

Z Hieronimem „Frankiem" Kowalskim rozmawia Maja Netter

O małym Franku i dużym Hieronimie



Dlaczego mówimy do Pana Franiu, podczas gdy ma Pan na imię Hieronim?

W książce „Synowie pułków" opisano, jak zostałem Frankiem. Byłem ranny i znalazł mnie jeden z rosyjskich żołnierzy. W batalionie sanitarnym, który się mną zaopiekował, był taki czternastoletni Wołodia, który nie mógł wymówić słowa Hieronim, spytał więc, jakie są inne polskie imiona. Rzuciłem parę, w tym m.in. Franek. On to zaakceptował i tak zostałem Frankiem. Koledzy to podłapali i czasem nawet w urzędowych pismach zwracali się do mnie per Franek.

Chciałabym zapytać o Pana drogę życiową, która nie była prosta...

To nie była zwykła droga. Urodziłem się we Włocławku. Do 1939 roku mieszkałem w robotniczej dzielnicy Kozłowo. Ojciec był murarzem, pracował w Celulozie. Miałem siostrę i przyrodniego brata. Ojciec został powołany do wojska i nie wrócił. Początkowo mówili, że zginął, bo został ciężko ranny, ale okazało się, że wywieziono go do Niemiec do niewoli. Tam pracował jako murarz. W 1939 roku, kiedy Niemcy wkroczyli do Włocławka, to właśnie w Kozłowie, na Grzywnie, chcieli zrobić poligon. Były ogłoszenia, żeby mieszkańcy się wyprowadzili, ale nie każdy miał taką możliwość. Pewnego dnia Niemcy wpadli rankiem, gdy jeszcze spaliśmy i nagle rozległo się łomotanie do drzwi. „Natychmiast wychodzić z domu" – krzyczeli. Mama trzy dni wcześniej urodziła moją siostrę. Zaczęliśmy ją powolutku ubierać, ale Niemcy byli niecierpliwi, wpadli drugi raz i zaczęli strzelać. Zginęła moja babka, brat został ranny, do siostry też strzelali, bo poduszkę, którą była owinięta, podziurawiły kule. Mnie zasłoniła mama. Została śmiertelnie postrzelona. Po tej tragedii szukałem miejsca, gdzie mógłbym się ukryć. Chciałem pojechać do ciotki na wieś, ale ona też wkrótce została wysiedlona w okolice Białej Podlaskiej. Miałem wtedy sześć lat. Starszy brat, mimo postrzału w szyję, przeżył. Zaopiekowała się nim dalsza rodzina. Natomiast moją siostrę zabrała jedna z kuzynek do Nieszawy i tam ją wychowała. Siostra dożyła 60 roku życia. Moja druga babcia, od strony ojca, została wysiedlona z Grzywna

