

WIRZYDEŁA

Wiadomości ze Świata

ROK XXVII
Grudzień, 1967 r.

WINGS — Periodical of the Polish Air Force Association.

Nr 94/580
December 1967.

SERCE NA ROSSIE

Serce, serce na Rossie, któreś tam usnęło,
By jeszcze jednym w ziemi ostrobramskim ziarnem
Obradzać, jak Mickiewicz, i trwać jak Jagiełło,
Pod niebem prawd tak żywych, że aż legendarnem —
Dzisiaj, gdy noc okrutna z wszystkich stron zapadła
I od zachodu mroczy po wschód widnokreśli,
Odezwij się w tym kraju, gdzie błędzą widziadła
I duchy dawnych czasów i dawnej potęgi,
Uderz głośno pod płytą i wyjdź między ludzi
I niezbędne zaklęcie w tę noc straszną wymów:
Niech nam się świat odnowi i w nim się obudzi
Serce wolnych Polaków i wolnych Litwinów.

Jan Lechoń

★

DO WIELKIEJ OSOBY

O Ty, coś się na chwilę nie rozstawał z chwałą!
Pamiętam maj w Paryżu i wieczór upalny,
Gdy nie chciał nikt uwierzyć w to, co już się stało,
I kiedy szedłem płakać pod Łuk Tryumfalny.
Jam odtąd nigdy Twego nie wzywał nazwiska
Lecz jak Cię dziś nie wołać, gdy Wilno się pali,
I milion znów bagnetów wśród dróg naszych błyska
I słychać znów w Warszawie armaty Moskali.
Więc znowu idź przed nami, Ogromna Osobo,
I patrzaj w ciemną przyszłość przez swe oczy siwe
A my w nieszczęściu znowu idziemy za Tobą.
Ażeby znowu czynić rzeczy niemożliwe.

K. Wierzyński



JÓZEF PIŁSUDSKI

Marszałek Polski

5.12.1867—12.5.1935

Boże Narodzenie w poezji i kołędzie

WIECZÓR WIGILIJNY

*Przy wigilijnym stole,
Lamiąc opłatek święty,
Pomnijcie, że dzień ten radosny
W miłości jest poczęty.*

*Że, jako mówi wam wszystkim
Dawne, odwieczne orędzie,
Z pierwszą na niebie gwiazdką
Bóg w waszym domu zasiędzie.*

*Sercem Go przyjmą gorącym, ...
Naścieżaj otworzyć wrota —
Oto, co czynić wam każe
Miłość, największa cnota.*

*A twórczych pozbawił się ogni,
Sromotnie zamknąwszy swe wnętrze,
Kto z bratem żyje w niezgodzie
Depcząc orędzie najświętsze.*

*Wzajemnie przebaczyć winy,
Koniec położyć rozterce,
A z walki wyjdzie zwycięsko
Walczące narodu serce.*

Jan Kasprowiec

Z kancjonału w Bibliotece Kórnickiej. 1551-1555 r.

**Prezydium, Komitet Wykonawczy S.L.P. i redakcja „Skrzydeł”
składają wszystkim Członkom Stowarzyszenia Lotników Polskich
i Czytelnikom „Skrzydeł” najserdeczniejsze życzenia wesółych
Świąt Bożego Narodzenia i pomyślnego Nowego Roku.**

PRZYWITAJMY JEZUSA

*Przywitałmy Jezusa,
Iż k nam raczył przyci,
Raczył się nam narodzić
I s nami bydłici. O hej! o hej!
Przez to się nam narodził,
By nas uweselił,
Sam się w ubóstwo wydał,
Na imieniu nic nie miał,
Na czym by był leżał. O hej! o hej! o hej!
I tego bych nie miała,
Czym bych cię zagr(z)ata,
By nie wół a osiel nad tobą dychali,
Ciebie zagrzewali. O hej! o hej! o hej!
Dziecię miłe płakało,
A na świat patrzyło,
Józef-ci to usłyszał
I rzekł Matce jego:
Czemuż to dziecię miłe
Tako barzo rzewliwe?
I żalował jego,
Dzieciątka miłego. O hej! o hej! o hej!
Aza nie wiesz, Józefie,
Iż ubóstwo jego
Smarzła ziemia i siano.
Drży ciało jego,
Synaczka miłego,
Temu nie wiem, co rzec.
Na rączki ję wzięła,
Rzewno zapłakała. O hej! o hej! o hej!
Witaj, witaj, witaj, witaj, miły Panie.*

F-56

JÓZEF PIŁSUDSKI

Wyjątki z przemówienia wygłoszonego w Londynie 20.3.1943

Nie umiem myśleć o Józefie Piłsudskim, nie wiążąc Jego imienia z nieugiętą walką, jaką toczy obecnie cały naród polski. Imię to stało się od dawna symbolem oporu wobec najeźdźcy, walki o wolność, wielkość i honor Polski. Wiem z całą pewnością, że tak jest obecnie w umęczonym Kraju, gdzie Piłsudski choć umarł, sprawuje nadal dowództwo w znaczeniu moralnym — gdzie prawie każdy, kto walczy i śmieci samotnie w oczy zagłada, w pamięci o Nim czerpie siłę wytrwania i moc duchową.

Wiem, że wszędzie, gdzie lotnik polski sławę gromadzi, gdzie marynarz polski oceany przemierza, gdzie żołnierz polski bój toczy, lub stoi w pogotowiu — imię Piłsudskiego stało się dla tułacznych sił zbrojnych kodeksem wiary, podporą moralną w chwilach zwątpienia, hasłem zbiórki dla rozproszonych, osamotnionych i poszukujących punktu oparcia. Wiem, że na obczyźnie wszędzie, gdzie rozbrzmiewa mowa polska, imię Piłsudskiego wymawiane jest z uczuciem nieustannie wzrastającym. Usiłowano wyrwać Go z serc Polaków — i oto pozostał tam, bardziej niż kiedykolwiek kochany i czczony. Usiłowano wymazać Go z pamięci naszej i oto trwa wśród nas coraz bliższy duchowo, rzecz można jeszcze bardziej, niż za życia, żywy. Uczono zapomnienia, tępiono sentyment żołnierski, siano szeroko niechęć i zwątpienie — a wyrósł plon miłości i wiary bujniejszy i powszechniejszy, niżli kiedykolwiek.

Naród nasz zrozumiał wielką prawdę życia Piłsudskiego, że Jego miłość Ojczyzny była najszlachetniejszej miary, czysta, bezgraniczna, bezinteresowna. Pragnął On dla Polski wielkości prawdziwej, a na czoło wszystkich zasad, które ku wielkości prowadzą, wyniósł poczucie godności narodowej, majestat obowiązku i wiernej służby dla Kraju, pogardę dla prywaty, przywileju i korzyści osobistych, a przede wszystkim wiarę we własne siły narodu. Romantyk i idealista w myśleniu a jednocześnie twórca i praktyczny realizator, kochał Polskę nie jako poetycką wizję, czy mistyczną abstrakcję, lecz jako twór żywy, utkany z krwi i kości, nie wolny od ciężkich wad i błędów, prowadzących w przeszłości do upadku — lecz jednocześnie pełen najwznioślejszych zalet, dzięki którym Rzeczypospolita zdobyła sobie wielkie imię w świecie i wreszcie powróciła, by zająć należne miejsce w rodzinie wolnych narodów.

Gdy przypomnimy sobie słowa, wypowiedziane przez Józefa Piłsudskiego w dniu otwarcia Sejmu Ustawodawczego, usłyszymy w nich poprzez długie lata, dzielące nas od tej wysoce uroczystej chwili jak gdyby bicie Jego serca i wyraz wiary niezłomnej, że oto naród polski po długiej nocy niewoli wrócił, jako „domu swego ojczystego jedyny pan i gospodarz”,

który widzieć przecie i rozumieć musi co mu czynić wypada. A oto nuta dominująca tej wspaniałej mowy, zwróconej do zebranych tłumnie posłów sejmowych: „naród nasz przez półtora wieku niewoli zatracił poczucie prawa i wiarę we własne siły. Obdarzeni dziś zaufaniem narodu, dać mu macie podstawy dla jego niepodległego życia w postaci prawa konstytucyjnego Rzeczypospolitej Polskiej”.

W tej samej mowie Piłsudski wiele serdecznych słów poświęca przyjaźni Polski ze światem demokratycznym Europy i Ameryki oraz apeluje do wydatnej i skutecznej pomocy sprzymierzeńców, „pragnących ułożenia stosunków w myśl zasad sprawiedliwości i słuszności”.

Jakże jasno z zestawienia powyższych ustępów wynika, że Piłsudski widział Polskę wśród wolnych narodów, dźwigającą swe życie własnym ciężarem i trudem. Widział ją, jako krzepkie drzewo, samodzielnie czerpiące soki z rodzinnego gruntu, nie jako słaby powój owijający się dookoła obcego pnia. Nie odrzucając pomocy prawdziwych i szczerych przyjaciół, upatrywał podstawy niepodległości w powszechnym, zgodnym i samodzielnym wysiłku całego narodu. Pragnął, by wiara Polaków w siebie samych powstała przez ich własną pracę, a nie przez zabiegi u obcych, choćby nawet przyjaciół, nie poprzez „koniunktury”, „orientacje” i mniej lub więcej tajne wpływy. Mówiąc o sąsiadach Polski ofiarowywał im pożyczkę sąsiedzką w pokoju i zgodzie, lecz ostrzegł, że „pozwolić nie możemy, by pod jakimkolwiek bądź pozorem, chociażby pod pozorem rzekomego dobrodziejstwa, naruszano nasze prawo do samodzielnego życia”. Wołał: „Nie oddamy ani piędy ziemi polskiej i nie pozwolimy, by uszczuplono nasze granice, do których mamy prawo”.

Zaprawdę, dzisiaj, na wielkim i dramatycznym zakręcie dziejów, powinniśmy nieustannie powtarzać sobie te wieczne żywe słowa, które są apelem do sumień i busołą w ciemnościach. Najważniejszym przecie i głównym zadaniem Polaków na obczyźnie jest takie dopilnowanie sprawy polskiej na terenie międzynarodowym, by Ojczyzna nasza wyszła z burzy dziejowej prawdziwie niepodległa, i pomnożona, a nie pomniejszona. I dziś odwoływać się musimy do zasad świata demokratycznego — zasad sprawiedliwości i słuszności. Stanęliśmy przecie w pierwszym szeregu nieublaganej walki z niemieckim barbarzyństwem. Rzuciliśmy przecie na szalę zmagania cały nasz los i całą egzystencję, zyskując dla sprzymierzonych i dla ich przygotowań wojennych osiem miesięcy bezcennego czasu. W świetle wypadków późniejszych mimo woli ciśnie się na usta pytanie, co by się stać mogło, gdyby potęga niemiecka we wrześniu 1939 r. całą

PADRES FRANCISIANOS
BECQUER 2300
1682 MARTIN CORONADO

swoją siłą zwróciła się na zachód, wystawiając od strony Polski jedynie przelone. Sprawa nasza jest czysta jak ła. Nasz naród nie wydał żadnego Quislinga.

I dla tych i dla wielu innych jeszcze względów wierzymy głęboko, że nasze prawa sojusznicze będą uszanowane, że w myśl zasad słuszności i sprawiedliwości nie może być podany w wątpliwość prawny stan posiadania, z jakim Polska rozpoczęła wojnę z Niemcami.

Tę wiarę i ufność uzupełnić musimy nieustającym przekonywaniem otoczenia o świętości praw naszych. W czasach szczególnie ciężkich dla narodu — pierwszym obowiązkiem jednostki jest postępować z odwagą cywilną i wedle nakazów sumienia. Niechże sumieniem Polaków stanie się dochodzący z grobu głos Piłsudskiego. Liczne trudności, jakie leżą przed nami mogą ulec zmniejszeniu, lub nawet zaniknąć zgoła, skoro każdy Polak zawsze, wszędzie i każdemu odpowiadać będzie myślami pamiętnej mowy sejmowej, nawet jeśli go spotykać za to miały przykrości, oraz narażanie własnego spokoju i wygody.

Piłsudski był budowniczym państwa w najprawdziwszym tego słowa znaczeniu. Stoją mi żywo w pamięci długie rozmowy nasze toczone w Magdeburgu i w Warszawie po powrocie z niemieckiego więzienia. Dbając szczerze o bezpieczny rozwój stosunków wewnętrznych w Polsce, Piłsudski występował przeciwko słabościom parlamentarzystów kontynentalnych, widząc jasno, że ich błędy i przerosty kryją w sobie zarodki zwyrodnienia i upadku. Troskał się o utrzymanie właściwej harmonii pomiędzy władzą ustawodawczą i wykonawczą; w nadmiernej ilości stronnictw, utrudniającej stworzenie większości sejmowej, widział poważne niebezpieczeństwo dla rozpoczynającej swe niepodległe życie Polski. Obawiał się niestannych kryzysów rządowych, osłabiających w oblęczeniu toczącej się wojny kraj, który potrzebował spokoju wewnętrznego i zgodnej wyteżonej pracy nad jego odbudową. Przewidywał, że rozproszkowanie polityczne ciał ustawodawczych stworzy żerowisko dla intryg kularowych, nadających nienaturalne znaczenie stronnictwom małym, nikogo właściwie nie reprezentującym, pragnącym odgrywać rolę przysłowiowego języczka u wagi. Piłsudski był zdecydowanym zwolennikiem wypróbowanych metod demokracji anglosaskiej i niejednokrotnie podnosił zalety ustroju Stanów Zjednoczonych. Po powrocie do Warszawy w listopadzie 1918 roku uważał za sprawę najpilniejszą, nie cierpiącą zwłoki, zwołanie Sejmu Ustawodawczego, i zdołał to osiągnąć z szybkością niezwykłą pomimo, że kraj był spustoszony, zdeorganizowany, wyludniony. Często powtarzał wówczas w rozmowach ze mną, że trwała wartość ma tylko to, co jest dobrowolnie przyjęte przez głowy i serca ludzkie, co płynie z własnej pracy wewnętrznej, co powstało w drodze swobodnego ścierania się prądów opinii, nie zaś

z tego, co zostało narzucone i podyktowane z góry. Wierzył żarliwie, że pomimo nieuniknionych a nawet potrzebnych różnic w poglądach, naród polski w ostrej być może, lecz uczciwej i lojalnej walce myśli i programów, nauczy się rychło być „rozumnym panem i gospodarzem własnego państwa”, że osiągnie trwałą zdolność do pracy zespołowej, zapominając o podziałach i różnicach wszędzie tam, gdzie wchodzi w grę interesy nadrzędne narodu. Żądał przede wszystkim wyniesienia poza obręb przetargów wewnętrznych dwóch najważniejszych dziedzin życia państwowego: polityki zagranicznej i wojska. Był zdania, że źle się dzieje, jeśli nad polityką zagraniczną państwa biorą górę względy, związane z bieżącymi sporami wewnętrznymi.

Piłsudski rozumiał, że wstrząs wojny światowej prowadzi do wielkich przemian społecznych. Podczas rozmów naszych w magdeburgskiej cytadeli podnosił konieczność gruntownych reform społecznych w Polsce, zapewniając dobrobyt i szerokie prawa dla mas pracujących. Wśród chaosu świata powojennego właściwą drogę dla Polski upatrywał w umiejętności odnalezienia zdrowej, przeciętnej, opartej o rozumny i sprawiedliwy kompromis.

Zagadnienie jedności narodowej, jako jedynej drogi właściwej w czasach szczególnie trudnych i niebezpiecznych stawało przed Piłsudskim dwukrotnie. Zaraz po powrocie z więzienia niemieckiego dążył On do stworzenia rządu koalicyjnego, zdając sobie sprawę, że na zgliszczach i ruinach, gdy trzeba stanąć zgodnie do odbudowy „domu ojczyńskiego”, nie można zaczynać od nieprzejeźdźdźliwych waśni rodzinnych. Byłem obecny przy mozołnych konferencjach Piłsudskiego z przedstawicielami tak licznych wówczas stronnictw i kierunków politycznych. Podziwiałem Jego niezmierną cierpliwość, z jaką usiłował odnaleźć wspólny mianownik wśród labiryntu przeszkód i trudności. Niestety, niezliczone uprzedzenia wzajemne, antagonizmy personalne, egoizmy grupowe, przesady i kompleksy wszelkiego gatunku i rodzaju udaremniły realizację dzieła, które, gdyby dokonane zostało zmieniłoby zapewne wiele w dalszym biegu spraw dla Kraju najdonioślejszych, i jak sądzę, uchroniłoby Polskę od późniejszych wstrząsów wewnętrznych.

Tak więc od pierwszych dni pracy w niepodległej ojczyźnie zaczęła się ciernista droga Piłsudskiego. Był On wielkim człowiekiem, wielkie było Jego życie, wielka przeto również była i Jego własna męka. Nie czas tu i miejsce, by narysować jej obraz całkowity, by ujawnić wszystkie źródła i powody cierpienia, które stało się udziałem Piłsudskiego. Nie oszczędził Mu żadnej kropli gorczy. Patrzyłem z bliska na Jego olbrzymią pracę i nieludzką mękę, podziwiałem Jego siłę woli i wyrozumiałość bezgraniczną. Krzywdzony niewymownie przez złość ludzką, dźwigał On na sobie olbrzymie brzemie odpowiedzialności z niepospolitą siłą moralną, z bezmiarem cierpliwości, spokoju i opanowania. Zniósł wszystko, udźwignął

wszystko i dał Polsce na polach bitew tryumf na dziejową miarę, a przecież wawrzyn, którym Nike, bogini zwycięstwa Jego uwieńczyła głowę, usiłowano na obce przełożyć skronie.

