

Adolf Kubala

Wspomnienia ze służby w polskiej wojskowej jednostce specjalnej na Bliskim Wschodzie

Przegląd Historyczno-Wojskowy 12 (63)/5 (238), 196-200

2011

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

WSPOMNIENIA ZE SŁUŻBY W POLSKIEJ WOJSKOWEJ JEDNOSTCE SPECJALNEJ NA BLISKIM WSCHODZIE

W Polskiej Wojskowej Jednostce Specjalnej w Doraźnych Siłach Zbrojnych Organizacji Narodów Zjednoczonych na Bliskim Wschodzie służyłem od grudnia 1973 do lipca 1974 roku.

Byłem dowódcą drużyny dowozu wody, sekretarzem oddziałowej organizacji partyjnej, następnie zastępcą dowódcy do spraw politycznych Zgrupowania „Suez”. „Na stanie” miałem również samochód GAZ-69, którym przejechałem po drogach egipskich miast i po pustyniach 24 tys. km.

22 grudnia 1973 rok, lotnisko Kraków. Wieje silny wiatr oraz pada deszcz ze śniegiem. O godz. 18.00 samolot podchodzi do startu. Nastrój na pokładzie dobry, chociaż wszyscy w skupieniu wychodzimy w powietrze. Nawrót nad Kraków i pilot kieruje samolot na Bliski Wschód. Przelot nad Czechosłowacją, Węgrami i Jugosławią, Bułgarią, Grecją, lecimy nad Atenami – cudowne miasto z lotu ptaka, wyspa Kreta. Lecimy na wysokości 8600 m. Jesteśmy nad Morzem Śródziemnym, widoczność bardzo dobra, niebo bezchmurne. Zauważamy dużą liczbę statków. Kończy się morze i zaczyna się ląd, ale ląd tak bardzo odmienny od naszego. To tereny pustynne w kolorze żółtopopielatym, z dużą liczbą wzniesień, bez roślinności i drzew. Gdzieniedzie plama jakiejś suchej trawy. To Afryka, to pustynia, która na nas czeka, w której mamy wykonywać zadania. To pustynia, jak się później okazało, bardzo ciężka. I wreszcie jesteśmy nad Kairem. Ogromne miasto. Lądujemy. Czekają już na nas samochody i koledzy, którzy przylecieli tu wcześniej.

Jesteśmy na ziemi egipskiej. Ciepło, 28°C. Po serdecznym powitaniu udajemy się do obozu, a właściwie do naszego miasteczka namiotowego w Heliopolis, dzielnicy Kairu. Jesteśmy nieco zmęczeni 5-godzinnym lotem. Udajemy się na posiłek i spotkanie z dowódcą jednostki, płk. Jaroszem. Następne dni upłynęły pod znakiem przygotowań do świąt Bożego Narodzenia. Wigilia – kolacja jak każda inna, chociaż daje się zauważyć u wszystkich pewne skupienie. Każdy był myślami przy rodzinach i najbliższych, którzy pozostali daleko w kraju.

25 grudnia udajemy się do Aleksandrii po samochody, które nasze statki przetransportowały z kraju. Aleksandria to piękne miasto nad Morzem Śródziemnym.

Po rozładowaniu samochodów, krótki przegląd wozów i pierwsza jazda w ruchu bardzo odmiennym od obowiązującego w naszym kraju. W Egipcie nie istnieją przepisy drogowe, nie używa się świateł kierunkowych, zmianę kierunku sygnalizuje się rękoma. Kierowcy egipscy jeżdżą bardzo szybko, aczkolwiek ostrożnie. Mimo to spotyka się bardzo dużo pojazdów pogniecionych w wyniku stłuczek. Bardzo rzadko spotyka się pojazdy z całymimi lampami tylnymi lub przednimi.

Proszę sobie wyobrazić, że wieczorem pojazdy poruszają się bez oświetlenia. Samochody jeżdżą w obu kierunkach po ulicach jednokierunkowych, a w samochodach osobowych

jeździ tyle osób, ile może się zmieścić. Zdarza się, że z otwartego bagażnika zwisają tuż nad jeźdźnią nogi pasażera.