i znalazła się w okolicy Sandomierza. Szukała mnie. Dowiedziała się, że przebywam u obcych ludzi. Zabrała mnie do siebie. Myśmy z tej Białej Podlaskiej wędrowali pieszo. To było w 1940 roku. Pewien gospodarz przyjął mnie do siebie. Nie miał dzieci i chciał mnie nawet adoptować, ale babka nie wiedziała, czy mój ojciec żyje, czy nie. Pomagałem mu w gospodarstwie. Okazało się, że był dowódcą oddziału partyzanckiego Batalionów Chłopskich. Czasami zaszywał mi w starej kurtce jakieś papiery, które zanosiłem do partyzantów. Oczywiście nie wtajemniczano mnie w ich treść. Znałem tylko drogę, jaką mam iść, a gdyby złapali mnie Niemcy, miałem powiedzieć, że zabłądziłem. Parę razy zresztą mnie złapali, ale zazwyczaj puszczali wolno. W roku 1945 dochodziły do nas informacje, że zbliża się front. Słychać było katiusze. Front stanął na Wiśle. 15 stycznia rozpoczęła się ofensywa zimowa. Ten gospodarz, u którego mieszkałem, powiedział do mnie: „słuchaj, idziemy na wschód w kierunku Wisły, bo chyba coś się tam szykuje". Poszliśmy z sześcioma partyzantami nad Wisłę. Pociski latały w jedną i w drugą stronę… Strzelano do cywilów. W pewnym momencie poczułem jakieś uderzenie w rękę i zemdlałem. Kula przeszła na wylot. Zostałem uratowany przez przypadek. Po prostu potknął się o mnie rosyjski żołnierz i zaniósł sanitariuszom. Byłem też ponoć bardzo zmarznięty. Musieli mnie reanimować. Gdy powiedziałem im, że nie mam nikogo, oni na to: „Wobec tego zostaniesz na razie u nas". Moje rzeczy były całe we krwi, więc ubrali mnie w swoje mundury. Front szedł dalej i po półtora miesiąca pobytu u Rosjan dopędziliśmy polski 6 Batalion Saperów. Tam zostawili mnie Rosjanie, mówiąc: „Macie tu swojego człowieka". Pobyt u nich był na tyle owocny, że nauczyłem się rosyjskiego. Konkretniej – Wołodia mnie nauczył. Towarzyszyłem im przy budowie mostów na Obrze i wraz z nimi dotarłem aż do Berlina.





Po zakończeniu wojny wróciliśmy w okolice Szczecina, aby stawiać drewniane mosty, a mój batalion został przydzielony do 1-go Pułku Saperów, który stacjonował we Włocławku. Tam przebywałem do 1947 roku. Potem posłali mnie do szkoły.

Ile Pan miał lat?

Miałem dwanaście lat, na froncie nauczyłem się pisać i czytać. Zostałem przyjęty do trzeciej klasy. Musiałem mocno podciągnąć się w nauce, żeby nadrobić zaległości...

W Berlinie dostałem stopień kaprala. Miasto było bardzo zniszczone. Jakiś oddział miał zadanie zdobycia jednej z ulic i poszedł za daleko. Ostrzeliwała go własna artyleria, więc dowódca wysłał do artylerzystów swoich gońców, ale ci nie wrócili.

Ja jakoś dostałem się do tych Rosjan i powiedziałem, żeby nie strzelali. Wróciłem, zameldowałem, że wszystko jest w porządku. Za to dostałem stopień kaprala. Później, po latach, otrzymałem Virtuti Militari. Wojna się skończyła i nasz batalion został przeniesiony do Kazumia, gdzie budowaliśmy most pontonowy na Bugu. Tam spotkałem lotników. Na tym moście sprawowałem funkcję dowódcy przepuszczającego pojazdy. Jak widziałem, że zbliżają się lotnicy, to wstrzymywałem ruch i przepuszczałem ich jako pierwszych. Kiedyś wzięli mnie na lotnisko, gdzie stacjonowali, abym mógł zobaczyć z bliska samoloty. Pokazali mi wszystkie cuda. Wtedy pomyślałem sobie: „chyba już tu zostanę", ale trzeba było jakoś załatwić moje przeniesienie. Poprosiłem o to dowódcę Batalionu Saperów, pojechałem do niego specjalnie do Włocławka. Odmówił, powiedział, że będę oficerem, ale jako saper. Wróciłem więc i dowódca pułku lotniczego załatwił to telefonicznie za mnie. Tak oto przyjęto mnie do 1. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego Warszawa.