Serce Jego dobre i szlachetne, tak czystą miłością dla Polski gorzało, że zawsze, gdy Ojczyzna była w potrzebie, myślał tylko o niej, wyciągał rękę do każdego kto chciał dla niej pracować, gotów był zawsze puścić w niepamięć doznane krzywdy i zasiać przy jednym stole z tymi, którzy Go zwalczyli. W czasie wojny prawa do służenia Polsce z bronią w rękę nikomu nie cofał ani nie odmawiał, niechęci czy różnic politycznych na ostracyzm wojskowy nigdy nie przekształcał, dostępów do szeregów armii nie zamykał nawet najzacieklejszym swoim przeciwnikom.

Największym bodaj zawodem życiowym Piłsudskiego, jako budowniczego Państwa, było uchwalone przez Sejm Ustawodawczy prawo konstytucyjne. Zamiast stać się „początkiem nowego życia wolnej i odrodzonej Ojczyzny”, stworzyło ono oligarchię sejmową, w cieniu której stał prezydent, pozbawiony wszelkiej władzy i rząd, którym rządził wielogłowy zespół poselski. Niechęć osobista do Piłsudskiego i lęk przed Nim zrodziły system, będący zniekształceniem parlamentaryzmu, naruszeniem zdrowej równowagi władz, źródłem rozterek wewnętrznych i jedną z przyczyn późniejszego dramatu.

Konstytucja obecnie obowiązująca wyciągnęła wnioski z doświadczeń przeszłości. Jest ona ostatnim wielkim dziełem Piłsudskiego. Będąc ostatnim dokumentem państwowym, na którym tuż przed śmiercią położył On drżącą ręką swój podpis, Konstytucja Kwietniowa stanowi w oczach piłsudczyków jak gdyby testament zgasłego Marszałka. Dochodzą do nas różne głosy o jej zaletach i wadach, ale jedno jest pewne, że może być ona zmieniona jedynie w Kraju, przez reprezentację całego narodu, powołaną z wyborów wolnych i demokratycznych. Nienaruszalności obowiązującej Konstytucji zawdzięczamy podczas obecnej wojny zachowanie legalnej ciągłości władz państwowych, rząd prawowity uznany przez Kraj i przez wszystkich Polaków na obczyźnie, nieprzerwaną współpracę z sojusznikami, oraz możliwość dyplomatycznej obrony interesów Rzeczypospolitej w Jej najwyższej potrzebie...

Wśród nieszczęść i ciężkich doświadczeń potrzebny się staje zbiorowy rachunek sumienia. Wyznajemy odważnie wobec samych siebie, że mamy liczne przywary i błędy. Zgasły Marszałek niejednokrotnie mówił do mnie, że najpowszechniejszą wadą narodową Polaków jest ich samolubstwo, swarliwość i łatwość oskarżeń wzajemnych; że stąd właśnie płyną wielkie nasze trudności w pracy zespołowej, bez której nie można zbudować silnego państwa. Od dawna, jeszcze przed odzyskaniem niepodległości za najniebezpieczniejszą przywarę u Polaków czynnych politycznie uważał słabość charakteru i niewiarę w samodziel-

ne możliwości narodu, pobudzającą do poszukiwania tak zwanych ongiś „rozwiązań orientacyjnych”.

Dzisiaj, gdy okręt Rzeczypospolitej rzucony został w sam środek cyklonu, a zabrakło Piłsudskiego oraz wielu wybitnych postaci z Jego pokolenia, bardziej niżli kiedykolwiek potrzebujemy prawdziwej zgody i jedności. W obronie praw Polski muszą stanąć murem wszyscy uczeni Polacy, bez względu na pochodzenie, wyznanie i przekonanie polityczne...

Mówiąc o Józefie Piłsudskim, nie potrafiłbym w najkrótszym nawet przemówieniu nie poświęcić słów kilku serdecznym stosunkom jakie łączyły Komendanta z młodzieżą polską. Gdy Go poznałem, był już człowiekiem dojrzałym, ale otaczał się najchętniej zupełnie młodymi ludźmi i — rzecz uderzająca — nie obawiał się poruczać im zadań wysoce samodzielną i odpowiedzialną. Mówił wtedy z zwyczajem, że puszcza ich na głęboką wodę, a jeśli zdołają dopłynąć do brzegu, to staną się dzielnymi i doświadczonymi Jego współpracownikami. Piłsudski wierzył w idealizm młodzieży i w czystą bezinteresowność jej stosunku do Polski, a cechy te uważał zawsze za decydujące, zwłaszcza w chwilach ważnych i przełomowych. Uczył młodzież, że przeszkody i trudności istnieją po to, aby je pokonywać, nie zaś po to, aby cofać się przed nimi. On to z całym przekonaniem wypowiedział słowa: „chłopcze, jeśli ci będą mówić, że głową muru nie przebijesz, to nie wierz temu i wiedz, że to jest nieprawda”. Patrzyłem nieraz, jak Komendant w młodzieży która się z Nim choćby przelotnie zetknęła, budził od razu uczucie miłości i głębokie zaufanie, będące przecież podstawą trwałości i szczerości wszystkich ludzkich stosunków. Młodzież sercem płaciła za serce i garnęła się do Niego instynktownie, On zaś nigdy nie stosował metod wyodrębniania jej w organizacje osobne.

Wiem, że obecna młodzież nasza szanuje pamięć Józefa Piłsudskiego za wszystko co uczynił dla Polski oraz pamięta, że On właśnie w naszym życiu narodowym był najdoskonalszym wyrazem tych podstawowych wartości duchowych, których zespół nazywamy „charakterem”. Młodzież uczy najlepiej pamięć zmarłego Marszałka, hartując swój charakter nie tylko wśród ciągłej walki z wrogiem, nie tylko w zmaganiu się z przeciwnościami życia, ale przede wszystkim w upartej walce z własną słabością.

Na przestrzeni dziejów niewielu jest ludzi, którzy wielkością zasług położonych dla swej Ojczyzny, zdobyli sobie prawo do tego by można było ich osobę utożsamiać z narodową racją stanu. Jednym z nich był Józef Piłsudski i dlatego Jego imię stało się dla nas piłsudczyków hasłem i programem — dlatego nazywaliśmy Go Wodzem Narodu.

Był nim w rzeczy samej i takim w pamięci ludzkiej pozostanie.

ABYŚMY POZNALI PRAWDĘ HISTORYCZNĄ

W historiografii poświęconej najnowszym dziejom Polski nie wiele jest pozycji, które swym ciężarem gatunkowym równe są książce generała Kazimierza Sosnkowskiego wydanej przez Instytut Józefa Piłsudskiego w Nowym Jorku. Obok wydanych przez tenże Instytut „Poland in the British Parliament 1939-45”, „Materiały Historyczne” *), o których tu będzie mowa, stanowią w polskim piśmiennictwie politycznym dorobek za który wydawcom należy się wdzięczność i uznanie.

Obok takich książek wydanych na uchodźstwie, jak prof. Wacława Komarnickiego „Rebirth of Polish Republic”, generała Władysława Andersa „Bez ostatniego rozdziału” oraz wydanych przez Instytut Historyczny im. generała Sikorskiego „Documents on Russo-Polish relations, 1939-1945”, ażeby wymienić tylko kilka tytułów, zebrane w książce gen. Sosnkowskiego dokumenty dają świadectwo prawdzie o olbrzymim wysiłku narodu polskiego, zawsze gotowemu do poniesienia każdej ofiary, zdolnemu do każdego poświęcenia w walce, która niepodległość Polsce ma przynieść i utrwalić.

Książka przynosi zaszczyt zarówno wydawcom, jak i Józefowi Mateckiemu, który zawarte w niej dokumenty zebrał i przypisami uzupełnił. Pozwala ona przy tym poznać lepiej osobę gen. Sosnkowskiego, ocenić motywy jego decyzji powziętych nieraz w okolicznościach dla Polski ważnych, a dla niego samego często bardzo trudnych. Rozpoczyna ją zarys biograficzny, który redaktor ograniczył, zresztą bardzo słusznie, do ważniejszych faktów z życia gen. Sosnkowskiego. W ten sposób ocenę działalności generała Sosnkowskiego pozostawił czytelnikowi.

W części dotyczącej lat 1918-1939 trzy wydarzenia zasługują na szczególną uwagę. Mam tu na myśli rozmowy gen. Sosnkowskiego z gen. Gamelin w sprawie groźby reokupacji Nadrenii przez Niemców, gotowość objęcia przez gen. Sosnkowskiego urzędu premiera w maju 1936 roku oraz rozmowy prowadzone przez niego od marca 1939 roku z prezydentem Mościckim i wybitnymi osobistościami polskimi, w których usiłował on przekonać swych rozmówców o konieczności powołania „rządu jedności narodowej, w którym obok dotychczasowego obozu rządowego zasiadli by przedstawiciele głównych stronnictw opozycji”. Następnie zabiegał on o przyjazną politykę wobec Francji oraz reformy ekonomiczne i finansowe zmierzające do szybkiego osiągnięcia gotowości bojowej polskich sił zbrojnych.

Wydarzenia w polityce polskiej do lipca 1941 roku opisane są dość pobieżnie. Właściwy zbiór do-

*) Kazimierz Sosnkowski. „Materiały historyczne”. Instytut Józefa Piłsudskiego. Gryf Publications, Ltd. Londyn, 1966.

kumentów, bo książka jest zbiorem dokumentów, otwiera telefonogram wysłany do gen. Sosnkowskiego przez gen. Sikorskiego, w którym proponuje on gen. Sosnkowskiemu stanowisko ambasadora polskiego w Rosji, „w razie wypadku podpisania traktatu z Rosją Sowiecką”. Dokument ten ma datę 20 lipca 1941 roku. Gen. Sosnkowski nie tylko, że nie przyjął tego urzędu, ale zapoznawszy się z treścią umowy polsko-sowieckiej zgłosił swe ustąpienie z rządu. To samo uczynili ministrowie Zaleski i Seyda.

Słabą stroną książki jest to, że nie zawiera ona większej ilości dokumentów dotyczących tej zasadniczej dla nas sprawy. Sprawy, która podzieliła nie tylko polskie kierownictwo polityczne, ale całe polskie uchodźstwo w sposób, którego skutki dotychczas odczuwamy. A przecież niektóre dokumenty są łatwo osiągalne. Zamiast dziesięciu linijek zawartych w dwóch listach dotyczących rezygnacji i notatki (jedna strona) z datą 27 lipca 1941 r., wnikliwy badacz tych wydarzeń oczekiwał wyczerpujących dokumentów, i to nie tylko polskich, ale brytyjskich i rosyjskich także. Pewną rekompensatę stanowi wywiad udzielony przedstawicielowi United Press w dniu 10 sierpnia 1941 r. Szczególnie cenny dlatego, że jest zamieszczony w książce w języku angielskim.

O roku 1942 ani słowa. A przecież był to rok poważnych wydarzeń. Wystarczy dla przykładu wspomnieć amerykańską inwazję północnej Afryki, lub ofensywę brytyjską w Libii i Cyrenejce. Oczywiście, że w innym miejscu książki jest wyjaśnienie, że ukaże się następny tom, w którym pewne wydarzenia będą opisane szczegółowo. Tak, ale niema ich w tej książce w miejscach w których powinien być o nich chociażby wspominek. Tego rodzaju braki stwarzają sytuację w której dla niewtajemniczonego nielato jest znaleźć przyczynowość niektórych późniejszych wydarzeń. A przecież to właśnie ta umiejętność pozwala na poważne dociekania historyczne.

Rozdział trzeci („Po Teheranie. 1943-1944”) stanowią dwa dokumenty dotyczące projektu telegramu premiera Chuchilla do Stalina oraz dwie rezolucje polskiej Rady Ministrów, w których jest mowa o przyszłych granicach Polski oraz o piastowanym przez gen. Sosnkowskiego stanowisku Naczelnego Wodza. Ta ostatnia sprawa omawiana jest również w sekcji 4-jej książki. Część pierwszą zamyka sprawa udziału gen. Sosnkowskiego w rządzie Rzeczypospolitej Polskiej i obejmuje lata 1946-1947.

Część drugą książki, znacznie obszerniejszą od pierwszej i trzeciej, stanowi 97 pozycji dotyczących tak różnorodnych przejawów działalności generała, jak np. przemówienia do różnych polskich, brytyjskich i amerykańskich jednostek wojskowych, rozkazy do Polskich Sił Zbrojnych, przemówienia na uroczystościach narodowych i innych w wielu krajach oraz

listy do polskich organizacji kombatanckich, społecznych i naukowych. Obejmują one lata 1940-1949.

Lotników polskich napewno zainteresują przemówienia wygłoszone w polskich jednostkach lotniczych oraz rozkazy dotyczące dywizjonów 301 i 315. Książka zawiera również przemówienie wygłoszone z okazji dekorowania mjr. (obecnie pułkownika) Aleksandra Gabszewicza orderem Virtuti Militari IV klasy.

Część trzecia, to przeważnie różnego rodzaju wspominki o charakterze historycznym. Z uwagi na stuletnią rocznicę urodzin Józefa Piłsudskiego na specjalny wspominek zasługują opowiadania „Z legionów do Magdeburga”, „W 30-lecie współpracy z Marszałkiem Piłsudskim”, „Obchód 50-lecia czynu zbrojnego” oraz „Gen. Weygand o Bitwie Warszawskiej”. W ocenie tej bitwy do dziś jeszcze niemało szkodzi nam kłamliwa propaganda komunistyczna często powtarzana bezkrytycznie przez ludzi bądź to nam niechętnych, bądź też po prostu nieoczytanych. Nierzadko znajdujemy w tej książce wołanie o

poszanowanie prawdy historycznej. Wołanie o tę prawdę przebija z wielu jej kart. Tu i ówdzie znajdujemy w niej ostrzeżenia skierowane do narodów wolnego świata, że imperializm sowiecki nie znosi w stosunkach z państwami zachodnimi żadnego kompromisu. Czy trzeba w tym względzie lepszego dowodu na potwierdzenie słuszności tego ostrzeżenia, niż wypowiedź Lenina, że „istnienie republiki sowieckiej obok państw imperialistycznych jest na dłuższą metę nie do pomyślenia. Jedna strona lub druga musi w końcu zatryumfować. Ale zanim ten koniec nastąpi nie będzie można uniknąć szeregu straszliwych kolizji pomiędzy republiką sowiecką i państwami burżuazyjnymi”.

Naród polski pozbawiony jest w dalszym ciągu możliwości poznawania i mówienia prawdy. Obowiązek ten spoczywa na Polakach żyjących w wolnym świecie. W wykonywaniu tego obowiązku książka gen. Sosnkowskiego będzie wielką pomocą.

Wacław R. Wybraniec

PANIE PUŁKOWNIKU BAJANIE !



Pik dypl. pil. obs. Jerzy Bajan

Jest rzeczą zupełnie naturalną, że każdy z nas, po spełnieniu swej życiowej misji, odchodzi w zaświaty. A jednak, po odejściu z tego świata naszego drogiego Kolegi Jerzego Bajana, mimowoli przyszły na myśl słowa podobne do tych, jakie Henryk Sienkiewicz w trzeciej części swej nieśmiertelnej trylogii włożył w usta księdza Kamińskiego, celebrującego żałobne nabożeństwo po śmierci Pułkownika Wołodyjowskiego.

— Panie Pułkowniku Bajanie! Twoja Polska, dla której skrzydeł poświęciłeś swe życie, ciągle jest jeszcze rządzona przez obcy reżym, a Ty już się nie zrywasz do lotu, by Ją od tego obronić! Co stało się z Tobą, polski lotniku z krwi i kości, że już nie protestujesz głośno przeciwko niesprawiedliwości, jaka spotkała Twą Ojczyznę?

Na całym świecie wszędzie tam, gdzie biją serca polskie, pisma codzienne i periodyczne wyraziły głęboki żal i smutek, głosząc równocześnie wielkie zasługi, poniesione przez Pułkownika pilota Bajana. Niektóre z piśm w Polsce, pozostające obecnie pod ścisłą kontrolą komunistycznego reżymu, podały, że Bajan po wojnie „nie zdecydował się na powrót do kraju z różnych przyczyn”, co oczywiście jest celową insynuacją. Tak samo, jak my wszyscy, zrzeszeni w Stowarzyszeniu Polskich Lotników, Bajan, bez żadnego wahania, nie powrócił do kraju jedynie dlatego, że Polska, pomimo wielkiego wkładu do walki o wolność, pomimo wielkich ofiar wojennego trudu i przelanej krwi, nie odzyskała swej niepodległości; że, pomimo i wbrew własnej woli, została wtłoczona przemocą w orbitę komunistycznej Rosji, jako jedno z jej satelitowych państw.

Takim właśnie był Bajan. Szedł zawsze prostymi drogami, zgodnie ze swymi niezłomnymi zasadami. Jego życiowa misja była niezwykle bogata i barwna.

