienia w pobliżu miejsca zamieszkania, odszedł do Polski. Z początku pracował w urzędzie w Sosnowcu, w 1928 r. po osiągnięciu pełnoletności i uzyskaniu polskiego obywatelstwa został powołany do armii i tam dobrowolnie zgłosił się do lotnictwa. Został pilotem 2. pułku lotniczego, rozlokowanego w Rakowicach pod Krakowem. Tu w 1935 r. ożenił się z Gertrudą z domu Klima, a na trzy lata przed wybuchem wojny urodziła im się córeczka, Danuśka. Kosarz bardzo był przywiązany do swojej rodziny i często o niej wspominał.

Był pono świetnym lotnikiem. Miał ledwie stopień kaprała, kiedy legendarny kapitan Bajan przyjął go do ówczesnej najsłynniejszej polskiej grupy akrobatycznej latającej na maszynach RWD 8. Wspólnie z Bajanem przeniósł się później do Dębłina, gdzie objął funkcję instruktora lotniczego. Z pełnym oddaniem wychowywał młodych lotników, a z chwilą powstania krakowskiego Aeroklubu w 1937 r. również tam uczył podstaw pilotażu w tak zwanej „harcerskiej eskadrze“. Poza tym był pilotem doświadczalnym Polskich Zakładów Lotniczych, gdzie oblatywał prototypy pierwszych polskich samolotów myśliwskich z podwoziem chowanym PZL P 50 Jastrząb, co łączyło się z poważnym ryzykiem. Raz pono nawet maszyna dosłownie rozpadła się w powietrzu, a on ledwo zdążył wyskoczyć na spadochronie.

Kosarz cieszył się wśród polskich lotników wrodzonym autorytetem, i to nie tylko dzięki swoim umiejętnościom fachowym. Był bardzo towarzyski, koleżeński i życzliwy, nigdy się nie denerwował, nie krzyczał, a w odróżnieniu od wielu kolegów pono prawie wcale nie pił alkoholu. Z rodziną łączyły go silne więzy uczuciowe. Posiadał nieprzeciętny sluch muzyczny, chętnie śpiewał i grał na fortepianie i skrzypcach, a w klubie lotniczym w Rakowicach raz nawet akompaniował do wyświetlanych tam niemych filmów.

Jednak najwybitniejszą postacią „czwórki“ był Josef František. Urodził się 7 paź-

dziernika 1914 r. w Otašlavicach niedaleko Prošćiejowa na morawskiej Hanej, gdzie ojciec miał warsztat stolarski. Już w dzieciństwie ciągnęło go do silników. Wyuczył się zawodu mechanika w Zakładach Przemysłu Maszynowego, dzisiejszy Agrozet, w Prošćejowie. Po wstąpieniu do wojska w 1934 r. został wybrany do nauki w Szkole Lotniczej w Prošćejowie, a po jej ukończeniu w sierpniu 1937 r. odkomenderowany do 2 pułku lotniczego w Olmuńcu. Wkrótce potem awansował na starszego szeregowca i otrzymał przydział w obserwacyjnej eskadrze lotniczej, latającej na maszynach Letov Š 328. W lutym 1938 r. awansował ponownie i rozpoczął kurs pilotażu samolotów myśliwskich na maszynach Avia B 534 w 4 pułku lotniczym w Pradze. Po ukończeniu kursu awansował na plutonowego i został przydzielony do 40 eskadry myśliwców tego pułku, wyposażonej w nowe maszyny Bk 534 z doskonalszym uzbrojeniem. Pod koniec września 1938 r. wziął udział w swoim pierwszym locie bojowym podczas ścigania niemieckiego samolotu wywiadowczego Do 17, który przedostał się nad samą Pragę. Po okupacji hitlerowskiej resztek ziem czeskich zdecydował się emigrować, co udało mu się już 14 czerwca 1939 r., kiedy w samo południe wspólnie z kilkoma kolegami i z pomocą miejscowych znajomych przeszedł w Szonowie granicę Protektoratu do Polski.

Świadkowie wspominają, że Josef František był wprawdzie małomówny, ale zdobył poważanie i respekt dzięki swej odwadze i aktywności, co pomagało mu nie raz znaleźć optymalne wyjścia z wielu opresji. Był bardzo wrażliwy na niesprawiedliwość i potrafił bronić swoich poglądów w sporach z przełożonymi, nie zastanawiając się nigdy, czy ewentualny konflikt może mu zaszkodzić. Tak samo zachowywał się w powietrzu, starał się całkowicie zrosnąć z maszyną, wypróbować ją w różnych sytuacjach, za co zbierał często zarzuty niedyscyplinowania. Wyróżniał się tak w pilotażu jak i w zdolnościach orientacyjnych. W każdych okolicznościach dbał o to, by być zawsze dokładnie ogolony i czysto ubrany.