Potem został Pan pilotem Pułku…

Pierwszym dowódcą był płk Wicherkiewicz i to właśnie on mnie przyjął, był to wspaniały człowiek. Później zdjęli go ze stanowiska, zastąpił go ktoś inny. Podczas wojny został zestrzelony nad Warszawą i dostał się do niewoli. Jakoś z niej uciekł. Skazano go za to na karę śmierci za zdradę ojczyzny. Wiem, że miał jakieś trudności rodzinne, czasami przekazywałem listy od niego do narzeczonej. Wiadomo – kiedyś nie było telefonów, wszystko załatwiało się listownie. Odsiedział w więzieniu piętnaście lat, potem przebywał gdzieś w okolicach Jeleniej Góry. Gdy odbywało się święto Pułku, dostałem zadanie pojechania do niego i zaproszenia na tę uroczystość. Z Mińska Mazowieckiego udałem się na zachodni dworzec, tam zatrzymał mnie patrol, który kazał mi wracać do jednostki. Później historycy mówili, że on jednak był zdrajcą. Teraz można mówić różne rzeczy… osobiście nie wierzę, że mógł cokolwiek powiedzieć Niemcom. Przecież oni znali organizację Pułku na pamięć…

Jak skończył się jego los?

Został malarzem, takim zwykłym, pokojowym… Zmarł śmiercią naturalną. Ja z kolei uczęszczałem do szkoły. W czasie wakacji pracowałem na sprzęcie lotniczym – byłem mechanikiem samolotowym. W Pułku skończyłem kursy na młodszego specjalistę lotniczego. W 1953 roku, po maturze, zdałem egzamin do Wojskowej Akademii

Technicznej w Warszawie na Bemowie. Drugi egzamin był do oficerskiej szkoły lotniczej. Jeszcze wcześniej, bo w 1950 roku, skończyłem kurs szybowcowy w Malborku, a w 1951 roku samolotowy w Aeroklubie Warszawskim. Kiedy zaczynałem szkołę oficerską, byłem już mocno zaangażowanym pilotem. Miałem oczywiście trzy mewki szybowcowe. Latałem na samolotach amerykańskich, pierwszym był Piper Cub. Szkołę oficerską skończyłem w 1956 roku z dobrymi notami. Miałem możliwość wybrania jednostki. Oczywiście wybrałem 1 Pułk! Awansowałem na stopień kapitana. Kiedy pojawiły się najnowsze samoloty typu MIG-21, poprosiłem o przeniesienie. Znajdowały się one właśnie tu, w Poznaniu, a konkretniej w Krzesinach. Po przeszkoleniu myślałem, że wrócę do Pułku, ale Poznań mi się spodobał i zostałem.

Podobno był Pan pierwszym, czy jednym z pierwszych pilotów, którzy latali na najszybszych samolotach, nawet na nośnikach broni jądrowej...

MIGi-21 były samolotami myśliwskimi, natomiast Su-20 służył właśnie do przenoszenia broni jądrowej. Zadanie Obrony Powietrznej Kraju stanowiło zwalczanie celów powietrznych, nie naziemnych. W związku z tym żadnej broni jądrowej nie przenosiliśmy. Byliśmy po prostu przygotowani na różne ewentualności. Może nie należałem do pierwszych, którzy zaczęli latać, bo najpierw taka grupa z Poznania pojechała do Związku Radzieckiego i tam robiła kurs teoretyczny. Byłem w pierwszej grupie, która szkoliła się w Polsce, w Modlinie, a potem w Poznaniu. Później jeździłem po Polsce i szkoliłem pilotów.

Jest Pan autorem rekordu szybkości w przelocie między Poznaniem a Warszawą.

Dowódcy chcieli sprawdzić, w jakim czasie samolot znajdzie się nad Warszawą po starcie z Poznania. Oczywiście nie byłem uzbrojony w żadne rakiety, chociaż powinienem być. Lot trwał osiem minut. Miałem za zadanie wylądować w Mińsku Mazowieckim. Wylądowałem, zatankowałem i przyleciałem do Poznania.

Mówi się, że gdy z Tatr zaczyna wiać halny, to tylko piloci szybowców cieszą się, że będzie „fala". Czy właśnie w takich okolicznościach zrobił pan Diamentowego Dedala?