W autobusach tyle osób, ile może się pomieścić. Wykorzystuje się również zderzaki i dachy. Osoby, które jadą na zewnątrz autobusu, tramwaju czy pociągu nie mają obowiązku uiszczania opłaty za przejazd.

Pierwsza jazda z Aleksandrii do Kairu była bardzo ciężka. Kolumna liczyła trzydzieści cztery pojazdy, a odległość jest bardzo duża – 240 km. Mimo wszystko przebiegła dość sprawnie.

Akcji przeprowadzania samochodów z Aleksandrii do Kairu było kilkanaście. Nowy Rok przypadło nam spędzić w porcie w Aleksandrii. Pluton dowozu wody wypełniał bardzo ważne zadanie – dostarczał wodę wszystkim kontyngentom Doraźnych Sił Zbrojnych Organizacji Narodów Zjednoczonych. Na przygotowanie się do tego zadania mieliśmy mało czasu, bo już 8 stycznia rozpoczął się dowóz wody na 101 kilometr szosy Kair–Suez. Kolumna składała się z kilku cystern pod dowództwem st. chor. Ryszarda Grzegorzowskiego. Ja byłem jego pomocnikiem i zarazem kierowcą. Po wyjeździe z Kairu, którego ulice są zatłoczone samochodami, pieszymi oraz stadami osłów, kóz, a nawet wielbłądów, skierowaliśmy się na szosę łączącą Kair z Suezem. Tuż za miastem rozciąga się pustynia. Wokoło morze piasku, gdzieniegdzie tylko kępki trawy pustynnej, tereny z dużą liczbą pagórków i wzniesień. W tym czasie na szosie nie ma prawie ruchu, poruszają się po niej jedynie pojazdy wojsk egipskich. Żołnierze egipscy pozdrawiają nas gorąco. Dojeżdżamy do 101 kilometra. Na poboczach drogi, podobnie jak i w głębi pustyni, dużo pól minowych, ogromna liczba rozbitych samochodów, czołgów, pozrywane linie wysokiego napięcia, powalone stalowe słupy, na szosie i na poboczu leje po bombach lotniczych.

Szosa zamknięta zaporą z drutu kolczastego. Najpierw posterunek fiński, a 50 m dalej posterunek izraelski, obok którego dwa uzbrojone transportery opancerzone z załogą. Stoją po dwa namioty izraelskie, fińskie i obserwatorów. Rozmawiamy tam z obserwatorem radzieckim i francuskim.

Żołnierze i oficerowie izraelscy zbliżają się do naszej grupy i robią zdjęcia. Wodę przepompowujemy do zbiorników i cystern fińskich. W tym czasie wchodzimy do schronów uprzednio wykonanych przez naszych saperów.

W czasie dowozu wody na 101 kilometr kilkakrotnie obserwowaliśmy próbę przedostania się kolumn egipskich z żywnością do 3 Armii, która była okrążona przez siły izraelskie i potrzebowała wody i żywności. Kolumna składała się z kilkudziesięciu wozów, ale posterunek izraelski przepuszczał po dwa–trzy samochody dziennie. Mieliśmy możliwość obserwować luzowanie tej armii. Powracający żołnierze bardzo się cieszyli, że są wolni, śpiewali, a nawet tańczyli na samochodach. Byli bardzo szczęśliwi, ale zarazem bardzo wyczerpani i wygłodzeni.

18 stycznia na 101 kilometrze podpisano porozumienia o rozdzieleniu walczących wojsk i utworzeniu strefy buforowej. Byliśmy tam wówczas. Nasza grupa cieszyła się wielkim zainteresowaniem obecnych tam wówczas kilkudziesięciu fotoreporterów z całego świata.