Trzecią osobą w „czwórce“ był Matěj Pavlovič. Urodził się 7 marca 1915 r.

w Wlkowicach, małej wiosce w podgórzu Szumawy w południowych Czechach w pobliżu Rabi i Strakonic. W lotnictwie znalazł się dzięki akcji werbunkowej „Tysiąc nowych pilotów republice“ i przed okupacją służbę odbywał na lotnisku w Hradcu Králowej we wschodnich Czechach. Brakuje bliższych informacji na temat jego życiorysu w literaturze przedmiotu, w słowniku biograficznym poległych czeskich lotników (F. Loucký, Mnozí nedoletěli. Praha 1989) na fotografii pod jego nazwiskiem jest nawet błędnie umieszczone zdjęcie W. Kosarza.

Najmłodszym z „czwórki“ przyjaciół był Josef Balejka. Urodził się 4 marca 1917 r. w Wałaskich Kloboukach na pograniczu morawsko-słowackim. Wyuczył się na mechanika samochodowego w Kladnie, gdzie tymczasowo zamieszkał u krewnych, a w ramach wspomnianej już kampanii werbunkowej w czasie zagrożenia republiki w 1936 r. zgłosił się do lotnictwa. Został przyjęty do szkoły pilotów Ligi Lotniczej Masaryka w Užgorodzie na Rusi Podkarpackiej, podpisując uprzednio zobowiązanie, że po ukończeniu szkoły przez cztery lata służyć będzie w czechosłowackim lotnictwie wojskowym. Po uzyskaniu dyplomu pilota wstąpił więc do 3 pułku lotniczego w Pieszczanach na zachodniej Słowacji. Na wiosnę 1938 r., mając stopień starszego szeregowca, został odkomenderowany do 4 myśliwskiego pułku lotniczego do Pragi, gdzie latał na maszynach akrobatycznych Avia 33, Avia 122 oraz na nowoczesnym myśliwcu bojowym Avia 504. Okupacja hitlerowska zastała go ponownie na lotnisku w Pieszczanach, skąd po powstaniu państwa słowackiego czescy lotnicy zostali przewiezieni do Prościejowa i jeszcze w marcu 1939 r. zdemobilizowani.

Przez jakiś czas wykonywał pracę pomocnika hydraulika w magazynach wojskowych i mieszkał u swojej matki w Wałaskich Kloboukach. Z pomocą byłego szkolnego kolegi, Františka Sucháčka, który był zatrudniony w Radwanicach pod Ostrawą w pracowni krawieckiej, próbował na początku maja 1939 r. przejść granicę do Polski, ale polscy żandarmi w Szumbarku odesłali go z powrotem do Protektoratu. Udało mu się jednak wykętami prze-

chytryć niemieckich żołnierzy i 12 czerwca 1939 r. wspólnie z kolegą pilotem Oldřichem Hlobilem z Wałaskiego Międzyrzecza przekroczyli ponownie granicę w tym samym miejscu. Na posterunku żandarmerii w Szumbarku poznano go od razu, ale tym razem zakomunikowano mu, że rząd polski zmienił już swój stosunek do czeskich emigrantów, szczególnie do żołnierzy-specjalistów. Po ośmiu dniach pobytu w Szumbarku, kiedy dotarli tu również dwaj inni koledzy Balejki ze szkoły pilotów, odprowadził ich polski urzędnik do Cieszyna, a następnie do Krakowa, gdzie po zarejestrowaniu w czechosłowackim konsulacie wstąpili do tworzącej się tu czechosłowackiej jednostki wojskowej.

Przez ośrodek w Małych Bronowicach pod Krakowem przewinęło się w ciągu lata 1939 r. około trzech tysięcy czechosłowackich żołnierzy i oficerów. Ze względu na międzynarodową sytuację polskie władze nie zgadzały się na utworzenie samodzielnej czechosłowackiej jednostki w Polsce, nie chciały nawet przyjmować lotników, pomimo tego że w polskiej armii odczuwano wielkie braki tej kadry. Podobnie Francuzi nie chcieli włączyć czechosłowackich jednostek do swojej armii, dopóki nie dojdzie do wojny z Niemcami. Do tego czasu proponowali jedynie służbę w legii cudzoziemskiej, co wśród żołnierzy nie wywoływało zbyt wielkiego entuzjazmu. Ich decyzje jednak przyspieszała groźba deportacji z Polski i wydania w ręce niemieckich urzędów w Protektoracie.