Mam Dedala 10, czyli jako dziesiąta osoba w Polsce zdobyłem to odznaczenie. Jest to nagroda dla starych instruktorów. Po 25 latach służby, w 1988 roku zostałem zwolniony do rezerwy – miałem 57 lat. Latając na MIG-ach, do ostatniego dnia byłem na dyżurze bojowym. Uważałem się za zbyt młodego człowieka, by tak szybko z tym skończyć... Wcześniej zrobiłem uprawnienia instruktorskie cywilne. Mam licencję samolotową, szybowcową i nawet namawiałem do tego kolegów. Niektórzy poszli w moje ślady. Później zdobyłem Złotą Odznakę Szybowcową i tylko dwa diamenty – chyba za bardzo litościwy byłem (śmiech). Podczas pięknych warunków do długich przelotów często odstępowałem swój szybowiec innym kolegom.

Które z tych odznaczeń najbardziej Pan ceni?

Chyba najbardziej cenię sobie przyznawane jeszcze w czasie wojny odznaczenie, jakim jest tytuł Zasłużonego Pilota Wojskowego. Otrzymywało się je za znaczące osiągnięcia. Miałem ponad dwa tysiące godzin na MIGach-21, latałem we wszystkich warunkach, i w dzień, i w nocy. To było elitarne wyróżnienie, które dostawali tylko dwaj piloci w ciągu roku. Gdy sprawowałem funkcję dowódcy eskadry, dostałem złotą odznakę. Nie ma się czym chwalić, ale dostałem również list pochwalny od pierwszego sekretarza – Edwarda Gierka. Mam go do dziś, jest to kawałek historii...

Posiadam też tytuł pilota samolotowego klasy mistrzowskiej. Klasa mistrzowska polega na tym, że latało się w każdych warunkach i o każdej porze dnia i nocy. Egzaminy teoretyczne, które odbywały się co roku, należało zdać na najwyższe oceny. Dopiero po pięciu latach, jak ktoś utrzymywał ten wysoki poziom ocen, zaliczał kurs praktyczny.

Ostatnie odznaczenia, takie jak Dedal, również dają mi sporo satysfakcji, a ludzie doceniają moje doświadczenie.

Jako jeden z pierwszych latał Pan na Fregacie i prezentował ją Pan na Air Show w Radomiu.



Cieszyła się wielkim zainteresowaniem. Robiłem w powietrzu przelot niski, leciutki przewrocik i przejście nad pasem. Wyłączyłem silnik przed zejściem do lądowania i tuż nad ziemią go włączyłem. Chodziło o to, by pokazać możliwości samolotu. Fregata jest może troszeczkę podatna na boczny wiatr. Obecnie przechodzi testy w tym aspekcie i myślę, że da się ten mankament zniwelować. Zostaną dodane malutkie kółeczka na skrzydłach i po jednym z tyłu i z przodu. Przy bocznym wietrze sterować się będzie tylko tymi kółeczkami i sterem kierunku.

Jak widzi Pan rolę motoszybowców w kształceniu młodzieży?

Uważam, że to bardzo dobra inicjatywa. Motoszybowiec daje możliwość startu. Jest to ważne, gdyż wiele szybowców rozbiło się, lądując w terenie przygodnym. Główny powód stanowił fakt, że czasami piloci chcieli za wszelką cenę utrzymać się w powietrzu i dopiero w ostatnim momencie szukali sobie miejsca do lądowania. Natomiast na motoszybowcu w dowolnym momencie można włączyć silnik i poszukać bezpiecznego lądowiska. Są takie motoszybowce, które pozwalają normalnie wystartować i wyłączyć silnik. GPS od razu pokazuje stan silnika, przy dolocie włącza go i oblicza odległość. Sprawdzają się więc w profesjonalnych zawodach. Czas oczekiwania na możliwość odbycia lotu jest w aeroklubach bardzo długi. Natomiast motoszybowiec można sobie wstawić w każdej chwili do hangaru, podkołować i latać.