Na 101 kilometrze byłem świadkiem jeszcze jednego wydarzenia. Kilka dni po podpisaniu porozumienia nasza kompania otrzymała zadanie przetransportowania kontyngentów senegalskich z Kairu do Suez. W związku z tym siły zbrojne Izraela miały wycofać się

w tym dniu z rejonów zajętych, aż po 101 kilometr do godz. 12.00. Nasza kolumna z żołnierzami kontyngentów senegalskich znalazła się na 101 kilometrze nieco wcześniej. Zatrzymano nas, ponieważ jednostki Izraela opuszczały rejon. Nie byłoby w tym nic nadzwyczajnego, gdyby nie to, że Izrael, wycofując się, niszczył i palił wszystko co było możliwe. Zapasy min i różnej amunicji wysadzali oraz palili składy materiałów pędnych. Rozlegały się wybuchy o niesamowitej sile i niezliczone pożary, czarny dym rozciągał się nad pustynią. Widok nieprzyjemny.

Ruszyliśmy. Za 101 kilometrem wzdłuż drogi aż do samego Suezu ciągnęło się złomowisko rozbitych samochodów, niektóre jeszcze płonęły, oraz rozbitych czołgów egipskich i izraelskich.

Szosa bardzo zniszczona. Obok niej pociski, miny, porzucone produkty żywnościowe, umundurowanie. Wśród tego wszystkiego nadpalone zwłoki żołnierzy. Dojeżdżamy do Suezu, widać już pierwsze zabudowania. Domy zniszczone doszczętnie lub nadające się jedynie do rozbiórki.

Objeżdżamy miasto. Po drodze widzimy padnięte bydło. Oddychamy przez chusteczki, bo inaczej nie można.

Po utworzeniu strefy buforowej zadania plutonu dowozu wody zwiększyły się, ponieważ wodę trzeba dowieść na posterunki w niej roztawione. Strefa buforowa obejmowała tereny od Port Saidu do Zatoki Sueskiej, gdzie w głębi pustyni utworzono posterunki kontyngentów senegalskiego, ghańskiego, austriackiego, fińskiego, szwedzkiego, indonezyjskiego, irlandzkiego, do których nasz pluton rozpoczął dostarczanie wody. Było to zadanie, jak się okazało, bardzo ciężkie. Trzeba się było przedzierać drogami zasypianymi piaskiem, pokonywać wielkie wydmy, istniało niebezpieczeństwo najechania na minę. Trzeba było bardzo uważać i kontrolować drogę. Obok drogi i na całej pustyni znajdował się porzucony rozbity sprzęt, czołgi i samochody, działa, wyrzutnie raketowe, samoloty oraz różna amunicja.

Ogromne pola minowe, szczątki ofiar, dużo zwłok, szczególnie na polach minowych. Gdy znaleźliśmy się tu pierwszy raz, byliśmy przygnębieni. Mieliśmy wrażenie, że walki toczyły się tu parę dni temu. Później przyzwyczailiśmy się do tego widoku.

Z Kairu wyjeżdżaliśmy już o godz. 6.30, aby do strefy buforowej dotrzeć w godzinach południowych. Uderzał nas żar i gorące powietrze, często temperatura sięgała 48°C, a w kabinie samochodu było o wiele więcej.

Zabieraliśmy jedną cysternę dla siebie, aby w drodze powrotnej nieco się ochłodzić.

Kierowcy rozbierali się do pasa i wchodzili pod wodę spływającą z zaworów. Niewiele to pomagało, gdyż cysterna była tak nagrzana, że nie można było dotknąć blachy, stąd i woda w niej była ciepła. Często spotykał nas chamsin, tj. burza piaskowa. Wiatr z ogromną siłą sypie piaskiem, przy tym jest bardzo gorąco, dosłownie tak, jakby ktoś otworzył piec hutniczy. Widoczność jest ograniczona do 10 m, a nawet mniej. Temperatura dochodzi do 50°C. Pot spływał po ciele, jak deszcz podczas ulewy. W oczach, w uszach, w ustach jest pełno piachu. Po burzy piaskowej nie mogliśmy się poznać, bo całe ciało pokrywał żółty pył piaskowy. Później powrotna była jeszcze trudniejsza, bo wracaliśmy w godzinach największego upału.