Jak doszło do tego, że pomimo wszystko kilku czechosłowackich pilotów pod koniec lipca 1939 r. zostało przyjętych do polskiego lotnictwa? Szczegółowo opisuje to wydarzenie Josef Balejka. Wspomina, że czekali w Gdyni na wejście na pokład szwedzkiego statku Castelholm, który miał ich zawieźć do Francji. Mieli już nawet za sobą odprawę celną, kiedy nieoczekiwanie zjawił się ich dowódca, podpułkownik Ludvík Svoboda, w towarzystwie podpułkownika Josefa Berounskiego i innych oficerów w cywilnych ubraniach:

„Dowódcy zaprowadzili nas do pobliskiego obszernego magazynu. Tam zwrócili się do nas dwaj Polacy. Powiedzieli, że są wyższymi oficerami polskiego lotnictwa

wojskowego, a po cywilnemu są tu dlatego, gdyż ich misja jest poniekąd delikatna. Wiedzą, że jesteśmy już teraz żołnierzami francuskiej legii cudzoziemskiej, pomimo tego nalegają, abyśmy nie odpływali, lecz zostali w ich kraju, któremu poważnie zagrażają Niemcy i który koniecznie potrzebuje dobrych pilotów.

Dla nas było to zaskoczenie. Przecież jeszcze kilka dni temu spotkaliśmy się z odmową ze strony polskiego lotnictwa. Co będzie z naszym zobowiązaniem na piśmie. Tego przecież nie da się jednostronnie zerwać!

Polscy oficerowie nalegali jednak coraz usilniej i obiecywali, że będziemy latać na nowoczesnych maszynach. Zagrozili nawet,

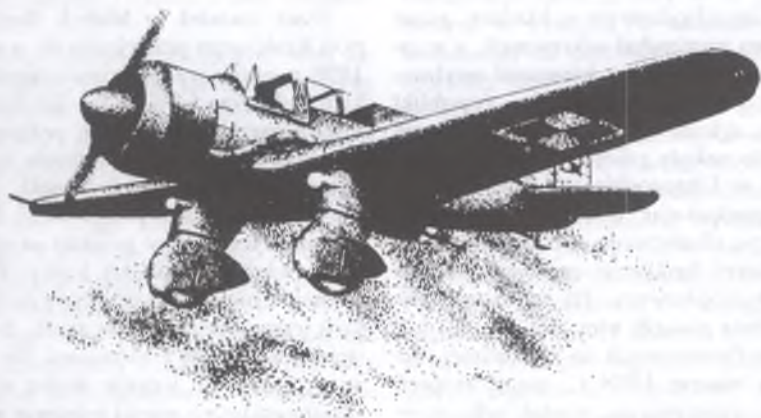
– Niech będzie reszka – wahał się František.

Škarvada zdecydował inaczej.

– Jesteśmy przecież w Polsce. Więc jeśli będzie polski orzeł – zostajemy.

Podrzucił monetę w górę. Kiedy spadła na ziemię, na wierzchu był orzeł.

W Polsce zdecydowało się zostać w sumie trzynastu podoficerów. Oprócz nas to byli rotmistrzowie Josef Flekal, J. Mokrzejš, V. Murcek, Karel Richter i Václav Smrčka, plutonowi Tomáš Motyčka, Oldřich Kestler, Matěj Pavlovič i Zdeněk Škarvada oraz kaprale Jaroslav Dobrovolný, Josef František i J. Vyhnis. Podpułkownicy Svoboda i Berounsky, nasi dowódcy, decyzyję tę w pełni poparli.



że jeśli nikt się nie zgłosi, nie pozwolą transportowi wejść na pokład parowca. Dali nam dwie godziny do namysłu.

– Słuchajcie, chłopcy – powiedział tonem perswazji Ludvik Svoboda – oni są do tego zdolni. Niech chociaż kilku się zgłosi. Wojna z Niemcami tak czy tak zacznie się właśnie tu, w Polsce.

Te słowa zaważyły na mojej decyzji, a tym samym chyba na moim dalszym losie. Poskutkowały również w stosunku do innych.

– Słuchaj – zwrócił się stojący opodal František do Škarvady – on ma chyba rację. Dokąd byśmy jeździli, skoro to zacznie się tu.

– Wiesz co – odpowiedział przyjaciel – Mam pomysł. Niech rozstrzygnie moneta.

Wyciągnął z kieszeni polską dziesięciogroszówkę i zapytał: „Orzeł czy reszka“.