Urodzony w 1901 roku w ukochanym przez Niego Lwowie, kształcił się w szkole średniej w Stanisławowie. Mając zaledwie 17 lat, porzucił ławę szkolną, by wstąpić, jako ochotnik, do szeregów młodocianych obrońców „zawsze wiernego” Lwowa. Było to w czasie, gdy, po pierwszej wojnie światowej, Polska zrzuciła w 1918 roku okowy przeszło wiekowej niewoli. W ten sposób Bajana rozpoczęła swą przyszłą karierę wojskową, biorąc potem czynny udział, jako pjechociarz i kawalerzysta, w wojnie polsko-rosyjskiej.

Po zwycięskim dla Polski zakończeniu tej wojny, idąc za głosem swego serca, Bajana poprosił o przeniesienie Go do Lotnictwa. Jego prośba była przyjęta. W czerwcu 1921 r. ukończył 5-cio miesięczny kurs w Szkole Podchorążych, a następnie, w stopniu podporucznika został w roku 1922 przyjęty na kurs obserwatorów lotnictwa, kończąc go z pomyślnym wynikiem. W związku z wykazaniem niecodziennych zdolności w służbie powietrznej, bezpośrednio potem był skierowany na kurs podstawowego i następnie wyższego pilotażu w Bydgoszczy. Ukończył oba te kursy w 1925 roku z wysokimi notami, realizując w ten sposób swe dawne skrzydlate marzenia.

Odtąd latanie stało się nie tylko Jego zawodem, ale równocześnie i nieprzewycięzoną pasją. Całkowicie i bez reszty poświęcił się służbie powietrznej dla Polski. Jako wyjątkowo zdolny myśliwiec, służył najpierw w 3 pułku lotniczym w Poznaniu, a następnie w 11 pułku myśliwskim w Lidzie, gdzie w 1927 roku zetknął się po raz pierwszy z szefem mechaników sierżantem Gustawem Pokrzywką, który miał się stać Jego przyszłym mechanikiem i towarzyszem lotów w międzynarodowych zawodach lotniczych.

W 1928 roku, w składzie jednej z dwóch eskadr myśliwskich, został przeniesiony z Lidzi do 2 pułku lotniczego w Krakowie, gdzie doszedł wkrótce do szczytów kunsztu i artyzmu w pilotowaniu myśliwskich samolotów. Z Jego inicjatywy i pod Jego przewodnictwem powstała synna „Krakowska trójka” myśliwskich akrobatów, wykonywujących z niezwykle wielkim powodzeniem bardzo trudne i skomplikowane powietrzne ewolucje, po uprzednim związaniu przed startem samolotów klucza specjalnymi taśmami.

W celu wykorzystania Jego lotniczych zdolności, w 1935 roku Bajana został przeniesiony z Krakowa na stanowisko z początku referenta, a następnie zastępcy szefa wydziału wyszkolenia w Dowództwie Lotnictwa w Warszawie, skąd, po trzech latach owocnej pracy, odszedł do Centrum Wyszokolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie, gdzie, na stanowisku szefa wyszkolenia, pozostawał aż do wybuchu wojny w 1939 roku. Dzięki Jego wyszkoleniowej pracy, z tego Centrum wyszły liczne setki doskonałych młodych myśliwców i bombowców, na których w czasie drugiej wojny światowej oparła się moc i sława przyszłych Polskich Sił Powietrznych.

Równocześnie z pełnieniem swej służby w lotnictwie wojskowym, Bajana wybitnie odznaczył się na polu polskiego lotnictwa sportowego, którego celem było pozyskanie młodzieży dla idei polskich skrzydeł. W 1930 roku Aeroklub Rzeczypospolitej zaproponował Bajanowi wzięcie udziału w międzynarodowym Challenge'u lotniczym na samolocie sportowym

RWD 5. Bajana przyjął tę propozycję, wybierając na swego mechanika Gustawa Pokrzywkę. Samolot ten nie był przystosowany do zadań, przewidywanych regulaminem Challenge'u, wskutek czego Bajana nie osiągnął na nim sukcesu, lądując przymusowo na leśnej polanie w odległości około stu kilometrów od Berlina z powodu pęknięcia jednego z zaworów silnika. Drugą, również nieudaną, próbą Bajana było uczestniczenie, razem z Pokrzywką, w Challenge'u w 1932 roku na samolocie sportowym konstrukcji PZL. Na trasie tego Challenge'u nad Bałtykiem w drodze do Goeteborg'a oderwała się maska silnika Jego samolotu. Zwycięzcami zostali wtedy Żwirko i Wigura na samolocie typu RWD. W następnym roku Bajana uczestniczył z Pokrzywką w międzynarodowym Zlocie Gwiazdzistym do Wiednia na trasie poprzez Charków, Leningrad i Lwów. W czasie ostatniego etapu tego Zlotu nad Alpami, przy starcie niedaleko Linz'u, samolot Bajana zaczęł podwoziem o wierzchołki wysokich drzew, skapotował i zapalił się. Bajana i Pokrzywka wyszli z tego wypadku z lekkimi obrażeniami. Nie zrażony tymi pierwszymi niepowodzeniami, Bajana znow w 1934 roku wziął udział razem z Pokrzywką w Międzynarodowym Challenge'u, którego gospodarzem, z racji poprzedniego zwycięstwa Żwirki i Wigury, była tym razem Polska. Pomimo bardzo dużej konkurencji i wysoce trudnych zadań, Bajana odniósł w tym Challenge'u wielkie zwycięstwo razem z Pokrzywką, zdobywając dla Polski już na własność puchar Challenge'u.

Nadeszła wojna. Poważnie ranny w czasie bombardowania Dębina przez niemiecką Luftwaffe, Bajana stracił całkowicie władzę w zmiążdżonej przez odłamek niemieckiej bomby dłoni swej lewej ręki. Pomimo to, pod gorliwą opieką swej żony, udało mu się wyewakuować z zajętej przez Niemcy i Rosję Polski, poprzez Rumunię, do Francji. Jego żona pozostała we Lwowie. W szpitalu wojskowym przebywał na dłuższej kuracji. Po upadku Francji, ewakuował się razem z polskim Lotnictwem do Anglii, gdzie odtwarzały się już bojowe jednostki Polskich Sił Powietrznych. Czując się trochę lepiej, Bajana poprosił o przydział do czynnej służby lotniczej. Odrazu rozpoczął pełnienie funkcji polskiego komendanta brytyjskiego lotniska myśliwskiego Northolt z równoczesnym pełnieniem obowiązków bojowego pilota w stacjonującym na tym lotnisku 316 Warszawskim Dywizjonie Myśliwskim, co stało się możliwe jedynie dzięki skonstruowaniu przez Niego samego specjalnego przyrządu mechanicznego, zastępującego Mu jego bezwładną dłoń zranionej lewej ręki. Był to niezwykle i jedyny tego rodzaju wyczyn w lotnictwie.

Gdy w 1943 roku Pułkownik Pawlikowski zginął w czasie wykonywania lotu bojowego w połowie maja, Bajana objął po Nim dowództwo polskiego lotnictwa myśliwskiego, pozostając na tym stanowisku do końca wojny. Po wojnie, gdy olbrzymia większość polskich lotników zdecydowała się nie powracać do ujarzmionej przez Rosję Polski, tworząc równocześnie Stowarzyszenie Lotników Polskich na obczyźnie, Bajana poświęcił się bezinteresownej pracy na rzecz rozwoju tego Stowarzyszenia, najpierw jako Sekretarz Generalny, następnie jako przewodniczący Komitetu Wykonawczego, i wreszcie jako Prezes wieloletni Stowarzysze-

nia. W tej społecznej pracy cechowała go zawsze ta sama prostota w obyciu z kolegami lotnikami, oraz wielkie poczucie obowiązku Polaka na rzecz sprawy polskiej, chociaż stan Jego zdrowia stopniowo się pogarszał.

Przed kilku latami zmuszony był poddać się poważnej operacji z powodu szybko rozwijającej się groźnej choroby, z której już nie zdołał wyjść, pomimo okazywania silnej woli na rzecz wyzdrowienia. Odszedł od nas na zawsze w dniu 27 czerwca 1967 roku, pozostawiając po sobie pamięć niestrudzonego

bojownika polskich skrzydeł. Na grobie w dniu 8 lipca całe polskie społeczeństwo Londynu i okolic, razem z kolegami lotnikami, złożyło Mu ostatni hołd. Pułkownik Jerzy Bajana nigdy nie będzie zapomniany przez nas i naszych następców, jako jeden z tych polskich lotników, których praca i walka stworzyły podwaliny Polskich Sił Powietrznych w czasie drugiej wojny światowej. Łączymy się wszyscy w głębokim żalu z Jego małżonką — wierną towarzyszką Jego lotniczego żywota.

Stanisław Karpiński

POŻEGNANIE Ś.P. PUŁKOWNIKA JERZEGO BAJANA

W sobotę, 8 lipca 1967 roku, w kościele św. Andrzeja Boboli w Londynie, ks. kanonik Wróbel odprawił Mszę św. za spójność duszy śp. plk. pilota Jerzego Bajana. Przy ołtarzu sztandar Polskich Sił Powietrznych, a obok sztandary organizacji kombatanckich i młodzieżowych. Kazanie wygłosił ks. prałat R. Gogoliński-Elston. W kościele licznie zebrane polskie społeczeństwo uchodźcze oraz delegacje niemal wszystkich polskich organizacji w Wielkiej Brytanii. Obecny był generał broni Władysław Anders. Obok niego zasiadł przedstawiciel Royal Air Force Group Captain Courtney.

Niezliczona ilość wieńców.

Kilka autobusów i kilkadziesiąt samochodów odwoziło uczestników pogrzebu na cmentarz Northwood, na przedmieściu Londynu, gdzie pochowani są polscy żołnierze z dywizjonów myśliwskich, które broniły Londynu i południowej Anglii w pamiętnej Bitwie nad Wielką Brytanią. W pobliżu lotniska Northolt, z którego startowali do walki, znajduje się dziś Pomnik Lotnika Polskiego.

Nad grobem pułkownika pilota Jerzego Bajana prezes Stowarzyszenia Lotników Polskich plk pil. Aleksander Gabszewicz żegnał Zmarłego, kończąc swe pożegnanie następującymi słowami:

„Za wszystko, czego dokonałeś — społeczeństwo polskie na uchodźstwie i w Polsce otoczyło Cię należną czcią, a pamięć o Tobie trwać będzie nie tylko wśród nas teraz żyjących, ale i wśród przyszłych pokoleń. Za Twoje pełne poświęcenia i godne chwwały życie składam Ci — w imieniu lotników polskich — należny Ci hołd”.

Przemówienie wygłosił również generał Kordian Zamorski.

Wdowę po plk. Bajanie prowadzili dwaj koledzy-myśliwcy: Aleksander Gabszewicz i Jan Trybuś. Po całej sztandarowy Polskich Sił Powietrznych stanowili kol. kol. B. Drobiński, B. Malinowski i M. Sawicki.

Trumnę nieśli kol. kol. K. Będziński, L. Ciastuła, K. Czetowicz, S. Janusz, K. Kaczmarczyk, N. Krupowicz i M. Urban.

Był to dwunasty dzień wielkiej żałoby jaka okryła lotnictwo polskie.

Z. M.

Dnia 29 czerwca 1967 r.

W związku ze śmiercią plk. pil. Jerzego Bajana Stowarzyszenie Lotników Polskich otrzymało listy od Pana Prezydenta R.P. Augusta Zaleskiego oraz generała broni Władysława Andersa, których to listów treść podajemy poniżej:

„Lotnikom polskim przesyłam wyrazy szczerego współczucia z powodu śmierci śp. pułkownika dyplomowanego, pilota obserwatora Jerzego Bajana. Śp. pułkownik Bajana zapisał imię Swoje w historii lotnictwa polskiego przez szereg wielkich zwycięstw w międzynarodowych Challenge'ach, z których najslawniejsze osiągnął w roku 1934. Ciężko ranny na początku wojny, pozostał jednak nadal w służbie czynnej do końca wojny, a Swą odwagą, wytrwałością i poświęceniem dawał przykład młodszemu pokoleniu lotników.

Po wojnie stał się On wzorem tego, czym być powinien oficer polski w ciężkich warunkach, w jakich zawsze wierny prawu polskiemu i przysiędze żołnierskiej, dając tym wyraz protestu przeciwko temu, co obecnie dzieje się w Polsce wbrew woli znakomitej większości jej obywateli”.

[-] August Zaleski

Londyn, dnia 7 lipca 1967 r.

* * *

„Z wielkim smutkiem dowiaduję się o śmierci śp. pułkownika dyplomowanego pilota i obserwatora Jerzego Bajana, którego nazwisko już od wielu lat było dla każdego żołnierza polskiego symbolem i wzorem poświęcenia się i całkowitego oddania lotniczej i żołnierskiej służbie dla Polski. Koledzy lotnicy wraz z wszystkimi żołnierzami polskimi stracili w Jego osobie zawsze szanowanego i podziwianego dowódcę i towarzysza broni, który już 33 lata temu rozstawił lotnictwo polskie na całym świecie.

Wiem, jak głęboką żalobą zgon śp. pułkownika Bajana okrywa wszystkich Jego przyjaciół i kolegów. Łączę się w tej wielkiej żalobie z wszystkimi lotnikami polskimi”.

[-] W. Anders

DYWIZJON 303 NAD D IEPPE

Część druga

Pod nami tonie kilka łodzi inwazyjnych. Zapewne zostały trafione pociskami artylerii ustawionej na wybrzeżu lub też bombami lotniczymi. Widać wielu żołnierzy w żółtych kamizelkach. Starają się utrzymać na wodzie. Płyną już do nich łodzie ratunkowe. Nieco dalej, jeden z kontrtorpedowców zapewne trafiony bombą pali się jasnym płomieniem, ale nie przestaje ostrzeliwać nieprzyjaciela na wybrzeżu. Do kontrtorpedowca zbliżają się łodzie inwazyjne zabierając załogę płonącego okrętu.

Na lądzie dymy osnuły Dieppe. Od czasu do czasu gdy wiatr wieje od morza widać dachy domów i wieże kościelne. Na ulicach miasta widać walkę wręcz, podczas gdy my krążymy uparcie nad naszym konwojem i nie możemy dopomóc oddziałom walczącym na lądzie. Znowu zbliżamy się do palącego się ciągle kontrtorpedowca który nagle wybucha pod nami. Ogromna eksplozja, spowodowana zapewne pożarem w magazynie amunicji, złamała okręt na dwie części. Tonie on szybko w falach morskich. Po chwili w miejscu w którym zatonął widać tylko kłęb dymu który zawisł przez długi czas jak czarna chmura.

Zbliża się czas naszego powrotu ponieważ w zbiornikach kończy się paliwo. W pewnej odległości od nas widać walkę myśliwców. Małe punkciki wykonują pętlę, gonią jeden za drugim, pikują i znów wznoszą się w górę. W pewnej chwili mały punkt zakwita płomieniem i zostawiając za sobą smugę czarnego dymu spada pionowo do wody. Niechybnie, ktoś poniósł śmierć w tej podniebnej walce. Swój czy wróg?

Od strony lądu lecą Focke-Wulfy. Tym razem lecą bardzo nisko, omal że dotykając wody. Nie zmylili jednak czujności artylerzystów okrętowych, bo w tejże samej chwili burty okrętowe rozjarzyły się płomieniami pocisków artyleryjskich. Dołączyły do nich „pom-pomy” na kontrtorpedowcach. Sieją paciorkami pocisków. Część szwabów przedostała się jednak przez ogień i rzuciła bomby. Wybuchy pokrywają dymem znajdujące się w pobliżu statki transportowe. Za chwilę dym uniesie się, statki otrząsają się z wody jak psy po kąpieli i znów bronią się ogniem.

Nam nie wolno zejść z naszej wysokości bo „Navy” ma rozkaz strzelać do wszystkich samolotów lecących poniżej 3000 stóp. Nie wytrzymuję jednak i z mym bocznym, który trzyma się mnie jak przyklejony, staram się przeciąć drogę Focke-Wulfowi, który atakuje w pojedynkę. Szkop jednak nas zauważył, daje pełen gaz, aż dym wali z silnika, i ucieka w chmury, nad ląd.

Czas wracać. W słuchawkach odzywają się rozkazy, wymieniamy znaki z zmieniającymi nas dywizjonami. Wracamy do bazy.

Poza nami wre w dalszym ciągu walka, leje się krew, której my nie widzimy. Chmura dymu ciągle jeszcze wisi nad miejscem w którym zatonął kontrtorpedowiec, a na powierzchni morza uwijają się łodzie ratunkowe wylawiające rozbitków. Z poza dymów rozwlekłych nad Dieppe widać płomienie i wybuchy pocisków. Niedaleko od nas, w morderczej walce giną ludzie po obydwu walczących stronach, podczas gdy zaledwie kilka mil od brzegu panuje spokój i cisza, rozciąga się niczym niezmacony błękit nieba i szmaragd morza.