Do obozów docieraliśmy między godz. 17.00 a 18.00. Po powrocie należało przejrzeć wozy, aby następnego dnia wcześniej rano wyruszyć na trasę. Nie mieliśmy wolnej chwili, nie było

sjesty, nie było święta ani niedzieli. Bez względu na wszystko trzeba było dowieźć odpowiednią ilość wody i w odpowiednim czasie. Kiedy inni odpoczywali, my musieliśmy pracować.

Na drodze naszego przejazdu było miasto Suez. Niegdyś liczyło ono 300 tys. mieszkańców, a dziś jest wymarłe. Można spotkać tu jedynie żołnierzy egipskich. Zniszczenia sięgały 90%. Na ulicach, wśród zwalów gruzu, pełno zniszczonego lub uszkodzonego sprzętu wojkowego.

Dwa razy dziennie pokonywaliśmy Kanał Sueski, przeprawiając się przez most pontonowy zbudowany przez żołnierzy egipskich. Nad kanałem Izrael wybudował ogromne umocnienia, bunkry i zasieki nafaszerowane minami. Żołnierze egipscy musieli wykazać wielkiego ducha walki i przelali wiele krwi, by zdobyć te umocnienia.

Wodę dostarczaliśmy do Fanary, nad Wielkie Jezioro Gorzkie, gdzie od siedmiu lat stoją nasze statki oraz kilka z innych państw. Spotkaliśmy się z załogami tych statków, było to bardzo wzruszające, bo przez tyle lat nie widzieli się z rodakami. Przekazali nam wrażenia z wojny. Walki powietrzne toczyły się nad ich głowami, pociski spadały tuż obok statków. W jeziorze leżą zatopione samoloty i helikoptery.

Bywaliśmy również w Homtarii, gdzie byliśmy świadkami przekazywania przez Izrael zwłok egipskich żołnierzy.

Po czterech miesiącach, 1 maja, zarówno pluton, jak i drużyna dostarczania wody zostały przerzucone na stałe do Suez, aby zmniejszyć „ramię dowozu wody”.

6 marca nasz pluton obchodził mały jubileusz, dowożąc wodę, przejechaliśmy bowiem 100 tys. km. Było to również moje święto, ponieważ jako pierwszy przejechałem 10 tys. km za kierownicą samochodu GAZ-69. 22 kwietnia pluton dowozu wody miał na koncie już przejechanych 300 tys. km. Był to ogromny wysiłek, ale były powody do radości. Kierowcy byli bardzo młodzi i niedoświadczeni, pracowali w trudnych warunkach terenowych, klimatycznych i w odmiennym ruchu, a mimo to wszyscy stanęli na wysokości zadania. Nie było awarii ani wypadku. Samochody spisywały się wspaniale. Zakłady w Starachowicach mogły być dumne ze swej produkcji.

Jak już wspomniałem, pluton dowozu wody znalazł się w Suezie. Warunki pracy znacznie się poprawiły: krótkie „ramię dowozu”, warunki bytowe dobre, mieszkanie w starych budynkach o niezłym stanie, mamy więcej czasu na odpoczynek. Suez zaczyna się powoli zaludniać i rozpoczyna się usuwanie zniszczeń.

Nie jestem w stanie omówić wszystkich problemów i sukcesów plutonu dowozu wody. Pozostanie to na zawsze w pamięci wszystkich z tego plutonu. Wzorowe wykonywanie zadań leżało na sercu każdego. Był to zespół zgrany, pracowity i ambitny. Żołnierze służby zasadniczej oraz kadra zawodowa robili wszystko, aby być wzorem dla żołnierzy wszystkich kontyngentów.

Działalność naszego plutonu to ¼ zadań, które otrzymała jednostka. Pozostałe plutony również wykonywały bardzo ważne zadania.

Nasza jednostka była wzorem dla pozostałych kontyngentów pod każdym względem. Dowódcy wszystkich kontyngentów i żołnierze podziwiali panujący w naszym obozie porządek, park samochodowy, stołówkę, klub, kawiarnię i nasze wyposażenie kulturalno-oświatowe oraz medyczne. Furorę robiły nasze namioty. W związku z tym ONZ zakupił

w naszym kraju kilkaset namiotów, aby poprawić warunki bytowe żołnierzy wszystkich kontyngentów.