Polscy oficerowie zaprosili nas do restauracji na wystawną kolację i jeszcze tego samego dnia, 27 lipca 1939 r., wsiedliśmy przed północą do pociągu pospiesznego jadącego przez Gdańsk do Warszawy. Tam po badaniach lekarskich zostaliśmy uroczysto przyjęci do polskiego lotnictwa wojskowego.“

Czescy piloci zostali przydzieleni do polskiego lotnictwa wojskowego na razie w charakterze cywilnych instruktorów, nie otrzymali zatem mundurów. Ćwiczenia na polskich samolotach odbywały się w Dęblinie, a wśród polskich instruktorów znalazł się również plutonowy pilot Wilhelm Kosarz.

1 września 1939 r. wybuchła wojna. Do walk powietrznych weszli również czechosłowaccy piloci. Ogółem dziewięćdziesięciu trzech w dzień wybuchu wojny służyło

w polskim lotnictwie wojskowym, a kolejnych dziewięćdziesięciu siedmiu czekało na przyjęcie. Pod dowództwem kapitana Bohumila Liški zaczęło się 4 września na lotnisku w Puławskiej Górcie formowanie czechosłowackiej jednostki, w której walczyło sześćdziesięciu Czechów i Słowaków; pozostali czechosłowaccy piloci i mechanicy byli zaszerzegowani do polskich eskadr. Według danych statystycznych przeprowadzili Czesi i Słowacy w czasie wojny w Polsce ponad czterysta lotów, podczas których czterech poległo, a sześciu zostało rannych.

W czasie niemieckiego nalotu na dęblińskie lotnisko, 2 września 1939 r., pomógł František uratować życie legendarnemu polskiemu lotnikowi, podpułkownikowi Bajanowi, który został ciężko ranny. Wraz z kapitanem Janem Hryniewiczem wynieśli rannego z okopu spod płonącego hangaru pełnego amunicji do samolotu, który zdążył Bajana przewieźć w porę do Warszawy na operację.

Podczas walk 4 września zbliżyli się Josef František i Wilhelm Kosarz. Maszyna Františka, z którym wspólnie leciał również polski obserwator, została trafiona i musiano lądować. Zauważył to sierżant Zwierzynski i plutonowy Kosarz, ogniem karabinowym odpędzili Niemca, wylądowali opodal, obydwu pechowców posadzili do własnych samolotów i odwieźli w bezpieczne miejsce. Następnego dnia w takiej samej sytuacji pomógł František swemu koledze Zdeńkowi Škarvadzie. Pomimo tego że drugie miejsce w samolocie zajmował obserwator, leciał Škarvada na skrzydle maszyny Františka, przywiązany do niego paskiem.

Po tygodniu z czechosłowackiej grupy zostało zaledwie osiemnastu lotników. Zdecydowano więc, że zostaną ewakuowani dalej na południowy wschód samochodami. Do jednego wozu wsiadła 10 września 1939 r. z porucznikiem Zbigniewem Osuchowskim również kompletna „czeska czwórka“ i tym samym definitywnie pożegnała się z pozostałymi czechosłowackimi lotnikami. Wspólnie z polskimi utworzyła dwunastoosobową grupę, która stopniowo przelatywała z nieuszkodzonymi jeszcze samolotami głębiej na tyły.

W atmosferze chaosu, paniki, zbiorowej

psychozy szpiegomanii lotnicy František i Balejka znaleźli się kilkakrotnie w niebezpieczeństwie, gdyż wzięto ich za niemieckich szpiegów i chciano zgładzić. Ich cywilne ubrania i marna polszczyzna były dla prostych wieśniaków argumentem bardziej przekonującym niż dokumenty stwierdzające przynależność do polskiej armii. František i piloci Václav Smrčka i Josef Lazar tylko dzięki autorytetowi miejscowego gajowego uniknęli linczu. Podobnie Balejkę uratował 4 września przezorny kolejarz w miejscowości Gruderk, dokąd rano przyleciał po niego W. Kosarz. Dnia 16 września w pobliżu wsi Dubienka pod Trojanowem Balejka miał już powrót na szyi i wyspowiadał go katolicki ksiądz, kiedy w ostatniej chwili uratował mu życie przyjazd żandarma z porucznikiem Osuchowskim. Wzięty za szpiega został jednak zastrzelony plutonowy Václav Pešička w czasie naprawy uszkodzonego samolotu. Przez podobną pomyłkę zostało zabitych nawet kilku polskich lotników.

19 września udało się Josefowi Františkowi zatrzymać niedaleko Trojanowa pociąg z cysterną benzyny, która umożliwiła dalsze działania bojowe grupy. Wspomnienia Balejki dają wyobrażenie o tym, jak taki atak lotniczy wyglądał. W czasie lotu zwiadowczego František stwierdził, że w zabudowaniach gospodarczych pod Trojanowem zgromadziły się niemieckie czołgi i samochody pancerne, zaopatrzeniowe i amunicyjne. Dowództwo polskiej brygady zezwoliło na atak.