Mój boczny gdzieś się zgubił, wracam sam. Daleko przede mną widzę rój samolotów; to zapewne moi koledzy. Zniżam lot aż do samej wody i lecę na zredukowanym gazie wiedząc jak mało mi zostało benzyny. Lot nad samą wodą to dla mnie jedna z największych przyjemności latania. Delikatnie zarysowane fale uciekają poza mnie. W dalszym ciągu jestem sam z moją „Kukułką” zawieszony chyba nie więcej jak na 2 metry nad powierzchnią wody. Lecę z szybkością 200 mil na godzinę. Cieszy mnie widok promieni słonecznych i błękit nieba odbity w morzu. Lekko podciągam samolot w górę i robię jedną beczkę za drugą. Trudno o bardziej wspaniałe uczucie niż to, jakie się odczuwa lecąc „na plecach” i widząc odbicie własnego samolotu w wodzie. Odbicie to przypomina cień wielkiego ptaka.

W pewnej chwili silnik przerwał i serce stanęło mi w gardle. Moja „Kukułka” ostrzega mnie, że mam tak mało benzyny iż nie powinienem wygłupiać się takim lotem i to nad samą powierzchnią wody. Podciągając wyżej i wkrótce dostrzegam brzeg. To niechybnie Eastbourne. Bardzo miłe miejsce letniskowe usiane tysiącami małych week-endowych domków wśród których wyrastają imponująco wyglądające duże eleganckie hotele. Widok z powietrza naprawdę piękny. Przelatuję nad miastem na wysokości 200 stóp i po kilku minutach ląduję w Redhill mając w zbiorniku resztki benzyny.

Wróciliśmy wszyscy. Zmęczeni, ale szczęśliwi. Gwar jak w ulu. Mechanicy otaczają pilotów i troskliwie wypytują o szczegóły lotu i o walkę. Jak zawsze cieszą się naszymi zwycięstwami. Szybko zdajemy raport z walki, jemy obiad pod gołym niebem w kantine polowej. Siedzimy na ziemi i pochłaniamy jedzenie aż się uszy trzęsą.

Wkrótce startuje na lot następny druga zmiana prowadzona przez Zygmunta Bienkowskiego. My mamy dwie godziny odpoczynku. Układam się pod rezerwowym samolotem i po chwili zasypiam. Budzi mnie szum silników. To nasi wrócili. Wszyscy są cali ale wściekli, bo nie napotkali na Niemców. Majewski jest specjalnie zły bo lądując za szybko skończył

wybieg na kartoflisku i połamał swojego Spitfirea na czynniki pierwsze.

Po uzupełnieniu paliwa, olejów i tlenu startujemy ponownie w tym samym zespole co dziś rano. Tym razem mamy osłaniać odwrót naszego desantu. Natychmiast po przekroczeniu wybrzeża widzimy ogromną liczbę łodzi desantowych transportowców i okrętów eskortujących. Po kilkunastu minutach lotu na właściwej wysokości dolatujemy do końca konwoju. Tu mamy krążyć cały czas i w razie potrzeby bronić okrętów przed atakami nieprzyjaciela.

Pogoda zmieniła się i od strony południa cały Kanał pokrył się chmurami. Zaczynamy krążyć na nakazanej wysokości. Widzę że nad nami krążą inne dywizjony. To nasi. A więc tak jak rano byliśmy w towarzystwie innych polskich dywizjonów. Pod nami płyną bardzo wolno łodzie inwazyjne w formacji torowej. Otacza je wieniec korwet i kontrtorpedowców. Wyglądało to wszystko bardzo spokojnie, wprost idylli-

cznie. Stefan Janus, bo to on teraz prowadził nasze skrzydło, posłał dwa górne dywizjony ponad chmury, które zasłoniły słońce nad nami. Zrobiło się trochę luźniej. W pewnym momencie, gdy robiliśmy skręt z południa na północ okręty znajdujące się pod nami błysnęły ogniem artyleryjskim i to jak najzupełniej w naszą stronę. Jeden z pilotów, zapewne młody i nie-doświadczony, krzyknął przez radio przestraszonym głosem: „Panie Kapitanie! Strzelają!” Jak zawsze dowcipny Zumbach odparł spokojnie: „A co? Myślałeś że gazetę będą czytać?” Parsknąłem śmiechem. Korciło mnie dodać od siebie jakiś komentarz ale spojrzawszy przez ramię do tyłu zobaczyłem trzy duże dwu-silnikowe samoloty pod chmurami.*

Antoni Głowacki

*) Dokończenie w następnym numerze „Skrzydła”

POLOINICA LOTNICZE LUFTWAFFE W KAMPANII WRZEŚNIOWEJ

Książkę*) otwiera rozdział „Blitzkrieg in Poland”. Wojnie z Polską, a mówiąc dokładniej, kampanii wrześniowej, poświęca autor omalże 1/6 książki, wprowadzając nas z miejsca w szczegóły dotyczące operacji „Ostmarkflug”, tj. ataku na Polskę. Atak miały przeprowadzić dwie Luftflotten (Nr I gen. Kesselring i Nr II gen. Löhr) w dniu 26 sierpnia 1939 roku, o godz. 4.30 rano. Znaczną w tym rolę miały odegrać jednostki Luftwaffe pod dowództwem gen. von Richthoffena w sile 4 „gruppen”, wyposażone w Junkersy 87 oraz po jednej „gruppe” myśliwców bliskiego i dalekiego zasięgu. Luftwaffe miała umożliwić oddziałom 10. Armii gen. von Reichenau sforsowanie polskich fortyfikacji na Śląsku. Po przebiciu się i pominięciu fortyfikacji polskich w rejonie Lublińca na południu i Wielunia na północy, atak 10. Armii miał być skierowany na przejście Warty pod Radomskiem.

Tymczasem, 25 września o godz. 8-ej wieczorem atak Luftwaffe został odwołany. Dziś wiemy, oczywiście, że różne misje „pojedyncze” liczące się z możliwością „rozwiązania” konfliktu na modłę układu monachijskiego dawały niemieckiemu kierownictwu politycznemu pewne nadzieje na podbój Polski bez przelewu krwi niemieckiej. Nadto, Hitler szukał

dalszych pretekstów, które pozwoliłyby mu obarczyć Polskę „winą” za wywołanie wojny. Temu celowi miał służyć m.in. sfabrykowany w kilka dni później atak rzekomo polskich oddziałów wojskowych na radiostację w Gliwicach.

Tymczasem von Reichenau, najbardziej hitlerowski ze wszystkich hitlerowskich generałów, młody, ambitny, niecierpliwiał się. Na wiadomość o odwołaniu „Ostmarkflug” powiadomił sztab Richthoffena, że on, tj. Reichenau, takiego rozkazu nie otrzymał i że 10. Armia będzie musiała w takim razie zacząć wojnę z Polską bez udziału Luftwaffe. Jak wiemy stało się inaczej. Co więcej, nigdy przed tym nie odegrało lotnictwo tak decydującej roli, jaka przypadła Luftwaffe w udziale w kampanii wrześniowej.

Słusznie też pisze Bekker, że wszystko zależało od tego, czy uda się Niemcom, w następstwie uderzenia ze Śląska, Pomorza i Prus Wschodnich zamknąć kleszcze na zachód od linii rzek Wisły i Narwi, a przez to pokonać armie polskie zanim zdążą one przekroczyć tę linię i przegrupować się do prowadzenia dalszej walki. Aby tego dokonać trzeba było zniszczyć skutecznie każdą ważniejszą linię komunikacji. Tylko całkowita przewaga w powietrzu mogła zapewnić temu planowi powodzenie.

Rozważając zaś ówczesną niemiecką potęgę w powietrzu dobrze jest przypomnieć, sobie dla porównania, że amerykańska akademie wojskowa (West Point) w studium ogłoszonym w roku 1945 pod tytułem „War in Poland” pisze, iż Niemcy posiadały w rezerwie „około 100.000 pilotów”. Liczba ta jest naprawdę przesadzona, nawet jeśli obejmuje pilotów

*) „The Luftwaffe war diaries”. Cajus Bekker. Wydawca. Macdonald. Londyn, 1967. Wydano w Niemczech w roku 1964, pod tytułem „Angriffshöhe 4000”. Wydawca: Gerhard Staling Verlag, Hamburg, 11.

cywilnych. To samo dotyczy 7000 samolotów „pierwszej linii”. Bliższe prawdy są oficjalne źródła brytyjskie. I tak np. „The Royal Air Force — 1939-1945” oblicza siły Luftwaffe w dniu 3 września 1939 r. na 4161 samolotów „pierwszej linii”. Tymczasem zaś oficjalne źródło niemieckie, jakim jest raport naczelnego kwatermistrzostwa Luftwaffe podaje stan liczebny bojowych samolotów niemieckich w dniu 1 września 1939 r. na 1302.

W załączniku zamieszczonym w omawianej tu książce Bekker wymienia, że Luftwaffe wysłała przeciw Polsce 648 bombowców dalekiego zasięgu, 219 bombowców nurkujących (Ju 87 i Ju 88), 210 myśliwców jedno i dwusilnikowych oraz 474 samolotów rozpoznawczych, transportowych itp. Liczby te, dodaje autor, nie obejmują samolotów armii lądowej oraz myśliwców przeznaczonych do obrony Rzeszy.

Wywiad niemiecki oceniał Polskie Siły Powietrzne na około 900 samolotów, z czego 150 bombowców, 315 myśliwców, 325 samolotów rozpoznawczych, ponad 50 samolotów lotnictwa morskiego oraz 100 samolotów łącznikowych.

Już w pierwszym dniu wojny niemieckie dowództwo wojsk lądowych i Luftwaffe meldują nieobecność polskich myśliwców. To też oficjalne niemieckie komunikaty zachłystują się opisami „całkowitego zniszczenia” polskiego lotnictwa „na ziemi”. Miały to potwierdzić na użytek propagandy niemieckiej fotografie zbombardowanych polskich lotnisk pułkowych, hangarów i płonących lub zniszczonych samolotów znajdujących się na tych lotniskach. Bekker poświęca dość dużo miejsca omawianiu tej sprawy. Nie szczędi przy tym krytyki niemieckiego naczelnego dowództwa, które dało się wyprowadzić w pole, nie zbadawszy tej sprawy należycie. Stąd tym większe Niemców zdumienie, gdy „nieistniejące” lotnictwo polskie dało o sobie znać w dalszych dniach wojny. Niemiecki wywiad zlekceważył fakt, iż bojowe eskadry Polskich Sił Powietrznych znajdowały się już w drugiej połowie sierpnia na lotniskach połowych. Bekker cytuje następnie komunikat OKW z dnia 2 września, w którym czytamy, że „wszystkie samoloty (polskie — mój przypisek) znajdujące się bądź to w hangarach, bądź też na otwartym powietrzu, spłonęły. Tak więc można przyjąć, iż Polskie Siły Powietrzne otrzymały śmiertelny cios. Luftwaffe panuje niepodzielnie nad całą Polską.” Mówiąc o rzeczywistej wówczas sytuacji na tym odcinku autor powołuje się na dokumenty znajdujące się w Instytucie Historycznym gen. Sikorskiego w Londynie oraz na opinię płk. Lityńskiego.

Zasadnicza rola, jaką odegrała Luftwaffe w kampanii wrześniowej jest dobrze znana czytelnikowi „Skrzydła”. Wiemy, jaki efekt miały np. ataki Ju 87 (Stuka) na pozycje polskie. Notabene, autor podaje dość szczegółowo historię i rozwój tego samolotu. Robi on przy tym bardzo ciekawe i ze wszechmiar słuszne uwagi dotyczące użycia tego bombowca. Nadto Bekker zanotował kilkanaście ataków przeprowadzonych przez Luftwaffe, które stwierdzają ponad wszelką wątpliwość, iż w następstwie bombardowania dokonanego z powietrza nastąpiła w wielu miejscach całkowita likwidacja polskiego punktu oporu. Tak np. było w rejonie Wielunia, po zbombardowaniu zgrupowania polskiej kawalerii.

Dalej opisuje autor ataki na ośrodki polskiego przemysłu lotniczego i polskie stałe lotniska wojskowe, a więc Okecie, Dęblin, Poznań, (Ławica), Toruń, Kraków, Lida i Biała Podlaska, podając przy tym nie tylko nazwy niemieckich jednostek, które brały w tych bombardowaniach udział, ale czasami nawet nazwiska poszczególnych członków załóg. Pod koniec pierwszego dnia wojny dokonało niemieckie naczelné dowództwo podliczenia strat i zysków. Uznano skuteczność ognia polskiej artylerii przeciwlotniczej, męstwo polskiego żołnierza oraz „fakt”, że — lotnictwo polskie zostało zniszczone na ziemi. Ze zdumieniem zanotowano bardzo rzadkie walki w powietrzu. Pierwszą większą walkę w powietrzu z myśliwcami polskimi notuje autor pod datą 2 września, nad Łodzią. Straty Luftwaffe: trzy Me 110. Zestrzelono dwie polskie „jedenastki”. Natomiast — zdaniem Bekkera — w walce z Me 109, tego dnia, jednaście polskich samolotów myśliwskich zestrzelono lub uszkodzono. Messerschmitty zestrzeliły również jednego „Łosia” i uszkodziły dwa na ziemi.

Bekker mówi z dużym uznaniem o atakach polskich bombowców na niemieckie kolumny pancerne. Szczególnie duże straty na skutek tych bombardowań poniosły 1. i 4. niemieckie dywizje pancerne. Niestety, od dnia 4-go września siła tych ataków osłabła. Bardzo duże straty poniosły eskadry „Karasi”. Nie pomija przy tym autor opisu wypadków świadczących, że i po niemieckiej stronie popełniano błędy w rodzaju bombardowania własnych oddziałów, lub zbombardowanie mostu na Wiśle pod Górą Kalwarią w momencie gdy oddziały niemieckie szykowały się do przekroczenia Wisły w pogoni za cofającą się polską armią.

Mało znany jest zamiar użycia niemieckiej 7. Dywizji Piechoty w walkach nad Bzurą. Istnienie tej dywizji było otoczone tajemnicą. Wyposażona w samoloty transportowe Ju 52 miała ona być użyta do zrzucenia spadochronowych oddziałów Wehrmachtu najpierw pod Tczewem, później przy opanowaniu mostu na Wiśle pod Puławami i wreszcie przy utworzeniu przyczółka mostowego na Sanie, pod Jarosławiem. Jednakże OKW zdecydowało, że nie użyje w Polsce tej pierwszej „tajnej broni” Hitlera, co spowodowało przedwczesną uwagę dowódcy tej dywizji, gen. Studenta, iż „niepotrzebnie zadaliśmy sobie trudu szkoleniem naszych spadochroniarzy.”

Od 12 września rozpoczęła Luftwaffe wycofywanie swych dywizjonów bombowych oraz dywizjonów myśliwskich dalekiego zasięgu z Polski do Rzeszy. Jednocześnie dowództwo Luftwaffe rozpoczęło „Operację Letnisko Morskie”, tj. bombardowanie Warszawy. Ciekawa jest opinia gen. von Richthoffena, któremu powierzono dowodzenie tą operacją. Niemiecki dowódca uważa, że operacja była źle przygotowana. Do ataku użyto „tylko 183 samoloty. Nad celem panował nieopisany chaos. Ani jedna jednostka nie wykonała ataku w nakazanym czasie, niektóre samoloty były bliskie kolizji w czasie bombardowania. Cel sam przedstawiał jedną wielką masę dymu i ognia, i stąd też ustalenie wyniku bombardowania było niemożliwe”.

Mając tę wypowiedź na myśli tym bardziej zdumiewającą rzeczą jest to, że autor książki, skądinąd obiektywny historyk, opatruje to komentarzem: „I to wszystko nazwano pierwszym „terrorystycznym” atakiem drugiej wojny światowej”. Przytacza następnie rozkaz podpisany osobiście przez Goeringa, a dotyczący pierwszego dużego bombardowania Warszawy w dniu 17 września, w którym jest mowa o tym, że „pierwszeństwo” (podkreślenie moje) w bombardowaniu mają cele strategiczne oraz budynki i zakłady użyteczności publicznej”. Na dowód, że rozkaz ten był przestrzegany przytacza autor opinię francuskiego attaché lotniczego w Polsce, gen. Armengaud, który w dniu 14 września wysłał do swego rządu w Paryżu raport w którym czytamy, że „działalność niemieckiego lotnictwa była zgodna z prawidłami wojny. (sic!) Bombardowało ono jedynie cele o przeznaczeniu militarnym. Jeśli ludność cywilna poniosła w tym straty w zabitych i rannych, to stało się to dlatego, że znajdowała się ona w pobliżu tych celów. Jest rzeczą ważną, aby wiedziano o tym we Francji i Anglii, abyśmy w ten sposób nie spowodowali odwetu (na Niemcach — przyp. mój) do czego nie mamy powodu, ani też abyśmy nie byli winni rozpasania się wojny powietrznej pozbawionej skrupułów”.

