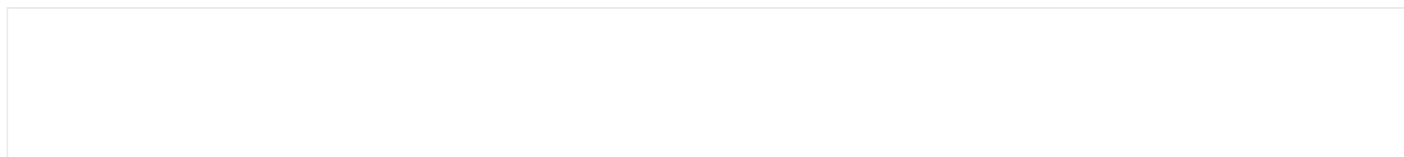


Ostatni lotnik

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





Bryan Desmond Jones w
1944 roku.

Barbara M. J. Kukulska

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

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

swoje życie Bogu!”

Dotrzymał obietnicy, został pastorem.

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

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



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



Bryan Jones na Bliskim Wschodzie, styczeń 1944 r,

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

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

Relacjonuje Bryan Jones:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

Pogoda była straszna!

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nagle, w samolocie zapanowała ciemność. Okazało się, że

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

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

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

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

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

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

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

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

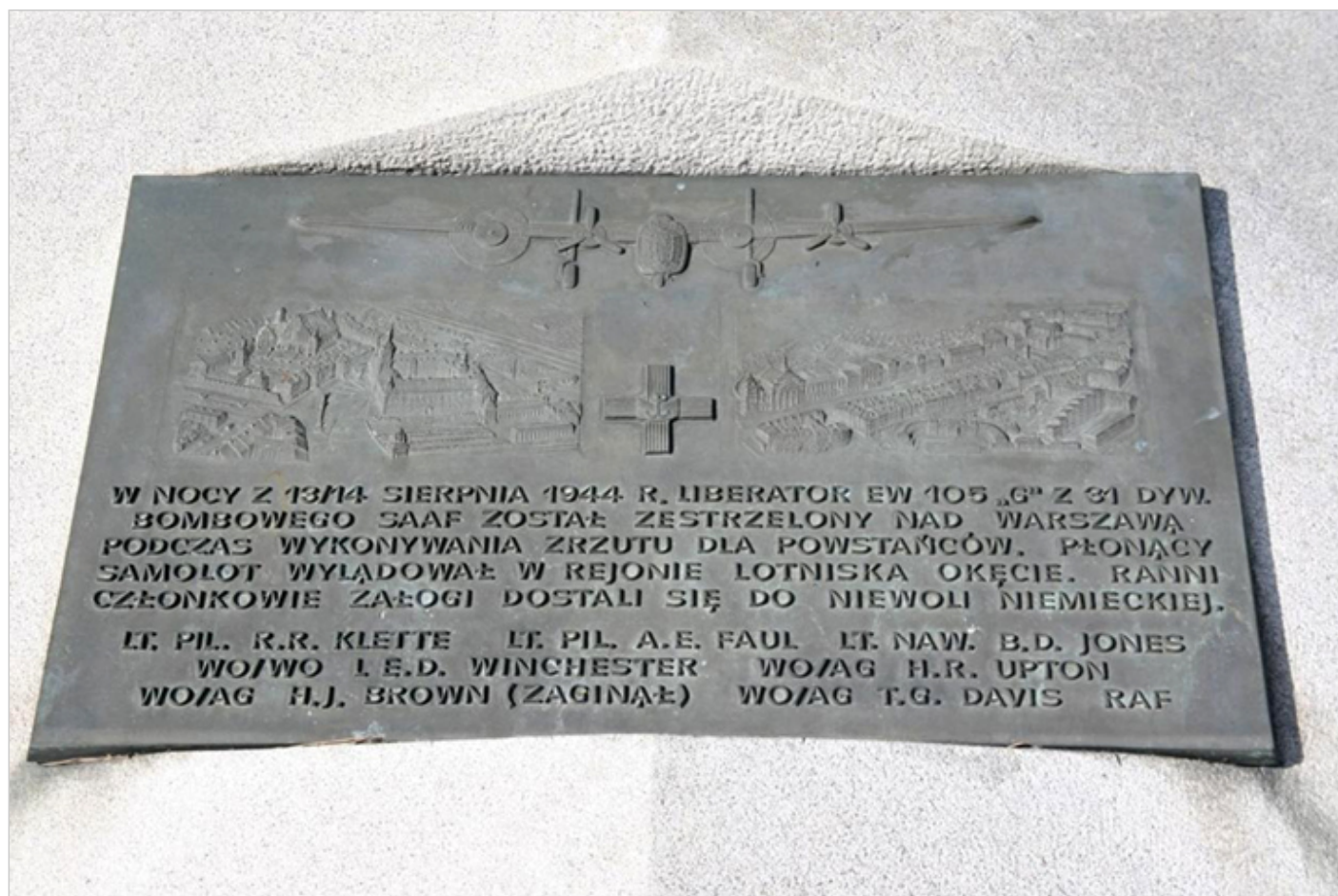
Po wyzwoleniu Polski, wrócił do Południowej Afryki i po wielu latach dotrzymał przyrzeczenia. Został pastorem.

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

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

posłuchał.

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



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

Źródło:

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

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

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