„Nie mieliśmy bomb lotniczych, tylko ręcznych granatów było pod dostatkiem. Zdecydowaliśmy więc, że zwiążemy drutem razem po pięć sztuk i włożymy do koszyków, z których nasi obserwatorzy będą je wyrzucać. Każdy samolot mógł zabrać pięć zaimprovizowanych w ten sposób wiązek.

Przeciw nieprzyjacielowi wystartowały cztery samoloty pilotowane właśnie przez nas, czterech czeskich lotników. Z Františkem leciał na tylnym siedzeniu jego mechanik, a z Kosarzem jego obserwator. Do mnie i Pavloviča zgłosili się na ochotnika dwaj polscy żołnierze.

Okolo siódmej wieczorem nasze samoloty oderwały się od ziemi. Lecieliśmy na kilkumetrowej wysokości, żeby Niemcy nie mogli nas już z daleka wypatrzeć. František

znał drogę i zajął miejsce na czele formacji.

Była to akcja typowa dla całej polskiej wojny. Przeciw doskonalej niemieckiej technice wystartowało kilka przestarzałych polskich maszyn z minimalnym uzbrojeniem.

Moment zaskoczenia był jednak doskonały. Zastaliśmy Niemców zupełnie nieprzygotowanych. Nadlecieliśmy nad gospodarstwo, a nasi obserwatorzy zrzucili koszyki. Odbezpieczone granaty potoczyły się w różne strony dworu i wpadły pod samochody. Powietrzem wstrząsnęły silne wybuchy i napeliły je świstem i brzękiem odłamków.

Nareszcie spełniło się nasze marzenie. Nareszcie biliśmy faszystów.“

Nieoczekiwany nalot zapalił i spustoszył niemiecką technikę do tego stopnia, że obrona dworku nie stawiała polskim żołnierzom większego oporu i poddała się. Lotnicy „czwórki“ zostali zawnioskowani do odznaczenia i 21 września przyjęli z rąk generała Kuleszy polskie Krzyże Walecznych. Byli pierwszymi czechosłowackimi żołnierzami, którzy otrzymali te wysokie odznaczenia.

Krzyż otrzymał oczywiście również W. Kosarz. On to nazajutrz po nalocie oddał Františkowi kolejną przyjacielską przysługę, kiedy ten musiał w bitwie przymusowo lądować na terenie opanowanym przez wroga. Kosarz opuścił się nisko do uszkodzonej maszyny, jego obserwator wziął na kolana mechanika, František wylazł na dolne skrzydło i szczęśliwie przeleciał przez front. Maszyna Balejki podczas lądowania eksplodowała, ale pilot w porę zdążył wyskoczyć i Matěj Pavlovič odwiózł go po zapasowy samolot na lotnisko w Krzywej.

21 września ujrzeli lotnicy pierwsze radzieckie samoloty i decydowali się, co robić. Ponieważ nie potrafili zrozumieć sojuszu Armii Radzieckiej z Hitlerem i wciąż wierzyli w jedność Słowian, na wniosek Františka chcieli przelecieć do Rosji. Na szczęście przeszkodził im w tym porucznik Osuchowski, który kazał wystawić pisemny rozkaz dowództwa brygady, aby swoimi samolotami zapewnili ewakuację generała Strzeмиńskiego do Rumunii. Z lotniska w Kamionce Strumiłowej pod Lwowem wystartowali 22 września 1939 r. Pomimo

tego że w literaturze fakt ten przypisuje się Františkowi, generała Strzeмиńskiego wiozł w swoim samolocie Kosarz; František miał na pokładzie adiutanta generała, Balejka porucznika Osuchowskiego, a Pavlovič polskiego mechanika.

Po pełnym przygód locie, w czasie którego pokonali burzę, podwójny front i góry w Karpatach, wylądowali pod rumuńskim miastem Ispas, gdzie generał wypłacił im sześciomiesięczny żołd i w asyście rumuńskich oficerów odjechał. Oni zaś przelecieli potem samolotami do Czernowic, Jassy i Bukaresztu, aż wreszcie zostali internowani w obozie pilnowanym przez uzbrojonych wartowników. W nocy z 26 na 27 września za namową Františka wykorzystali gwałtowną burzę i uciekli. Po dwu dniach dotarli do Bukaresztu, gdzie dzięki szczęśliwemu zbiegowi okoliczności nawiązali kontakt z miejscową czeską śpiewaczką, która dzięki tajnej pomocy konsulatu wystarała im się o paszporty i bilety na statek do Bejrutu. Dotarli tam 9 października 1939 r.