Ani mniej, ani więcej. Niech nam wolno będzie opatrzeć to zdumiewające oświadczenie następującą uwagą. Primo, personel ambasady francuskiej znajdował się już 14 września w Krzemieńcu. Stąd też raport gen. Armengaud nie mógł być jego własną obserwacją, jeśli chodzi o wypadki w Warszawie w dniu 17 września. Oczywiście, że w drodze z Warszawy do Krzemieńca francuski attaché lotniczy mógł na własne oczy zobaczyć jakie cele i z jakim skutkiem bombardowała Luftwaffe w Polsce. Mógł widzieć setki trupów, ofiary niemieckiego bombardowania lotniczego, w tych miastach i wioskach, które nie przedstawiały żadnego znaczenia strategicznego. Mógł, ale chyba nie chciał. Swoim raportem przypomina francuski generał zachowanie się naczelnego dowództwa francuskiego w maju 1940 roku, kiedy to lotnictwo brytyjskie chciało bombardować z baz położonych we Francji Zagłębie Ruhry oraz cele strategiczne we Włoszech w momencie, gdy Włochy przystąpiły do wojny po stronie Niemiec. Francuzi zabronili wówczas bombardowania w obawie przed odwetem ze strony niemieckiej. Czyli, jak by to rzekł Henryk Sienkiewicz, nie należało atakować, „aby nie drażnić bestii”. Jak wiemy, nie pomogło to Francuzom, a Brytyjczyków tylko zachęciło do jeszcze bardziej zdecydowanej walki.

Opis kampanii wrześniowej kończy Bekker następującymi konkluzjami:

„1. Błyskawiczna kampania w Polsce nie była łatwa. Polacy stawili silny opór, i aczkolwiek kampania trwała tylko cztery tygodnie, to jednak Luftwaffe straciła w personelu latającym 189 zabitych, 224 zaginionych i 126 rannych”. Straty w personelu ziemnym oraz w artylerii przeciwlotniczej wyniosły łącznie 195 żołnierzy. Nadto Luftwaffe straciła 285 samolotów, z czego na samoloty bombardujące przypada 109, myśliwskie 79, rozpoznawcze 63, transportowe 12, morskie i inne 22. Razem 285. Do tego trzeba do-

dać stratę 179 samolotów uszkodzonych do tego stopnia, iż nie nadawały się one do dalszego użytku.

Liczbę samolotów Polskich Sił Powietrznych w jednostkach bojowych określa autor na 397, z czego: 129 P. 11c, 30 P.7, 118 P.23 („Karaś”), 36 P.37 („Łoś”) 49 R. XIII i 31 RWD 14 („Czapla”). Zdaniem autora w rezerwie i w szkołach lotniczych miała Polska 348 samolotów z czego: 43 P.11c., 75 P.7, 85 „Karasi”, 30 „Łosi”. 95 R.XIII i 20 „Czapli”. Bekker twierdzi, że w kampanii wrześniowej polskie lotnictwo straciło 333 samoloty, z czego na Brygadę Bombową przypada 82 samoloty. 116 samolotów polskich wylądowało w Rumunii. Liczby dotyczące stanu lotnictwa polskiego i jego strat opiera autor na informacji otrzymanej z Instytutu Historycznego gen. Sikorskiego w Londynie oraz na książce Adama Kurowskiego „Lotnictwo Polskie 1939 roku”. (Vide „Skrzydła” nr 85/571).

„2. Lotnictwo polskie nie zostało zniszczone na ziemi, jak to głosiła oficjalna propaganda niemiecka. Polskie samoloty bombardujące kontynuowały ataki do dnia 16 września. Słabsze liczebnie i zaopatrzone w samoloty o niższej jakości nie mogło lotnictwo polskie stawić czoła przeważającej sile Luftwaffe.

3. Szybkie i zwycięskie zakończenie kampanii wrześniowej zawdzięczać należy przede wszystkim wsparciu, jakie niemieckie oddziały lądowe otrzymały ze strony Luftwaffe. Polacy bardziej odczuli skutki bombardowania węzłów kolejowych i ośrodków łączności, aniżeli zniszczenie fabryk i lotnisk, o czym oficjalna propaganda niemiecka podawała przesadne komunikaty.

4. Warszawa nie tylko że nie była „miastem otwartym”, lecz przeciwnie, była silnie ufortyfikowana i broniona zaciekle. Wielokrotne żądania poddania miasta okazały się bezskuteczne. Natomiast jedyne silne bombardowanie miasta, dokonane w dniu 25 września, spowodowało kapitulację polskiej stolicy.

5. Współdziałanie Luftwaffe z armią lądową w kampanii w Polsce stało się wzorem dla przyszłych operacji błyskawicznej wojny. Z drugiej zaś strony kampania w Polsce wykazała, że Luftwaffe była dostatecznie silna tylko w wojnie o ograniczonym terminie, prowadzonej tylko na jednym froncie”.

Z wyjątkiem punktu czwartego trudno jest nie zgodzić się z wywodami Bekkera. Brak miejsca nie pozwala nam na rozwinięcie myśli na temat, co należy rozumieć przez „miasto otwarte”. Dziesiątki ulic Warszawy, z ich czynszowymi domami, sklepami, szkołami, szpitalami, na pewno nie można zaliczyć do „fortyfikacji”. Poddanie się Warszawy „po jednym silnym bombardowaniu” jest także zaprzeczeniem faktów, które Bekker mógł łatwo sprawdzić.

Niemniej jednak omawiana tu książka ma wielką wartość nie tylko dla historyka lotnictwa wojskowego, ale stanowi ważne źródło badań dotyczących różnych aspektów drugiej wojny światowej na wszystkich frontach na których Luftwaffe odegrała rolę. Brak miejsca nie pozwala nam wyjść poza ściśle określone ramy, które nakazują nam zatrzymać się nad tym, co od wielu lat zamieszczamy w „Skrzydłach” pod nagłówkiem „Polonica lotnicze”. Książkę Cajusa Bekkera polecam każdemu, kogo zagadnienia lotnicze drugiej wojny światowej interesują.

„ADLER TAG”

Od bitwy powietrznej nad Wielką Brytanią dzieli nas przeszło 27 lat, a więc ponad ćwierć wieku. Wydawać by się mogło, że wiemy już o niej wszystko, że nikt już nie pokusi się o dalszy o tej bitwie wspominek w formie jeszcze jednej książki. A jednak jest inaczej. Każda rocznica tej bitwy przynosi nam dalsze setki tysięcy słów wyrażonych w książkach, opowiadaniach i artykułach.

Ostatnie dwa lata przekonały nas, że literatura o „Battle of Britain” wykazuje tendencje zwykłą w miarę jak czas oddala nas od pamiętnych wydarzeń drugiej połowy 1940 roku. Co więcej, wśród autorów znajdujemy w omawianym tu okresie Amerykanów, Niemców i Francuzów. Obok książki marszałka R.A.F. Lorda Douglasa of Kirtleside'a „Years of Command”¹⁾ znajdujemy doskonałe i pod każdym względem ciekawe, dokumentacyjne opracowanie wybitnego amerykańskiego historyka drugiej wojny światowej Telforda Taylora'a „The breaking wave. The German defeat in the summer of 1940”²⁾ Nawet popularna i skromna objętością historia Luftwaffe napisana przez John Killena³⁾ zawiera dwa rozdziały o bitwie nad Wielką Brytanią.

Ale być może, że ten krótki przegląd bibliograficzny powinienem być zacząć od książki Ryszarda Colliera „Eagle Day”⁴⁾ Przede wszystkim dlatego, że wspomina on w niej tych lotników polskich, których nazwiska dobrze są znane większości naszych czytelników. Płk. Zdzisławowi Krasnodębskiemu poświęca chyba najwięcej miejsca. Wspomina następnie Kazimierza Wunschego, Stanisława Karubina, Łapkowskiego, Jana Daszewskiego i innych. Nie zapomniał też o mechanikach, a więc np. o sierżancie Józefie Mikołajczyku i kaprale Jerzym Zbrożku. Oczywiście nie mógł nie wspomnieć o niezapomnianym oficerze technicznym 303 dyw. myśli. inż. Wacławie Wiórkiewicz.

Mam nadzieję, że nie spotkam się oko w oko z wypiszętymi malkontentami, którzy nie oprą się pokusie wygadywania, iż autor mógł więcej o lotnikach polskich napisać. Proszę mieć na uwadze, że autor opisuje na 268 stronach działania wojenne 6 tygodni, w których czynnie zaangażowanych było kilkadziesiąt tysięcy osób.

Autor pokazuje nam wydarzenia owych sześciu tygodni tak, jakby posługiwał się przy tym olbrzymim reflektorem zamocowanym na jakiejś „tel-star” i re-

flektorem tym, a może raczej jakąś tele-lunetą, wyszukuje dla nas co ciekawsze wydarzenia. Po pokazaniu nam luksusowego georingowego Karinhallu, odsłania przesunięciem niewidzialnego lewara, wnętrza „operation room'u” w Biggin Hill. Wizyta jest krótka. Przecież pała się w tym czasie hangary w Manston i lecą bomby na Kenley. Dołączamy więc do sztyku niemieckich bombowców. Słuchamy rozmów radiowych z poszczególnymi zgrupowaniami i załogami. Odprowadzamy palącego się Junkersa do momentu w którym wpada do La Manche. Ba, śledzimy losy niemieckiego pilota — o nazwisku Kamiński — i jego strzelca samolotowego, jak dzień i noc spędzają w dinghy ratując się od śmierci w odmetach Kanalu.

Niewidzialnym ruchem pomaga nam tele-luneta śledzić z zapartym oddechem losy osaczonych ze wszystkich stron pilotów 32. Dywizjonu R.A.F. Już o trzeciej rano tego dnia byli w powietrzu. Autor świetnie opisał walkę poświęcenie i bezgraniczne zmęczenie tych dzielnych młodych ludzi. Za wszelką cenę gotowi są nie dopuścić wyprawy niemieckiej do Londynu.

Mrs. Mary Simcox, z podlondyńskiej wsi St. Mary Cray powie nam jak wyglądały te zmagania widziane jej oczami. Zostawimy ją za chwilę, aby na własne oczy oglądać walące się w gruzy solidne domy bogatej londyńskiej City i pałace się doki. Mówią nam o tym strażacy, policjanci, kierowcy ambulansów, żołnierze z baterii p. lot. i przygodnie spotkani cockneye, których bombardowanie zastało w drodze na nocną zmianę do fabryki.

Zostawiliśmy Kenley, Manston i Eastchurch tylko na jeden dzień. Zresztą niema tam poco wracać. Ichi widok nie zachęca do powrotu. Manston... Estchurch... Drogie naszej pamięci lotniska na których szkoliły się jeszcze niecałe trzy miesiące temu pierwsze zastępy lotników polskich przybyłych do Anglii.

A tymczasem po drugiej stronie Kanalu, na lotniskach pod St. Omer, Arras, Amiens, Dinard wrą nieustannie przygotowania do „Adler Tag”.

„Dzień Orła” wyznaczono na 13 sierpnia. Oberst Theo Osterkamp, dowódca Jafu 2, przygotowuje swe dywizyjny myśliwskie do decydującego uderzenia. Ma wśród swych pilotów takie już wówczas sławy, jak Carl Vieck, Wilhelm Balthasar, Werner Mölders, Walter Oesau. Generalowie Lörzer i Coeler wydają ostatnie rozkazy swym dywizjonom bombowym.

Jutro setki Dornierów i Junkersów mają bombardowaniem przypieczętować los Wielkiej Brytanii. „Wir fahren gegen England...” — śpiewają butne, upojone dotychczasowymi zwycięstwami oddziały Wehrmachtu zgromadzone w portach inwazyjnych Francji i Belgii.

Stało się inaczej. „Dzień Orła” był dla Luftwaffe dniem klęski. Naczelne dowództwo Wehrmachtu mu-

siało zaniechać po pewnym czasie inwazji Wielkiej Brytanii. Ryszard Collier podaje dokładnie tego przyczyny. Rozdział „Facts about Battle of Britain” zasługuje na szczególną pochwałę. Zawiera on kwintesencję tego wszystkiego, co w formie statystyki i charakterystyki sił obu stron walczących chciałby wiedzieć czytelnik. Świetnie opracowany jest także Ordre de Bataille Royal Air Force i Luftwaffe na dzień 13 sierpnia 1940 roku. Autor podaje numer dywizjonu, nazwisko dowódcy, bazę operacyjną, datę przybycia

jednostki na dane lotnisko, uzbrojenie. Całość podzielona na grupy i sektory, a w odniesieniu do Luftwaffe na floty powietrzne i grupy.

Bibliografia godna najwyższej pochwały. Rozdział „The eye-witnesses”, to już naprawdę luksus. Podziękowanie dla Stowarzyszenia Lotników Polskich za pomoc udzieloną autorowi w pisaniu książki chyba także warto wspomnieć.

Wacław R. Wybraniec

HABUB

Gorąco, gorąco. Deszcze uderzą w Chartum już lada chwila, ale tymczasem wszystkie okolice dyszą upałem, wszelki ptak i zwierze ziele, ludzie pot ocierają, ale ciągle błyszczą na nich krople potu, a lotne pyły i drobniutki piaski chmurami podrywają się w górę za najmniejszą pokusą wiatru.

Wiele krajów ma swe wiatry znakomite, w całym świecie sławne, lub przynajmniej szanowane we własnych granicach. Wiele z nich ma życie krótkie, sezonowe i specjalną nazwę; czasem miłą, czasem srogą. Więc u nas więcej Halniak, w Jugosławii — Bora, wzdłuż doliny Renu grzmi co jesień zimny Minstral i wychładza Cote d'Azur. W Anglii — Helm, na Maderze — Leste, tu Sirocco, tam Tornado, Trade Winds, Hamsin, Harmattan.

Tu w Sudanie, jest Habub. Habub to sudański wiatr. Zasadniczo, po arabsku, każdy wietrzyk, wiatr czy wicher — to habub. Ale jednak zwykły wiatr, to wiatr, a Habub — to wielki, chytry, groźny, skutek suszy i upału na pustyniach. To pogromca Chartumu i całej północy kraju, z Port Sudanem i Wadi Haifa łącznie. Wiatr — opętaniec, pasjonat, co rodzi się nagle i żyje niedługo, ale potwornie.

Tutaj w Sudanie, wiatr jest ciągle gotów do jakiejś formy ataku. Albo niby to baraszkuje w okolicy, skręca diabelskie wiry, proste i wysokie na setki stóp. Goni z nimi na przelaj pustynnego świata, jak psotny chłopiec z długim patykiem na końcu palca, albo przysiadła na pustyni i złośliwie zaplata poziome warkocze z gęstego pyłu, brudnego i rudego. A po tem ciągnie je tuż nad ziemią na dziesiątki mil (a one coraz to grubieją) i stara się je kłaść ludziom wzdłuż traktów i dróg. To znowu widać go na horyzoncie jak paraduje w tumanach pyłu, jak w dymach, jakby na czele dzikich hord palił wsie okoliczne.

Aż przychodzi chwila narodzin prawdziwego habubu. Dzieje się to wtedy, gdy słońce rozogni pustynię i zniszczy nad nimi wszelką

równowagę atmosfery, gdy żarem doprowadzi do obłędu cząsteczki powietrza zmuszając je do pionowych skoków na szalone wysokości. Wtedy, na olbrzymich obszarach, zadrgają masy drobnych piasków i lotny pył. O, wtedy to, raptem i niewiadomo dlaczego, któryś z wielkich kominów wibrującego powietrza z nad najbardziej rozprażonych skał pustyni przechyli się i zsunie, i szerokim zagonem, w pędzie zgodnym z ruchem obrotowym ziemi, zagarnie całą tę wezbraną siłę pustyni i w minutach przemieni się w potężny Habub. Jednym porywem wzniesie podniecone piaski i pyły aż do 3000 metrów, skotłuje je, zbije, pchnie i potoczy, aż utworzy z nich w nieprzenikloną, czerwono-brązową masę te rozpedzi, a potem, jak olbrzymi wał co skryje ów horyzont — zwali na miasto. Wtedy światło dnia marnieje.

Kilka dni temu runął na nas taki Habub. Klasyczny. Było to tuż przed zachodem słońca. Raptem ściemniło się i w kilka sekund świat ze złoto-srebrno-fioletowego zmienił się w czerwono-brunatny. Błyskawicznie pozamykałem okna i zafascynowany patrzyłem i słuchałem tego co się wyprawiało poza nimi. Za oknami szalała czerwona złość; wszystko co widziałem było czerwone jak w komediowym piekle filmowym, ale drzewa i krzaki bez żadnych żartów szarpała potworna, a wroga siła usiłując je połamać. W ramach okien i drzwi Habub świstał jak tajfun w linach żaglowca i wpychał, gwizdywał, wkręcał czerwony kurz. A wkrótce po tym zapadło słońce i stało się czarno. Kto by chciał mógł by snuć straszne przepowiednie plag, ale po godzinie Habubu wynurzyły się gwiazdy.

Noc była cicha, ale pracowita. Całe miasto otrzępywało się z kurzu. Takie sceny, w mniejszych rozmiarach powtarzają się nam często przez maj, czerwiec i początek lipca. Aż uderzą nas deszcze. Wtedy odetchniemy.

S. Wujastyk

1) Marshal of the R.A.F. Lord Douglas of Kirtleside. „Years of Command”. Wyd. Collins. Londyn, 1966.

2) Telford Taylor. „The breaking wave. The German defeat in the summer of 1940. Wyd. Weidenfeld and Nicolson. 1967.

3) John Killen. „The Luftwaffe. A history”. Wyd. Frederick Muller. Londyn, 1967.

4) Richard Collier. „Eagle Day”. Wyd. Hodder and Stoughton. Londyn 1966.

