

JA.
BOLESŁAW KOZUB (7)

Po miesięcznej przerwie, związanej z przedstawieniem zarysu dziejów Sąspowa, powracam do opowieści o wojennych losach pochodzącego z Radawic Bolesława Kozuba. Dotąd poznaliśmy jego dzieje od lat młodzieńczych, przez czynną służbę wojskową w Krakowie aż po wojenną tułaczkę przez Węgry, Jugosławię, Włochy i Francję do Wielkiej Brytanii, gdzie jednostka naszego bohatera była wielokrotnie przenoszona, pracowała przy budowie bunkrów, schronów i różnorodnych umocnień.

Opowieść Pana Bolesława wzbogaca naszą wiedzę historyczną o punkt widzenia kaprala, który spędził wiele lat na obczyźnie walcząc o niepodległą Polskę. Możemy być dumni, że na jednym z najważniejszych frontów II wojny światowej nie zabrakło mieszkańca naszej gminy.

Powróćmy do opowieści Bolesława Kozuba.

W czerwcu 1941 r., w niedzielę, tuż po nabożeństwie, dowiedzieliśmy się o ataku Hitlera na Związek Radziecki. Przekazujący nam tę informację pułkownik stwierdził, że życzy obu stronom, by się wzajemnie pokonały.

Dwa miesiące później rozpocząłem kurs kierowców samochodowych. Byłem jednym z 300 kursantów, którzy przez 6 tygodni nie tylko uczyli się prowadzić samochody, ale także szczegółowo zapoznawali się z ich silnikami. Wojsko potrzebowało bardzo wielu kierowców, zwłaszcza, że krążyły wiadomości o planach utworzenia dywizji pancerniej. Po pozytywnym zdaniu egzaminów otrzymałem swój pierwszy samochód - półciężarowego morisa.

W listopadzie odbyły się pierwsze manewry wojska polskiego. Spotkałem na nich Kacza, z którym przez siedem lat pracowałem u Kurkiewicza w Krakowie. Kolejnym punktem mojego szkolenia był kurs komandosów.

Można powiedzieć, że szkoliliśmy się niemal codziennie. Musieliśmy przyzwyczaić się do ruchu lewostronnego, mie-

wienia długości w milach, stopach i calach; wyrażania ciężaru w uncjach i funtach a objętości w galonach. Układ dziesiętny był w Anglii zupełnie nieznanymi.

Powstaje dywizja pancerna

Wiosną 1942 r. otrzymałem tygodniowy urlop, który wykorzystałem na zwiedzanie Londynu. Jesienią rozpoczęło się formowanie I Dywizji Pancernej. Naszym znakiem rozpoznawczym, oprócz czarnych beretów, zostało skrzydło husarskie. Nawiązywaliśmy w ten sposób do chlubnych czynów króla Jana III Sobieskiego.

Mój pierwszy pojazd pancerny był dość prymitywny. Dopiero następny - Daimler, był wysokiej klasy. Był wyposażony w ciężki karabin maszynowy, pięciocentymetrowy przedni pancierz, napęd na wszystkie koła. Całymi dniami przebywaliśmy na ćwiczeniach.

W tym okresie poznałem Kathleen, z którą często się spotykałem, wspólnie spędziliśmy Święta Bożego Narodzenia. Wiedzy też

kwater w Szkocji. Boże Narodzenie 1943 r. upłynęło nam nad analizowaniem pogłosek o zbliżającym się terminie inwazji na kontynent. Byliśmy przekonani, że to już ostatnie święta na Wyspach Brytyjskich.

Poddano nas szczepieniom ochronnym, rozpoczęło się intensywnie zbrojenie naszej dywizji. Otrzymaliśmy najnowocześniejszy sprzęt i wyposażenie: od koszuł i butów aż po amerykańskie ciężkie czołgi typu Sherman i lekkie brytyjskie typu Cromwell. Ja jeździłem pojazdem pancernym typu moris, z wieżyczką, ciężkim karabinem maszynowym, wyrzutnią świec dymnych i radiostacją, której obsługi nauczyłem się na kursie.

Zostaliśmy wyposażeni także w ciepłe kombinezony, amerykańskie hełmy i mundury impregnowane substancją chroniącą przed infekcją po odniesieniu ran. Nasze przygotowanie ocenił naczelny dowódca brytyjski gen. Montgomery. Jego słowa można streścić następująco: „idziemy zniszczyć faszyzm”.



Baden Camp 1942 r.

naszą dywizję zasilili polscy ochotnicy z Ameryki Południowej.

Polskich żołnierzy w Anglii nie było zbyt wielu. Udało się sformować jedną dywizję pancerną i jedną brygadę spadochronową, nie licząc lotnictwa i marynarki wojennej.

Latem 1943 r. naszą dywizję przeniesiono ze Szkocji do Anglii. Pojazdy przemalowano na kolor pustynny i całe dni spędzaliśmy na forsownych ćwiczeniach z udziałem lotnictwa. Manewry te zapamiętałem bardzo dobrze, m.in. dlatego, że cofając swój samochód nieumyślnie uszkodziłem motocykl. Dowódca obciążył mnie kosztami naprawy i miałem dwie możliwości - albo sprzedać akordeon, albo wyrazić zgodę na potrącenie z żołdu. Wybrałem drugie rozwiązanie.

Pewnego dnia lotem błyskawicy rozszła się wieść o tragicznej śmierci Wodza Naczelnego gen. Władysława Sikorskiego. Polskie gazety „Dziennik Polski” i „Dziennik Żołnierza” donosiły o tajemniczych okolicznościach katastrofy na Gibraltarze.

Wkrótce inwazja

Po czterech miesiącach intensywnych ćwiczeń, już pod dowództwem gen. Stanisława Maczka, powróciliśmy do swych

Podczas ostatniego nabożeństwa na gościnnej szkockiej ziemi odśpiewaliśmy „Boże coś Polskę”. 17 kwietnia 1944 r. ruszyliśmy na południe, w kierunku Londynu. Po drodze zatrzymaliśmy się na tygodniowe manewry, by jeszcze lepiej poznać nowy sprzęt. Naszym „przeciwnikiem” była francuska dywizja pancerna.

28 lipca rozpoczął się załadunek na statki. Na pojazdach mojej kompanii pojawił się numer 11, znak PL i husarskie skrzydło. 2 sierpnia konwój był uformowany. W nocy obserwowaliśmy niemieckie latające bomby VI. Rano ujrzelśmy wybrzeża Francji. Wśród zatopionych przy falochronie siedmiu statków dostrzeżliśmy polski krążownik. Pod ostrzałem niemieckiej artylerii wylądowaliśmy przy pomocy płaskodennych łodzi na zdobytym przyczółku.

Brytyjsko-amerykańska inwazja trwała już dwa miesiące (od 6 czerwca). My nie braliśmy udziału w pierwszym uderzeniu, gdyż dowództwo przewidywało straty pierwszego rzutu na poziomie 70 procent. Po jednym dniu dywizja przestałaby istnieć i nie byłoby możliwości jej odtworzenia.

ciąg dalszy nastąpi

Opowieści wysłuchał ZYGMUNT KRZYSZTAŃEK