W Bejrucie zameldowali się od razu w czechosłowackiej ambasadzie, ale spotkał ich ogromny zawód. Oznaczono ich za dezertersów, którzy nie dotrzymali zobowiązania względem legii cudzoziemskiej. Nie chciano uznać, że podpułkownik Svoboda zwolnił ich z danego przyrzeczenia i przekazali ich Francuzom. W koszarach dostali legionowe mundury i zaszeregowano ich do jednostki szkoleniowej. W kilka dni później przewieziono ich na statku towarowym do Marseille, gdzie ćwiczenia miały być kontynuowane. Dopiero gdy pewien sierżant z pochodzenia Polak przypadkowo zauważył u Balejki wstążkę polskiego Krzyża Walecznych, wszystko się odmieniło. Wezwano Kosarza, ten sierżantowi wytłumaczył całą ich wojenną eskapadę. Za parę dni, 21 października 1939 r., zostali ku swojemu wielkiemu zdziwieniu zwolnieni z legii cudzoziemskiej. Jest znamienne, że W. Kosarz cały ten „legionowy etap“ przeszedł solidarnie ze swoimi czeskimi kolegami, chociaż nie podpisał żadnego zobowiązania służby w legii i mógł być w każdej chwili zwolniony, gdyby tego zażądał.

Otrzymali bilety do Paryża, gdzie oczekiwali ich już przedstawiciele polskiego

konsulatu. Spotkali się również z podpułkownikiem Bajanem, który potwierdził ich tożsamość. Pulkownik Wojciechowski oznajmił im, że w dalszym ciągu są żołnierzami polskiego lotnictwa, ponieważ przyjęli z rąk generała Strzebińskiego półroczny żołd. Dano im legitymacje i mundury żołnierzy armii polskiej.

Wtenczas rozstrzygnęło się ostatecznie, że cała „czwórka“ zostanie w polskim lotnictwie. Kosarz był zdecydowany, ale trzech Czesi woleliby jednak iść do swoich. I tak raz po cywilnemu udali się do czechosłowackiej placówki dyplomatycznej w Paryżu z żądaniem przeniesienia do jednostek czechosłowackich. Attaché lotniczy jednak zaraz na wstępie znowu zarzucił im dezercję i działanie na szkodę interesów Republiki Czechosłowackiej. Kiedy urzędnik zaczął znieważać ich działania wojenne w Polsce, František rozłościł się, i obwiniał ze zdrady dowództwo czechosłowackiej armii za wydanie Niemcom samolotów. Wezwana policja francuska ku ogólnemu zaskoczeniu odmówiła jednak aresztowania lotników, ponieważ wylegitymowali się polskimi dokumentami. Josef Balejka dodaje:

„Aby potwierdzić prawdziwość naszych dokumentów i tym samym ukończyć spór z czechosłowackim oficerem, policja odwozła nas do polskiego konsulatu, gdzie urzędnicy poręczyli za nas, a Francuzi nas przeprosili i odeszli.

- Chodźcie, chłopcy - odezwał się František - z tymi naszymi nadętymi biurokratami już się nie będziemy zadawać. Raczej zostaniemy z Wildą przy Polakach.

Od tego czasu František czuł żal do czechosłowackiego lotnictwa, i tak samo jak Kosarz już zawsze ubiegał się o przyjęcie tylko do polskich jednostek lotniczych, gdzie cenili go sobie wszyscy żołnierze, podoficerowie i oficerowie. Ja z Pavlovičem poszliśmy za nimi z koleżeńską solidarnością.“

Ostatnie dni 1939 r. upłynęły im na czekaniu na sformowanie się polskich eskadr na lotnisku w Le Bourget. W wigilię Bożego Narodzenia ubrali się odświętnie, nalali wino do pucharów i ustawili odbiornik radiowy na stację Praga:

„Później z radia zabrzmiała znana kołęda Cicha noc, święta noc... Wilda Kosarz,

który był z nas najstarszy, był żonaty i miał trzyletnią córeczkę Danę, wyciągnął fotografię swojej rodziny i rozplakał się. Po chwili nam wszystkim płynęły łzy po policzkach.

František nie wytrzymał tego długo. Wstał, otworzył okno i wyrzucił radio z trzeciego piętra“.

3 lutego 1940 r. zostali przeniesieni do szkoły lotniczej w Lyonie, gdzie odbywało się przeszkolenie na francuskie myśliwce Devoitine. Po trzech tygodniach wrócili wszyscy awansowani na plutonowych do Le Bourget. Ostatnim dniem, który spędzili we Francji wspólnie, był 3 marca 1940 r. W Paryżu poszli wyfotografować się na pamiątkę, a potem odjechali do swoich jednostek. Josef František był przeniesiony do Clermond Fernanda, Pavlovič do Mompelii, Balejka do Casaeux, a Kosarza wysłano do Brytanii, gdzie miał przygotowywać polskie skrzydła w RAF.