ZAROSŁY TOR

(Część druga. Niewola)

Nie będę opisywał przebiegu kapitulacji, składania broni itd. Są tematy o których trudno pisać nawet po dwudziestu kilku latach. Wystarczy stwierdzić, że poszedłem do niewoli. Zaczął się dziwny, jakby umowny okres życia. Miał trwać pięć i pół lat.

Dziwne, jak mało byliśmy przygotowani na ewentualność niewoli. Teraz, po drugiej wojnie światowej, wiemy, że zestrzelenie i niewola jest normalnym losem wielu lotników. Inaczej patrzyliśmy na taką ewentualność przed wojną. Koledzy, z którymi mówiłem o tym rozumowali tak samo. Byli przygotowani na śmierć, kalectwo, natomiast nikt nie liczył się z możliwością niewoli. Zdaje mi się, że podobny wypadek zachodził z Amerykanami w czasie wojny koreańskiej. Rezultatem zaskoczenia był rodzaj szoku moralnego. U wielu wywołał on załamanie się trwające kilka miesięcy. Tymczasem sytuacja wymagała zachowania pionu moralnego. Szereg problemów czekało na rozwiązanie.

Pierwszym, chwilowo najważniejszym problemem były sprawy materialne. Nie zamierzam poświęcać im wiele miejsca. Wiele napisano na ten temat. Powiem tylko tyle, że warunki bytu zapewnione nam przez Niemców były dalekie od dostatecznych. Aż po Wielkanoc 1940, kiedy zaczął funkcjonować system paczkowy, większość obozu głodowała, i to mocno. Nie przyczyniało się to do podniesienia nastrojów, ale nie umniejszało wrogości wobec Niemców.

Równolegle powstały inne problemy. Głównym tematem pierwszych miesięcy była odpowiedzialność za klęskę. Powszechnie potępiano rządzącą elitę i wyższych wojskowych. Od majora wzwyż wszyscy byli zgodni w nastrojach. Na razie wyszukiwano rozmaite, często fantastyczne argumenty, nie mające wiele wspólnego z rzeczywistością powodami naszej wielkiej tragedii narodowej. Pamiętam pewnego kapitana, który wywodził z powagą, iż powodem klęski była nieumiejętność oficerów strzelania z pistoletu marki „Vis” (Dostłownie!). Inny, jako dowód bezmyślności dowództwa podawał rozkaz otrzymany od dowódcy dywizji, nakazujący trzymanie obrony przez cały dzień dla osłony wycofującej się dywizji. „Przecież to oznaczało zniszczenie batalionu” — oburzał się krytyk. Argumenty, że w danej sytuacji, poświęcenie batalionu było może celowe, nie mogły go przekonać. Mówiąc krótko, „czepiano się” drobiazgów na własnym szczeblu dowodzenia.

Następnym problemem, także przejściowym, były sprawy hierarchii i dyscypliny. Wielu uważało, że niewola przekreśliła wszelkie własne zależności wojskowe. Niemców słuchać musimy, bo mają za sobą siłę. W stosunkach wewnętrznych jesteśmy równi. Następowaly porównania stanowisk zajmowanych w życiu cywilnym ze stopniami wojskowymi i argumen-

ty mające potwierdzić nonsens wojskowej zależności w niewoli. Takie nastroje przycichły stopniowo. Z konieczności, dla uniknięcia anarchii, trzeba było zachować jakąś gradację.

Ciekawy był stosunek do faktu znajdowania się w niewoli. Wszyscy buntowali się przeciw pozbawieniu fizycznej swobody, traktowali ją jako niezastępowaną krzywdę. Niewielu odczuwało skazę na ich wojskowym honorze. Wygodnie zapominano postanowienia regulaminów zakazujące poddawania się. Przeciwnie, zaczęto uważać niewolę jako zastugę. Snuto opowieści, jak własną pierś osłanialiśmy odwrót tych, którzy dzięki naszemu poświęceniu mogli walczyć na zachodzie. Z lubością patrzano na siebie jako na cierpiętników, jeśli nie wręcz męczenników, za „sprawę”. W wyrobach artystycznych, których wykonywanie osiągnęło później wielką popularność, chętnie brano za temat wieże strażnicze, druty kolczaste, więzienne cele. Na pamiątkę! Pamiątkę, bądź co bądź, siedzenia w kryminale. Pamiętam, wróżyłem, że po wojnie powstaną związki „pierdlarzy”. Śmiano się. Miałem rację. Są dziś w Polsce związki byłych jeńców. Co więcej, biorą udział w uroczystościach publicznych, z własnymi sztandarami!

Każdy chwali swoje gniazdo, ale nie przesadzę mówiąc o wysokim poziomie moralnym naszej nielicznej grupki lotniczej. Moi koledzy chcieli być elitą i w dużym stopniu byli nią. Nasza paczka z obrony Warszawy uszczupliła się o majora Bohuszewicza i kapitana Klimasa. W obozach spotkaliśmy kilku innych kolegów. Notuję ich nazwiska dla pożytku kolegów. Por. pil. Kazimierz Wiśniewski, oficer taktyczny ponańskiego dywizjonu myśliwców, ppor. obs. Jan Kuczkowski 3 p. lot., ppor. pil. Kazimierz Mindak, ppor. obs. Kazimierz Sławiński z 4. p. lot. Mirosław Nowak — myśliwiec z Poznania. Dyon Morski reprezentował por. obs. Minkiewicz z korpusu oficerów Marynarki Wojennej. Było kilku baloniarzy z ppor. Ładą i por. Janem Deollingerem na czele. W 1944 roku w obozie Gross-Born (obecnie polskie Borne), spotykamy Bronisława Dziekońskiego i por. dypl. obs. Kózkę. Po warszawskim powstaniu przybył do nas weteran pilot 1 p. lot., teraz podporucznik A.K. Marian Dembiński. Pewno pominąłem paru, ale pamięć za- wodzi po tylu latach.

Byłbym niesprawiedliwy, gdybym pominął barwną postać mojego wiernego druha Rysia (Henryk) Mańkowskiego. Zawodowy oficer 17. pułku ułanów, poszukiwacz przygód w Niemczech i Austrii, szofer beczkowitzu w wileńskiej straży ogniowej, potomek (po kądzieli) generała Dąbrowskiego i dziedzic jego Winnogóry — w jednej osobie. We wrześniu, nie otrzymawszy przydziału, dołączył do poznańskich myśliwców. Z rozbitkami rzutu kołowego dociera

do Warszawy i natychmiast znajduje drogę do naszego oddziału. Był z nami w natarciu 26 września. W niewoli oddawał duże usługi znając świetnie język niemiecki we wszelkich możliwych odcieniach i dialektach. Umiał też postępować z Niemcami. Traktując ich z góry, był dla nich zawsze „Herr Graf”. Przyłgął całkowicie do nas, w jego ustach: „my lotnicy” brzmiało dumnie.

Żyliśmy z miesiąca na miesiąc, z roku na rok. Spodziewaliśmy się, oczekiwaliśmy. „Z uchem przy ziemi kaźden tentent ima...” Najpierw nie wyszedł geniusz starszej siostrzycy Francji. Potem klęska za klęską w Rosji. Wreszcie wkacza Ameryka. Zwycięstwo pewne, ale kiedy? A czas płynął.

Dla mnie, a sądzę i dla większości z nas, najgorszy był czas po kapitulacji Francji. Czy Brytania zawrze pokój, czy nie? Nie doceniałem jej słabości. Uważałem, że jeżeli prowadzi dalej wojnę, to znaczy jest pewna zwycięstwa. Kwestia jest tylko czasu.

Powoli, bardzo powoli, „jenieckie społeczeństwo” nabierało doświadczenia i przystosowywało się do sztucznych warunków istnienia. Nastąpiło przewartościowanie zasad moralnych, inny podział dóbr materialnych. Zmiany wystąpiły od pierwszych dni, upłynął czas nim przyjęły się nowe pojęcia.

Ci z nas, którzy kapitulowali w Warszawie, mieli więcej lub mniej bagażu. Więzi na polu walki często nie mieli żyłek albo grzebienia.

Jeńcy pochodzący z ziem polskich przyłączonych do Rzeszy otrzymywali paczki żywnościowe od początku pobytu w obozach i to w ilości nieograniczonej. Wielu otrzymywało dziennie pięciokilowe paczki. My z „Gubernatorstwa” zaczęliśmy dostawać pierwsze przesyłki około Wielkanocy 1940 r.

Tak, więc, „nierówność społeczna” w naszej komunie stała się faktem od początku jej istnienia. Sam kupowałem fasowany chleb od fasonowego porucznika konnej artylerii, w cywilu prokuratora sądu okręgowego. Płaciłem mój dekadowy zółd za bochenek, który inaczej powędrował by do śmietnika. Życie jest życiem. Wszelkie początkowe nawoływania do braterskiego podziału posiadanych skarbów wzięły w łeb. Braterstwo istniało jedynie w mniejszych grupkach. W spółkach żywnościowych, zgrupowaniach oddziałowych, zawodowych, przyjacielskich. Skończyło się na oficjalnych sklepach komisowych, gdzie zbędne przedmioty i produkty sprzedawano lub wymieniano na inne. Pieniądzem obiegowym, mającym pełną wartość, stał się od początku papieros. Od czasu pojawienia się paczek Czerwonego Krzyża i prywatnych z Wielkiej Brytanii był nim papieros amerykański, albo angielski. Za papierosy można było dostać i kupić wszystko, z niemieckim wartownikiem włącznie.

W miarę rozwoju handlu, rosły nieoczekiwane talenty w zakresie przemysłu i „sztuki”. Byli specjaliści od stawiania pieców, czy przerabiania starych swetrów na nowe. Byli artyści wykonujący portrety, modele „Łosi” i teatralne toalety damskie z — sien-

ników. Wszelkie działy sztuki i rzemiosła były reprezentowane.

W naszym małym i ściśle od świata odgradzonym światku, powstał dodatkowy dziwoląg: eksperci. Jeżeli ogół interesował się jakimś zagadnieniem, musiał z konieczności polegać na zdaniu, opinii i objaśnieniach kogoś, często jedynej wśród nas osoby, która coś na dany temat wiedziała, chociaż nie nazbyt wiele. Takim sposobem zostałem kreowany na rzeczoznawcę lotniczego. Postawiwszy wyraźną kropkę po ostatnim zdaniu, wspomnę rolę rzeczoznawcy sztuki Mariana Szyszko-Bohusza. Kolejne obozy zawdzięczały mu wiele ciekawych i pouczających odczytów z zakresu sztuki plastycznej.

Odczyty biegłych, nie tylko rządu Bohusza, cieszyły się popularnością. Poruszano w nich wszelkie zagadnienia, w zależności od chęci i wiedzy znajomego taką, czy inną dziedzinę.

Słabo, przynajmniej oficjalnie dla Niemców, rozwijała się wiedza wojskowa. Już w końcu 1939 roku wygłosił cykl odczytów ppor. Stefan Mossor, znana powaga naukowa. Odczyty jego cieszyły się wielkim powodzeniem. Ale, powiem otwarcie, większość słuchaczy nie pragnęła poznania tajników sztuki wojennej. Szła na odczyty po odpowiedź zasadniczą: kiedy i czym zwycięstwem zakończy się wojna. W dodatku, Mossor mówił o wojnie starego typu. Myśląc o linii Maginota wyliczał ilości pocisków potrzebnych do łamania umocnień, ilości wojsk potrzebnych na frontach ciągłych i temu podobne nieaktualne kalkulacje. No i słał niezwykły geniusz Francji. W kilka miesięcy po odczytach, po kapitulacji Francji, jego teorie stały się powszechnym pośmiewiskiem. Śmiejący się wykazali w tym wypadku płytkość własnego podejścia do zagadnienia.

Były też inne odczyty z dziedziny wiedzy wojskowej, prowadzone zwykle pod okiem Mossora, przez różnych oficerów, dobieranych z rozmaitych broni.

W roku 1944 w obozie Gross Born zetknąłem się jako gość z sumiennie i poważnie prowadzonym kursem Wyższej Szkoły Wojennej. Z tego co zaobserwowałem, odnoszę wrażenie, że kurs był poważnym osiągnięciem.

Nie ulega dla mnie wątpliwości, że najlepiej zorganizowaną grupą byli nauczyciele szkolnictwa powszechnego. Już we wczesnym okresie niewoli potrafili uzyskać poparcie polskich władz obozowych, a przez nie zezwolenie Niemców, na zorganizowanie dokształcających kursów zawodowych własnego zakresu. Wkrótce zainstalowali się w osobnym pomieszczeniu, co dawało im możliwość prowadzenia wykładów w godzinach wieczornych, a przy tym, bez obecności obcych. Na czele kursów stali ludzie reprezentujący skrajnie lewicowe przekonania, często spotykane wśród członków przedwojennego Związku Nauczycielstwa Polskiego. Polityczni kuzyni Wandy Wasilewskiej. Wśród reszty jeńców przyjęła się dla nich nazwa „janazwy”. Nie chcę tutaj sugerować, że nauczyciele szkół

czeki". Przyszłość miała potwierdzić słuszność tej nazwy. Nie chcę tutaj sugerować, że nauczyciele szkół powszechnych, znajdujący się w obozie jenieckim jako oficerowie rezerwy, byli entuzjastami komunizmu. Znałem wielu z nich i wiem, że reprezentowali różne przekonania polityczne. Ale jest niewątpliwym, że ich obozowe władze naczelne były takimi. Następnie, jest rzeczą również niewątpliwą, że jak byśmy to dziś określili, „pranie mózgow” stosowane było w programie ich wykładów.

Czy polskie władze obozowe wiedziały o tej sytuacji? Z całą pewnością tak. Jeżeli ją tolerowały, to miały po temu — w moim pojęciu — szereg powodów. Primo, likwidacja kursów bez niemieckiego pośrednictwa była trudna, jeżeli nie niemożliwa. Secundo, położenie wyższych oficerów było drażliwe. Powszechna opinia łączyła ich z przedwojennymi naczelnymi władzami państwowymi. Stale byli wystawieni na zarzut nietolerancji politycznej. Woleli okazać się liberałami. Tertio, w wypadku zwycięstwa naszej sprawy, w co wszyscy gorąco wierzyli, działalność prokomunistyczna nielicznej grupy stałaby się bezprzedmiotowa. Zawisłaby w próżni. Los zrzucił inaczej, i działalność komórki wywarła wielki wpływ na losy wielu jeńców.

Odrębną grupę jenieckiej działalności stanowiło sabotażowanie Niemców. W tej dziedzinie trzy elementy wysunęły się na czoło: ucieczki, nasłuch radiowy i kontakty ze światem zewnętrznym.

Ucieczki były inicjatywą poszczególnych grup. Dopiero w Gross-Born spotkałem się z ucieczkową

organizacją równą rozmachem i umiejętnością wszelkim, tak szeroko opisywanym „Drewnianym koniom” itp. Należało do niej dwudziestu, czy trzydziestu młodych oficerów, którzy przeprowadzili podkop idący na zewnątrz obozu. Nigdy nie wykryty. To, że nigdy go nie wykorzystali było winą pewnego wyższego oficera, który w imieniu „Organizacji” — o której później — położył na podkopie rękę, rezerwując sobie jego ewentualne użycie.

Muszę dodać, że jestem pełen podziwu czytając opisy tak licznych i udanych uciezek Brytyjczyków. Z obozów w których przeżywałem uciekało wielu. Nieraz byli na swobodzie tygodniami. Prawie zawsze sprowadzano ich z powrotem. Pomyślnie uciekł jeden.

Pierwotną konsekwencją nieudanej ucieczki była w naszych warunkach idylla: miesiąc aresztu. W miarę zbliżania się przegranej Niemcy rozbewstwiłi się co rok więcej. W 1944 roku złapanemu groziła śmierć. Ciężkie pobicie było nieuniknionym skutkiem.

Nasłuch radiowy grał w naszym życiu zrozumiałą i bardzo ważną rolę. W budowie i wykorzystaniu stacji ważną rolę grał jeszcze jeden myśliwiec poznański, a mianowicie Paweł Łuczyński. Nasłuch był stały, nawet w czasie późniejszego marszu na zachód o którym później. W obozach były stale dwie lub trzy stacje odbiorcze. Ich komunikaty rozchodziły się po całym obozie.*)

Tadeusz Nowacki

*) Dokończenie w następnym numerze „Skrzydła”.