Bardzo często naszą jednostkę wizytowały delegacje i dowództwa wszystkich kontyngentów. Bywali dziennikarze i korespondenci z różnych państw. Odwiedził nas dowódca Doraźnych Sił Zbrojnych ONZ, gen. por. Siilasvuo, a także sekretarz generalny ONZ, Kurt Waldheim. Wystawili naszej jednostce bardzo wysokie oceny. Na ręce dowódcy, płk. Jarosza, wpływały listy pochwalne, uznaniowe, podziękowania za sprawne i wzorowe wykonywanie zadań na wszystkich kierunkach. Żołnierze wszystkich kontyngentów odnosili się do nas z szacunkiem. Największą sympatią darzyli nas Austriacy, żołnierze Senegalu i Danii.

Rozmawiałem, wraz ze st. chor. Grzegorzewskim, z sierżantem kanadyjskim pochodzenia polskiego. Dobrze mówił po polsku. Powiedział, że byli bardzo ciekawi z czym Polacy przyjadą do Egiptu i jak będą pracować. Byli bardzo zaskoczeni, ponieważ mieli inne wyobrażenie o naszym wojsku.

Ze zdrowiem nie było większych problemów. Po wyczerpaniu się zapasów żywności, korzystaliśmy z produktów dostarczanych przez UNEF. Pochodziły one głównie ze Stanów Zjednoczonych Ameryki, Kanady, Niemieckiej Republiki Federalnej oraz Danii i różniły się od naszych. Wśród żołnierzy zaczęły występować dolegliwości żołądkowe, ale nasze służby medycznej szybko opanowały sytuację. Dawały się, niestety, we znaki komary, muchy, mrówki i wszelkie robactwo. Kilka razy spotkaliśmy skorpiony i żmije.

Były też kłopoty z korespondencją. Wielokrotnie listy i widokówki nie dochodziły do adresata, ginęły. Zarówno my, jak i nasze rodziny w kraju czekaliśmy z utęsknieniem na każdą wiadomość. Najważniejszy był dzień, w którym przychodziła poczta. Był wtorek. Tydzień liczył się od wtorku do wtorku. Był to prawdziwie świąteczny i najważniejszy dzień. Zdarzało się, że samolot lądował bardzo późno, o godz. 23.00 albo i później. Nikt nie kładł się jednak spać, wszyscy czekali na pocztę.

30 czerwca 1974 roku żegnamy kolegów odlatujących do kraju. Serdecznie pożegnaliśmy ludzi, z którymi spędziliśmy ponad pół roku, realizując trudne i odpowiedzialne zadania. Są szczęśliwi, roześmiani, zadowoleni, że wracają do kraju, do rodzin, do najbliższych. Ja i ppor. Stybalski pozostajemy, aby wprowadzić tych, którzy mają nas zastąpić. Do kraju odlatujemy z ostatnią grupą 4 lipca 1974 roku. Czekamy na ten moment, licząc godziny i minuty.

Bardzo stęsknimy za krajem, za rodzinami i najbliższymi. Jesteśmy dumni z tego, że powierzone zadania wykonaliśmy dobrze. Pracowaliśmy w bardzo ciężkim klimacie i trudnych oraz niebezpiecznych warunkach, ale dzięki naszej rozwadze i doświadczeniu nikomu nic się nie stało. Zadowoleni staniemy przed naszymi przełożonymi i dowódcami, by zameldować powrót z dobrze wykonanej misji w sprawie pokoju.

1 lipca 1974 roku żegnamy się z kolegami, którzy pozostają w Egipcie, aby kontynuować misję w Doraźnych Siłach Zbrojnych Organizacji Narodów Zjednoczonych. Jest godz. 21.25. Siedzimy przy stole zastawionym różnymi alkoholami. Pijemy kawę i palimy papierosy. Wspominamy razem przeżyte chwile.