W walkach powietrznych we Francji, która wkrótce została zaatakowana przez hitlerowców, udział wziął z całej „czwórki“ tylko Josef František. W ciągu niespełna trzech tygodni zestrzelił dziesięć niemieckich samolotów, a inne zniszczył na ziemi, za co był później odznaczony francuskim krzyżem wojennym Croix de Guerre. W meldunkach bojowych jednak jego imię nie figurowało, ponieważ nie życzył sobie tego ze względu na bezpieczeństwo rodziny w Protektoracie.

Czescy lotnicy z „czwórki“ spotkali się ponownie 21 czerwca 1940 r. w Brytanii, w porcie Falmouth, gdzie niezależnie od siebie przyplynie w konwojach ewakuacyjnych. Zostali w polskim lotnictwie w bazie mieszczącej się w mieście uzdrowiskowym Blackpool w hrabstwie Lancashire na zachodnim wybrzeżu Anglii. Tutaj spotkali się wreszcie z Wilhelmem Kosarzem, który wziął do siebie na kwatery Františka, i dwulóżkowy pokój załatwił dla Balejki i Pavloviča.

Kiedy dowiedzieli się później o formowaniu się czechosłowackich skrzydeł w RAF, nie próbowali już zmieniać swego przydziału. Tylko najmłodszy Balejka wyobcowanie z kolektywu czechosłowackich lotników ciężko niósł, i tak raz bez wiedzy pozostałych napisał do czechosłowackiego attaché do Londynu. Odpowiedział mu

pulkownik Josef Berounsky, jego dawny dowódca. Radził, by na razie niczego nie zmieniać i zostać wśród Polaków. Jego reakcja podyktowana była widocznie toczącymi się rokowaniami o możliwościach utworzenia po wojnie konfederacji czechosłowacko-polskiej, popieranej przez władze brytyjskie. Ich postawę oceniano więc teraz pozytywnie i stawiano za przykład współpracy obydwu narodów w walce przeciw faszyzmom.

Po około trzech tygodniach zostali František i Kosarz skierowani na przeszkolenie na brytyjskie myśliwce Hurricany. František dostał przydział w powstającym właśnie 303 polskim dywizjonie myśliwskim RAF, nazwanym „warszawskim dywizjonem Tadeusza Kościuszki“. Kosarz przeszedł do 302 dywizjonu „poznańskiego“. Balejka z Pavlovičem, nie chcąc opuszczać przyjaciół, postarali się o to, by polskie dowództwo przeniosło ich do odwodów 303 dywizjonu.

W nowej sytuacji najlepiej radził sobie Josef František. W bitwie powietrznej o Brytanię stał się prawdziwym „asem“ lotniczym, był trzecim najskuteczniejszym lotnikiem alianckim z siedemnastoma zestrzałami pewnymi i jednym prawdopodobnym, czego dokonał jednak w najkrótszym czasie, bo od 2 do 30 września 1940 r. General Sikorski udekorował go osobście polskim orderem Virtuti Militari piątej klasy, otrzymał również dwukrotnie brytyjski medal Distinguished Flying Medal, a pośmiertnie także czechosłowacki Krzyż Wojenny. Następstwa napięcia nerwowego i ogólne zmęczenie organizmu były niewątpliwie przyczyną nieszczęśliwego wypadku, do którego doszło w dzień po jego dwudziestych urodzinach. 8 października 1940 r. w drodze powrotnej na lotnisku uderzył jego Hurricane po błędnych obliczeniach przy lądowaniu w drzewo i František zламаł sobie kręgosłup. Dopiero pośmiertnie został w polskim lotnictwie awansowany ze stopnia plutonowego na podporucznika, czechosłowackie dowództwo przyznało mu stopień nadporucznika.

Josef Balejka otrzymał pod koniec września urlop i odjechał do Northolt odwiedzić kolegów Františka i Kosarza. Kosarza nie zastał, był w tym czasie w akcji bojowej, ale z Františkiem długo rozmawiali o kra-

ju. František był pono bardzo podrażniony i skarżył się na zaburzenia wzroku, ale oficjalne przyznanie się do zmęczenia uważałby za przejaw tchórzostwa.