MIGAWKI PARYSKIE 1967 ROKU

POD ZNAKIEM CONCORDE'A

Zbudowana kosztem ponad ćwierć miliona funtów, polyskująca srebrem, smukła makieta francusko-brytyjskiego Concorde'a, normalnej wielkości, z zupełnie wykończonym i wyposażonym wnętrzem, przez które przesuwali się nie kończący się sznur lotniczych ekspertów i gapiów, była niewątpliwie centrum uwag i wystawy, a strzeliste, „gotyckie” jej skrzydła, z odgiętą ku dołowi krawędzią natarcia, posłużyły wielu za znakomity... parasol podczas iście podzwrotnikowej ułewy, jak nawiedziła Paryż w pierwszych dniach wystawy. Pierwszy prototyp Concorde'a, który odbywać ma podróży atlantycką z Europy do Ameryki z prędkością naddźwiękową w ciągu zaledwie trzech godzin, wykańczany jest obecnie w zakładach Sud-Aviation w Tuluzie i ma się wznieść w powietrze 28 lutego 1968 r. Drugi prototyp, budowany w W. Brytanii w Filton, wykona swój start 30 września tegoż roku. Projekt, w myśl umowy francusko-brytyjskiej z listopada 1962 r., rozwinięty był wspólnie, z tym że Francja objęła nadrzędne kierownictwo w opracowaniu aerodynamicznym i technologicznym

płatowca, natomiast W. Brytania zespołu napędowego. Przemysły obu krajów łączą z Concorde'iem olbrzymie nadzieje. Samoloty tego typu, zamówione przez kilka najpoważniejszych linii lotniczych świata, łącznie z amerykańskimi, mają wejść do regularnej służby komunikacyjnej w roku 1971. Amerykański konkurent Concorde'a, Boeing SST, ma rozpocząć próby w locie dopiero pod koniec 1970 r., ale konstrukcja ta jest bardziej zaawansowana i przedstawia większe perspektywy rozwojowe. Rosyjski odpowiednik, Tu-144, dokładnie przypominający projekt francusko-brytyjski, będzie oblatany prawdopodobnie w najbliższych miesiącach. Obawy Francuzów, że samolot ten niespodzianie zawita do Paryża i zawładnie całą uwagę świata technicznego okazały się jednak płonne.

... I WOSTOKU

Rosjanie zakasowali jednak wszystko, choć może nie w takim stopniu jak poprzedniego razu. Najciekawszym eksponatem wystawy była niewątpliwie olbrzymia rakietą nośną Wostoku, która w kwietniu 1961 r. wyrzuciła Juri Gagarina w orbitę. Jest ona w dalszym ciągu zazdrośnie strzeżonym sekretem sowieckiej technologii międzyplanetarnej. Rakietą ta zaskoczyła rzeczoznawców nieoczekiwanymi rozwiązaniami. Pojazd nośny Wostoku składa się z czterech odrzucanych zespołów raketowych, każdy posiadający cztero-komorową baterię raketową, zamocowanych symetrycznie dokoła dwustopniowego rdzenia środkowego z umieszczoną na szczycie kapsułą orbitalną. Całkowita długość, a raczej wysokość pojazdu sięga 38 m. Waga startowa 4.725 kg. Łączny ciężar zespołu napędowego 600.000 kg. Obok Wostoku dużą uwagę skupiły na sobie rosyjskie śmigłowce-olbrzymy, będące dziełem Mila, które choć widziane poprzednio zadziwiały zarówno bezkonkurencyjnymi rozmiarami jak i statecznością oraz sterownością wykazywaną w powietrzu. Trójka tych olbrzymów, jeden pasażerski na 80 osób, drugi latający dźwig, trzeci zaś przeciwpożarowy, wypełniły sobą niebo nad Le Bourget. Ostatni z nich, Mi-LOK, mogący zaczerpnąć w zawisie nad jeziorem lub rzeką 12 ton wody w 2 minuty i wylać całą tę masę wody na obiekt pożaru w ciągu 12 sekund, budził olbrzymie zainteresowanie. Mniejsze śmigłowce rosyjskie oraz samoloty komunikacyjne, poczynsz od małego, widzianego po raz pierwszy Yaka-40 do wielkiego Il-62, przypominającego do złudzenia brytyjskiego Vickersa C-10, oglądane były z ciekawością, ale nie były brane na serio za konkurentów na rynkach światowych. Rosjanie, pytani o kalkulacje ekonomiczne, deprecjację, czy nawet ceny płatowców, przecierali tylko w zdumieniu oczy i wzruszali ramionami. Trudno w tych warunkach przekonać przedstawicieli linii lotniczych, obliczających wydatki związane z kupnem i użytecznością nowego sprzętu na ułamki pensów, o „wyższości” sowieckich samolotów.

SPOD GWIAZDZISTEGO SZTANDARU

W pokazach w locie zdecydowanie górowali Amerykanie, wnosząc do programu nie tylko wielką różnorodność typów, ale i rewolucyjne modele niewidziane nigdy dotąd w Europie, reprezentujące najnowsze zdobycze techniki lotniczej. Fantastyczne, równoczesne pokazy myśliwca wielozadaniowego F-111, ze skrzydłami o zmiennej geometrii, oraz czterosilnikowego zmiennołata transportowego XC-142 zapisały się w historii paryskich wystaw lotniczych jako jedne z tych klasycznie efektownych, zapierających dech widowisk, które pozostawiają w pamięci widza niezatarty obraz. Wielka kanciasta bryła XC-142, z płatami wraz z silnikami ustawionymi w pozycji pionowej do startu i zawisu, stojąca nieruchomo między niebem a ziemią, a potem wolniutko defilująca przed trybunami bokiem, tyłem i przodem, by wreszcie w w locie przesunąć skrzydła z pionu do położenia normalnego i równoczesne przeloty stylowego F-111 ze skrzydłami w różnych położeniach, stanowiły niewątpliwie szczytowy punkt wystawy. Niemniejsze wrażenie robiła sensacyjna akrobacja na śmigłowcu doświadczalnym Lockheed 286, którego główną nowością stanowi stalowy sztywny wirnik nośny, pozwalający na wykonywanie pętli, beczek, przewrotów itp.

27-ma wystawa paryska zbiegła się z 40-tą rocznicą przelotu Atlantyku przez Lindbergha. W czasie wystawy pilot Tallman przeleciał wzdłuż Sekwany na samolocie będącym dokładną kopią samolotu Ryan „Spirit of St. Louis” i po okrążeniu wieży Eiffla wylądował w Le Bourget w tym samym miejscu, w którym Lindbergh wylądował przed czterdziestu laty. „Spirit of St. Louis” przybył do Paryża wewnątrz olbrzymiego czterosilnikowego transportowca wojskowego C-141 Starlifter, który wraz z trzema śmigłowcami HH-3E, kilkakrotnie zaopatrywanymi w paliwo w powietrzu, i dwoma myśliwcami szturmowymi amerykańskiej marynarki wojennej A-7A Corsair II (które jako pierwsze odrzutowce jednosilnikowe przeleciały Atlantyk bez uzupełniania paliwa) odbyły tę samą drogę co samolot Lindbergha. Trochę toporny „Spirit of St. Louis” i umieszczona za nim strzelista makieta potężnego rakieto-planu X-15, naturalnej wielkości osiągającego skraj przestrzeni kosmicznej i prędkość ponad 4.000 mil na godzinę, zdobyły „aleję amerykańską” wiodącą do imponującego pawilonu wystawowego U.S.A.

PRZEMYSŁ POLSKI

Przemysł polski wystawił w Paryżu nowy szybowiec wyczynowy SZD-30 „Pirat”, pasażerski śmigłowiec turbinowy Mi-2 „Marabut”, oraz cieszące się dużym powodzeniem przyrzady pokładowe P.Z.L. „Pirat”, konstrukcji Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego w Bielsku-Białej. Szybowiec polski o szlachetnej sylwetce, pięknie demonstrowany w locie przez Śmielkiewicza, budził zainteresowanie dobrymi jak na klasę standard wyczynami i faktem, że pocho-

dzi z Polski, której szybownictwo uważane jest powszechnie za przodujące w świecie. Był to jedyny szybowiec pokazowy na tej wystawie. Smigłowiec „Marabut” wyróżniał się spośród swoich konkurentów dwoma silnikami, dużą pojemnością kabiny, mieszczącej swobodnie ośmiu pasażerów, oraz bogatym wyposażeniem. Budowany obecnie seryjnie z licencji rosyjskiej przez zakład im. Zygmunta Puławskiego w Świdniku, zapelnia on lukę w kategorii małego smigłowca pasażerskiego. Ze względu na jego stosunkowo niską cenę, możliwościami jego nabycia interesowały się m.in. brytyjskie linie lotnicze B.E.A.

MISTRZOWIE AKROBACJI

Pokazy paryskie, skupiające wśród pilotów wyczynowych największych mistrzów kunsztu latania, stanowią ciekawe studium porównawcze dla różnych temperamentów i cech narodowych, które uwidaczniają się w powietrzu w pełnej wyrazistości. I tak na przykład Anglicy latają w szyku z zastosowaniem żelaznej dyscypliny, idealnie symetrycznych i równych formacji, szczegółowo wypracowanych figur, przy na ogół umiarkowanych i jednostajnych prędkościach. Włosi są ich przeciwnostwem. Ich szyki, choć też po-

BIEŻĄCE ZAGADNIENIA S.L.P.

Do obowiązków członka Stowarzyszenia Lotników Polskich należy nie tylko płacenie składki członkowskiej i praca w swoim Kole, czy Skrzydle, ale też interesowanie się wszystkimi sprawami Stowarzyszenia. Dlatego to członkowie muszą być informowani o tym, co się dzieje w całym Stowarzyszeniu. Przede wszystkim dotyczy to powziętych decyzji i planów na przyszłość.

Zagadnień, bolączek i spraw jest wiele. Ba! Jest ich coraz więcej. Przede wszystkim wzrastają potrzeby lotników i ich rodzin. Wynika to z przyczyn naturalnych, głównie zaś z powodu postępującego wieku oraz z przyczyn od nas niezależnych tj. od bieżącej koniunktury w krajach, w których lotnicy polscy osiedlili się. Starzenie się pociąga za sobą zwykle przejście na skromne uposażenie emerytalne, często upadek sił do pracy, czy też poważne niedomaganie zdrowotne. Koniunktura, np. w W. Brytanii, jest w tej chwili niezbyt pomyślna z wielu względów. Daje powód do troski o przyszłość. Bezrobocie, czy obawa o nie, wzrost cen, podatki i t.p. dają się często odczuwać dotkliwie*).

Obecnie trzeba wydawać więcej pieniędzy na zapomogi z Funduszu Społecznego S.L.P., a jednocześnie trzeba też myśleć o rezerwach na przyszłość.

*) Artykuł ten był pisany przed dewaluacją funta w W. Brytanii (Redakcja).

prawne, są bardziej miękkie i płynne, a żywiołowa, pełna rozmachu i niepowstrzymanej dynamiki akrobacja, nieoczekiwana kombinacja prędkości, zwrotności i fantazji, porywa za sobą widza w wir podniebnych harców. W tym roku małe błękitne włoskie Fiaty zespołu „Frece Tricolon”, nie tylko wysunęły się zdecydowanie na czoło siedmiu zespołów akrobacyjnych z różnych krajów ale pomysłowością repertuaru, doskonałością pilotażu i precyzją techniki pobiły nawet własne poprzednie występy. Francuski „Patrouille de France”, drugi zespół akrobacyjny zasługujący na wyróżnienie, zakończył imponujący pokaz paryski tragiczną nutą. Wychodząc z ostatniej pionowej figury na minimalnej wysokości, jeden z dziewięciu samolotów typu Magister, pilotowany przez kpt. Duthoit'a, zderzył się z ziemią przed trybuną honorową, eksplodując w przerażającym słupie ognia i dymu. Osiem Magistrów „Patrouille de France”, z zachowanym wolnym miejscem Duthoit'a w formacji, kładących nisko nad Le Bourget dymne smugi o narodowych barwach Francji w smutnym hołdzie poległemu koledze, zakończyło obfitą we wrażenia paryską wystawę lotniczą roku 1967.

Jerzy B. Cynk

Wpływy z Tygodnia Lotnika Polskiego są w tym roku niemal takie same, jak w roku ubiegłym. Wydaje się więc, że w najbliższej przyszłości nasi stali donatorzy nie zawiodą nas i będą nadal wspomagali Fundusz Społeczny S.L.P. Jeśli więc chodzi o pomoc doraźną dla lotników i ich rodzin, to przy już istniejącej rezerwie nie powinno zabraknąć pieniędzy na najbliższe lata.

Są jednak pewne inicjatywy, które Stowarzyszenie powinno starać się realizować w przyszłości, niezależnie od udzielania pomocy finansowej lotnikom i ich rodzinom. Istnieje np. inicjatywa kupna domu dla kolegów znajdujących się w trudnych warunkach życiowych, aby w ten sposób zapewnić im spokojną starość w lepszych warunkach, niż te w jakich żyją oni obecnie. Na wykonanie takiego planu potrzeba około £25.000, których nie mamy w tej chwili. Trzeba więc dopiero szukać dróg do realizacji tego przedsięwzięcia. Wydaje się, że są pewne możliwości. Należy bowiem przypuszczać, że na taki cel moglibyśmy uzyskać pomoc ze źródeł brytyjskich, niezależnie od specjalnego apelu radiowego B.B.C., t.zw. „Week's Good Cause”. Dobrze byłoby, gdyby taki apel mógł być ogłoszony w czasie Tygodnia Lotnika Polskiego w przyszłym roku, w którym będziemy obchodzić 50-cio lecie Polskich Sił Powietrznych. Moglibyśmy bowiem liczyć wówczas na dodatkowe wpływy. Rocznicą ta wzmacnia szanse powodzenia, ale trudno jest przewidzieć w jakim stopniu.

Od wielu lat Koło S.L.P. w Londynie zabiega

o rozbudowę Domu Lotnika w Londynie. Związane z tym koszty oblicza się na około £15.000.

Wykonanie obu tych zadań na pewno przekracza nasze istniejące możliwości. Z chwilą, gdy będą one realne należałoby przede wszystkim podjąć decyzję której z tych potrzeb należy dać pierwszeństwo. Aczkolwiek Fundusz Społeczny S.L.P. ma rezerwy pieniężne, to jednak nie posiada ich Stowarzyszenie, jako takie. Inwestycje, a w szczególności rozbudowa domu S.L.P. w Derby oraz kupno i urządzenie domu S.L.P. w Manchester, nie tylko że pochłonęły nasze rezerwy, ale spowodowały zadłużenie się Stowarzyszenia. W międzyczasie zaś władze S.L.P. podjęły decyzję, że wszystkie wpływy z Tygodnia Lotnika Polskiego mają być przekazywane na Fundusz Społeczny. A przecież są i inne akcje dobroczynne, których Stowarzyszenie musi się obecnie podjąć.

Należy w tym miejscu przypomnieć, że budżet Stowarzyszenia opiera się głównie, poza składkami członkowskimi i wpływami z imprez, na dochodach z domów S.L.P. Jeśli chodzi o nasze domy, to trzeba podkreślić, że władze S.L.P. uczyniły wszystko co możliwe, aby wykonać plany opracowane przez organizację terenowe. Domy S.L.P. w Blackpool, Derby, Nottingham i Manchester mają już niemal wszystko, co jest potrzebne do tego, aby kluby S.L.P. oparte o te domy mogły być prowadzone na należytych poziomach. Nadszedł więc czas, aby klub w Londynie podnieść również na wyższy poziom i nadać mu lepszy wygląd. W tym roku Koło S.L.P. w Londynie zrobiło już wiele w tym kierunku i należy przypuszczać, że w ciągu przyszłego roku nasz dom w Londynie „zmieni oblicze”. Niepokoi nas tylko niepewność, czy obroty, a w ślad za tym dochody, będą wystarczające. Podatek od każdego pracownika, w wysokości 25 sh. tygodniowo, zmniejszył w tym roku dochody z domów S.L.P. o około £2000. „Drink-drive-law” spowodował wszędzie zmniejszenie się frekwencji w barach, a co z tym idzie, zmniejszenie konsumpcji alkoholowej. Istnieje przysłowie angielskie, które mówi, że „nigdy nie jest ani tak dobrze, ani tak źle”. Dlatego to do pewnej miarki pesymizmu trzeba dodać trochę optymizmu. Optymizm nie może się opierać na wierze, że „jakoś to będzie”. Optymizm musi być uzasadniony. W naszym Stowarzyszeniu może on być uzasadniony naszą chęcią i umiejętnością wzmoczenia wysiłku w znajdowaniu nowych źródeł dochodowych. Nasze kluby muszą starać się powiększyć swe obroty. W tej chwili czynione są wysiłki zmierzające do większego zainteresowania naszymi klubami Royal Air Force i Royal Air Forces Association. Przykładem wzmoczonej pracy i energii jest klub S.L.P. w Blackpool, który w pierwszym kwartale b.r. uzyskał prawie £2000 dochodu. Nasze Koła i Skrzydła powinny organizować więcej imprez dochodowych oraz pomagać Stowarzyszeniu w każdy inny sposób. Z uwagi na to, że sytuacja gospodarcza w W. Brytanii nie jest pomyślna, nasze ogniwa poza W. Brytanią, a już przynajmniej te, które mają pewne zasoby finansowe, powinny po-

móc Stowarzyszeniu płacąc za nasze czasopismo „Skrzydła”, które zawsze otrzymują. Dopomogą też one Stowarzyszeniu przez subwencjonowanie naszych akcji specjalnych.

W przyszłym roku odbędzie się poświęcenie płyty pamiątkowej Polskich Sił Powietrznych w kościele St. Clement Danes na Strandzie, w Londynie. Jest to kościół Royal Air Force. Uroczystość odbędzie się w czasie zjazdu lotników polskich we wrześniu. Dokładna data zjazdu i związanej z tym uroczystości odsłonięcia płyty pamiątkowej będzie ogłoszona osobno. Koszt płyty pamiątkowej wyniesie £1020. Jest ona wykonana z marmuru i brązu; stanowi prawdziwe dzieło sztuki. Będzie trwałą pamiątką, przypominającą przyszłym pokoleniom wspaniałe zwycięstwa polskich lotników w drugiej wojnie światowej.