Pozostali trzej koledzy spotkali się na pogrzebie Františka 10 października 1940 r. na cmentarzu wojskowym w Northwood, gdzie został pochowany w polskim sektorze. Stali nad jego grobem w cichej zadumie jeszcze długo po odejściu gości pogrzebowych. Nie przeczuwali, że następnym w kolejności będzie Wilhelm Kosarz. On to żegnając się z nimi, prosił, by odszukali po wojnie jego żonę i opowiedzieli jej o jego losie. We wspomnieniach J. Balejka tak opisuje śmierć Kosarza:

„Przez ostatnie tygodnie życia prześladował go pech. Według wypowiedzi polskich pilotów z 302 dywizjonu, udało mu się wprawdzie podczas pierwszego lotu bojowego po powrocie z pogrzebu Františka zestrzelić Messerschmitt 110, ale zaraz potem jego maszyna znalazła się w celownikach nieprzyjacielskich myśliwców, została poważnie uszkodzona i Wilda musiał ratować się na spadochronie.

16 października zawadził Kosarz swoim nowym Hurricanem o linę zapory balonowej nad Londynem. Lina obcięła mu końcówkę skrzydła. Tylko dzięki nieprzeciętnej sztuce latania udało mu się pomimo tego wylądować w Hortholt. Miesiąc później balony zaporowe niebezpieczne zwłaszcza w czasie zachmurzenia okazały się dla niego fatalne. 14 listopada przyprządził młody, niedoświadczony dowódca angielski, sześć podporządkowanych mu samolotów do bliskości balonów akurat w momencie, gdy zaatakowały je Messerschmitty 109. Polskie samoloty miały mocno ograniczoną możliwość skutecznego manewrowania.

Maszyna Kosarza uderzyła w chmurach w balon, doszło do jej uszkodzenia, zaczęła płonąć i wraz z pilotem spadła na ziemię w pobliżu Mayfield w Sussex. W kilka dni później pochowaliśmy z Pavlovičem naszego przyjaciela. Jego grób znajduje się w odległości paru kroków od grobu Františka.“

W grudniu 1940 r. Balejka pożegnał się z Pavlovičem, który został powołany na szkolenie i służbę bojową w 303 dywizjonie. W marcu 1941 r. szkolenia na brytyjskich samolotach doczekał się wreszcie

również Balejka i 10 kwietnia powitali się na lotnisku 303 dywizjonu w Northolt z plutonowym Matějem Pavlovičem. Razem mieszkali potem w pokoju, który zajmowali wcześniej František z Kósarzem. Do późnej nocy snuli wspomnienia o przyjaciółach i cieszyli się, że w czasie pojedynków powietrznych będą nawzajem na siebie uważali. Nazajutrz Balejka odjechał na urlop „zaręczynowy“ do Blackpool, gdzie zastał go telegram o śmierci przyjaciela. Zginął w pojedynku powietrznym nad Francją, 21 kwietnia 1941 r., pod Le Tauquet i został pogrzebany na cmentarzu Boulogne-sur-Mer w północnej Francji.

Pozostaje już tylko dokończyć życiową historię jedyne go członka „czwórki“, który dożył dnia dzisiejszego. Josef Balejka umknął 13 maja 1941 r. niemieckim Messerschmittom 109 długim lotem nurkowym z wysokości sześciu tysięcy metrów, lecz nadmierne ciśnienie stało się przyczyną uszkodzenia organizmu. Mógł latać już tylko do wysokości czterech kilometrów, co było powodem usunięcia go z dywizjo-

nu 303. W październiku 1941 r. ożenił się. Do lata 1944 r. był w szkole lotniczej, a później po przeszkoleniu na Liberatora latał w 311 czechosłowackim dywizjonie bombowym w Zatoce Biskajskiej. We wrześniu 1945 r. powrócił do Czechosłowacji, przyjechała za nim również żona, ale ze względu na zmiany sytuacji politycznej obojwoje wyjechali już w 1946 r. z powrotem do Brytanii. W 1948 r. otrzymał obywatelstwo brytyjskie, w latach pięćdziesiątych był pilotem w Guayanie Brytyjskiej, był przedsiębiorcą w angielskim Dentonie, a jego wynalazek turbiny samochodowej został nawet wyróżniony na wystawie w Brukseli. Dopiero w 1975 r. uzyskał wizum wjazdowe do Czechosłowacji, gdzie w ostatnim czasie większą część roku spędza w Walskich Kłoboukach. Ma stopień pułkownika generalnego sztabu czechosłowackiej armii w rezerwie i wierzy w cudowną moc Panny Marii Świętohostyńskiej, której medalik towarzyszył mu i ochraniał w pełnych utrapień latach drugiej wojny światowej.



Jeden z Hurricaneów Mk. I, który należał do wyposażenia dywizjonu 303 w Northolt.