Pisząc o naszych Kołach i Skrzydłach trzeba dodać, że przejawiają one ożywioną działalność i potrafią samodzielnie organizować uroczystości i imprezy. W Blackpool zorganizowano wspaniałe Święto Żołnierza, w Birmingham, wspólnie z miejscowym Kołem R.A.F.A. uczczono rocznicę Bitwy nad W. Brytanią. W Lincoln zorganizowano obchód 15-lecia istnienia Koła. W Leeds zorganizowano między-aliancki zjazd tych lotników, którzy w czasie wojny startowali z lotnisk R.A.F. położonych w Yorkshire. W Nottingham uroczystości obchodzono rocznicę Święta Niepodległości, w czasie której gen. Władysław Anders odsłonił obraz Jerzego Kossaka „Cud nad Wisłą”. W Derby istnieje bardzo czynne Koło Pań, które liczy już dzisiaj ponad 60 członkiń i wybija się swą pracą w miejscowym społeczeństwie. W Londynie urządzo- no kilka imprez, które znacznie ożywiły życie klubowe. Koło w Manchester doczekało się własnego Klubu i z przyjemnością należy stwierdzić, że jest on urządzony z dużym smakiem. Przypominamy, że szczegóły o działalności naszych Kół zamieszczone są w każdym numerze „Skrzydła”.

Najbliższa przyszłość nie powinna napawać nas niepokojem o dalszy rozwój S.L.P. Być może, że napotkamy na trudności, zwłaszcza finansowe, ale należy wierzyć, że je pokonamy, tak jak pokonywalimy je dotychczas. S.L.P. musi spełniać swe zadanie wobec lotników polskich i ich rodzin, a słowo „musi” niech będzie dla nas zarówno hasłem jak i bodźcem do dalszych wysiłków.

Z.M.

UCHWAŁA 57-GO ZEBRANIA RADY S.L.P. 20.5.1967.

Kol. W.R. Wybraniec.

„Rada z przykrością przyjęła do wiadomości fakt rezygnacji kol. Wacława R. Wybrańca, jako stałego pracownika Centrali S.L.P. Kolega W.R. Wybraniec pracował w Stowarzyszeniu od kwietnia 1947 roku pełniąc odpowiedzialne funkcje na następujących stanowiskach: redaktor czasopisma „Skrzydła”, główny referent opieki społecznej S.L.P., sekretarz Funduszu

Społecznego S.L.P. i sekretarz Komitetu Organizacyjnego Tygodnia Lotnika Polskiego. W ciągu długiego W.R. Wybraniec pracował bardzo pożytecznie, nie okrusząc nigdy swego czasu. Przejawił wiele inicjatyw, korzystnych dla Stowarzyszenia, a w szczególności dla Funduszu Społecznego S.L.P."

Kol. Wybraniec jest w dalszym ciągu redaktorem „Skrzydła”.

Zmiany statutowe. Członkowie Walnego Zebrania ex officio.

„Uchwała Walnego Zebrania S.L.P. z dnia 27-go czerwca 1964 r. otrzymuje następujące brzmienie:

„Delegaci Kół (Skrzydła) i członków rozproszonych nie mogą dysponować na Walnym Zebraniu Stowarzyszenia większą ilością głosów jak 100. W skład Walnego Zebrania prócz delegatów Kół (Skrzydła) oraz delegatów członków rozproszonych wchodzi również ex officio: przewodniczący Rady Światowej S.L.P., przewodniczący Rad Skrzydła w

Stanach Zjednoczonych A.P. i w Kanadzie, Członkowie Komitetu Wykonawczego, przewodniczący Komisji Rewizyjnej S.L.P., przewodniczący Kół i Skrzydła (jeżeli nie są delegatami z wyboru) oraz przewodniczący Klubu Szybowcowego S.L.P.

Delegaci ex officio dysponują jednym głosem”

Podziękowania.

„Walne Zebranie wyraża serdeczne podziękowanie kol. Wacławowi R. Wybrańcowi za jego 20-letnią pracę dla Stowarzyszenia Lotników Polskich, a w szczególności za redagowanie „Skrzydła” i za pełnienie obowiązków sekretarza Funduszu Społecznego S.L.P.”

* * *

„Walne Zebranie wyraża niniejszym kol. Janowi Trybusiowi serdeczne podziękowanie za niestrudzoną pomoc i opiekę nad chorym ptk. Jerzym Bajaniem i Jego małżonką, p. Marią Bajanową, co stanowi wspaniały przykład bezinteresownego koleżeństwa.”

MAJĄTEK STOWARZYSZENIA LOTNIKÓW POLSKICH

ROZWAŻANIA O PRZYSZŁOŚCI

Jednym z aspektów dyskusji o przyszłości Stowarzyszenia Lotników Polskich jest przyszłość jego majątku. Mam nadzieję, że zanim zostanie powzięta ostateczna decyzja, sprawa będzie jeszcze przez szereg lat starannie badana i obszernie dyskutowana, i to nie tylko w Kółach S.L.P. w Wielkiej Brytanii. Sądzę, że nasze Stowarzyszenie będzie przejawiało swą żywotną działalność jeszcze co najmniej przez 15 lat. Trudno jest orzec, jakie dziedziny tej działalności, które dziś uważamy za ważne, ulegną zmianie w przeciągu kilku następnych lat, lub też w ogóle zanikną. Nie mniej jednak planowanie na przyszłość jest konieczne. Stowarzyszenie posiada jednak znaczny majątek, czas szybko mija, a w związku z tym członkowie Stowarzyszenia, szczególnie ci, których czas nagli do uporządkowania spraw ziemskich, chcieliby mieć sposobność do służenia radą i doświadczeniem tym, którym jeszcze się nie śpieszy. Nie ulega wątpliwości, że inicjatywa podjęcia dyskusji o przyszłości S.L.P. jest chwalebna i godna kontynuowania. Niemniej jednak między inicjatywą a wykonaniem droga w czasie powinna być wystarczająco długa, jeśli się zważy na powagę zagadnienia.

Faktem jest, że członkowie Stowarzyszenia Lotników Polskich są współwłaścicielami majątku, którym gospodarują za pośrednictwem wybranych przez siebie powierników S.L.P. Ci zaś, dla zadość uczynienia formalnościom prawnym, są dyrektorami spółki akcyjnej o nazwie „P.A.F.A. Ltd.”, która jest właściwym administratorem majątku. Ale oprócz strony prawnej istnieje też strona moralna tej sprawy. Stanowi ona

czynnik tak mocny, że wyklucza np. podział majątku S.L.P. wśród żyjących członków Stowarzyszenia, chociaż takie rozwiązanie nie byłoby w kolizji z prawem, a już na pewno zaspakajałoby naturalny instynkt mniej społecznie wyrobionego członka-udziałowca. Ponieważ przyznaję wyższość wartościom moralnym, przeto twierdzą, że od tej strony winniśmy rozpocząć nasze rozumowanie i tymi przesłankami się kierować, traktując stronę prawną tylko jako pomocniczą w planowaniu i wykonaniu powziętych decyzji. Zdecydowawszy się na uznanie takiego stopnia pierwszeństwa winniśmy też zdać sobie sprawę z przyczyn dzięki którym rozporządza dziś Stowarzyszenie znacznym majątkiem. Złożyły się na to ofiarna praca honorowa członków Kół oraz praca i doświadczenie naczelnych władz S.L.P. wraz z ich ramieniem wykonawczym, t.j. płatnymi pracownikami na różnych szczeblach administracji. To oni sprawili to, że nasz majątek wzrasta z każdym rokiem. Jest tak dlatego, że nasz majątek stanowi pięć nieruchomości, a jak wiadomo wartość domów w Anglii wzrasta stale.

Ale też chodzi mi przy tym o coś znacznie ważniejszego. Chodzi mi o przypomnienie sobie powodu dla którego pozostaliśmy poza krajem i powodu dla którego rozpoczęliśmy naszą działalność na uchodźstwie. Odpowiedź na obydwa te pytania daje Deklaracja Ideowa S.L.P. Naszą działalność i nasze zdobycze na polu narodowym i społecznym umożliwiają nam zasługi lotnictwa polskiego. Zasługi, które są dziś nierozłączną częścią historii oraz dorobku kultury polskiej. Toteż uważam, że obowiązkiem naszym

będzie, po zaspokojeniu potrzeb dla których Stowarzyszenie nasze istnieje, skierować nasz majątek tam, skąd wzięł on swój początek. Majątek nasz winien w owym okresie użytkowości doraźnej stać się trwałą kontrybucją w krzewieniu kultury i w rozwijaniu osiągnięć historycznych naszego narodu. Pragnę w tym miejscu podkreślić, że aczkolwiek Stowarzyszenie nasze jest apolityczne, to jednak jest ono również organizacją niepodległościową, jest następnie organizacją kombatancką w ścisłym tego słowa znaczeniu, a przez to samo jednym z jego obowiązków jest pielegnowanie tradycji Polskich Sił Powietrznych.

Tak motywując mój podstawowy punkt widzenia, pragnąłbym nakreślić pokrótce dalsze przesłanki, którymi będę się kierował w rozważaniu tych spraw.

Na wstępie więc zastanówmy się nad zagadnieniem zaspakajania potrzeb własnych Stowarzyszenia. Od razu nakłada to na nas obowiązek zastanowienia się, czy Fundusz Społeczny S.L.P., będący jednostką autonomiczną będzie miał zawsze wystarczające zasoby finansowe do spełniania tych wszystkich zadań dla których istnieje. Musimy bowiem pamiętać, że z biegiem czasu Fundusz ten nie tylko że nie będzie zasilany datkami społeczeństwa brytyjskiego, jak to ma się dotychczas, ale na pewno wpływy jego zostaną znacznie zmniejszone. Po prostu wymrze starsze pokolenie Brytyjczyków, które pamięta zasługi lotników polskich dla Wielkiej Brytanii. Z drugiej zaś strony, z biegiem czasu będzie coraz więcej starszych wiekiem koleżanek i kolegów dla których państwowe świadczenia społeczne będą jedynym „dochodem”. Wszyscy oni, rozsiani po całym świecie, będą mieli prawo zwrócić się do Funduszu Społecznego o pomoc i będą mieli prawo do uzyskania pomocy. Uważam, że gdybyśmy nie byli w stanie sprostać temu zadaniu dalibyśmy dowód, iż nie jesteśmy zdatni sprostać zasadniczym celom dla których Stowarzyszenie nasze powstało i do dziś istnieje.

W związku z tym proponuję jako krok wstępny powołanie do życia komisji, złożonej z kolegów o tęgam przygotowaniu intelektualnym, socjologicznym i praktycznym, którzy przez następny rok, czy też przez dwa lata opracowaliby solidne studium dotyczące opieki społecznej w odniesieniu do koleżanek i kolegów, którzy pomocy naszej będą potrzebowali.

Musimy przyznać, że zagadnienie to było do dziś rozwiązywane raczej doraźnie, przy stosowaniu doraźnej pomocy, z doraźnych zasobów.

Pragnę się zastrzec w tym miejscu, że nie umniejszam bynajmniej roli jaką Fundusz Społeczny spełnia od omal że 20 lat swojego istnienia, albowiem napewno te doraźne sumy, czy też dotychczasowa doraźna pomoc, czy też inne doraźne środki dają w ogólnej sumie bardzo imponującą liczbę. Niemniej jednak twierdzą, że zanim przystąpimy do dyskusji nad ostatecznym przeznaczeniem naszego majątku, powinniśmy się przed tym upewnić, czy nasze zasadnicze cele będą jak najlepiej spełnione.

Uważam, że za pośrednictwem ankiety oraz przy użyciu innych sposobów będziemy w stanie przekonać się jakie są potrzeby obecne oraz z jakimi potrzebami i w stosunku do jakiej liczby osób będziemy musieli się liczyć za 10 czy 15 lat.

Na podstawie skrupulatnie zebranego i obszernego materiału komisja będzie zdolna ocenić, czy, w jakim stopniu i kiedy zajdzie potrzeba uzupełniania Funduszu Społecznego zasobami z majątku Stowarzyszenia, względnie też uzasadnić samowystarczalność Funduszu zarówno w stosunku do obecnych jak i przewidywanych w przyszłości potrzeb.

W wypadku konieczności zasilania Funduszu Społecznego z majątku Stowarzyszenia, komisja powinna opracować i uzasadnić nie tylko sumę i formę subwencji, ale również i okres czasu, który trzeba będzie wziąć pod uwagę w planowaniu na tym odcinku naszej działalności.

Jako następny krok proponuję, aby powołano do życia inną jeszcze komisję, złożoną z ludzi posiadających dobrą znajomość prawa angielskiego, prawa międzynarodowego, finansów oraz historii i kultury polskiej. Zadaniem tej komisji byłoby dokładne oszacowanie majątku Stowarzyszenia Lotników Polskich, a następnie ustalenie ram prawnych, moralnych i ideologicznych, które byłyby podstawą w rozważaniach, jakie przeznaczenie może mieć majątek Stowarzyszenia wówczas, gdy nieaktualna stanie się jego obecna forma użyteczności.

Nie sądzę, że wśród kilku tysięcy członków Stowarzyszenia zgłoszonych będzie tylko kilka projektów. Będzie ich na pewno wiele. Ale nie śpieszmy się i nie stwarzajmy niepotrzebnie wrażenia, iż chcielibyśmy jeszcze za naszego życia doświadczyć wdzięczności spadkobierców za obietnicę rychłego przekazania im majątku Stowarzyszenia, kosztem wyrzeczenia się zaspokojenia własnych potrzeb. I nie martwmy się przedwczesną obawą braku kompetencji u tych, którzy po nas zostaną. Raczej stwórzmy warunki dla tych, którzy przyszłość Stowarzyszenia wzięwszy w swe ręce spiszą się tak chwalebnie jak ci, którzy najpierw przyczynili się do orężnej sławy Polskich Sił Powietrznych, a następnie Stowarzyszenie nasze budowali i dorobek jego utrwalali. Pokażmy już w najbliższej przyszłości, że mamy szczerą zamiar zabrać się do tej sprawy solidnie, bez pośpiechu, z należytych przygotowaniem, po gruntownym zbadaniu wszystkich czynników składających się na całość tego zagadnienia. Dopiero wówczas podajmy do wiadomości publicznej nasze ostateczne zamiary. Tylko takie przygotowanie wzbudzić może poważne zainteresowanie członków o tym, jak mamy zdecydować w przyszłości o majątku S.L.P. Nasza decyzja, a potem jej wykonanie musi mieć cele szlachetne, a fundamenty tak trwałe, jak te na których Stowarzyszenie zostało zbudowane. Nasze dzieło musi być godne jego budowniczych.

„BEZ LOTNIKÓW NIE MOŻE BYĆ MOWY O STOWARZYSZENIU LOTNIKÓW”

Po przeczytaniu artykułów kol. C. Palucha („Skrzydła” nr 92, grudzień 1966) i kol. kol. A. Ścibor-Rylskiego i W. R. Wybrańca („Skrzydła” nr 93, maj 1967) na temat przyszłości Stowarzyszenia Lotników Polskich zostałem pobudzony do dokonania analizy rzeczywistości. Analiza dała mi, przede wszystkim, nakaz wyciągnięcia wniosków bez podłoża sentymentalnego.

Założenia statutowe

Tu pozwolę sobie wymienić tylko te, które najwyraźniej określają statut i cele Stowarzyszenia Lotników Polskich.

- 1) O członkostwo zwyczajne Stowarzyszenia Lotników Polskich mogą się ubiegać żołnierze b. Polskich Sił Powietrznych lub Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet.
 - 2) Cel Stowarzyszenia: kontynuowanie tradycji Polskich Sił Powietrznych wśród członków oraz dbanie o ich dobrobyt. Pomoc dla lotników (moralna, prawna, finansowa), a w niektórych wypadkach również pomoc rodzinom lotników.
- Opierając się na założeniach statutowych jestem zmuszony odrzucić wszelkie sugestie podtrzymywania liczebności członków Stowarzyszenia przez danie dostępu dla nielotników.
- Bez lotników nie może być mowy o stowarzyszeniu lotników.

Umożliwienie dostępu do Stowarzyszenia nielotnikom, to jakby utworzenie namiastki Stowarzyszenia, na co ani statut, ani zdrowy rozsądek nie mogą dać logicznej aprobaty. Dotyczy to także przyjmowania naszej młodzieży w szeregi Stowarzyszenia.

Wiązanie istnienia Stowarzyszenia Lotników Polskich z ideą wprowadzenia polskiej myśli lotniczej w orbitę szalonego postępu w dziedzinie astronautyki nie ma nic wspólnego z zadaniem, jakie stawia sobie nasze Stowarzyszenie i wykracza daleko poza ramy naszych założeń statutowych. Nie jestem przeciwnikiem propozycji kol. Ścibor-Rylskiego, dotyczącej utworzenia Instytutu Lotniczego, ale nie mogę się zgodzić z tym, aby ta nowa instytucja była wykrojona z ciała S.L.P. Jeżeli są po temu warunki, to może ona powstać sumptem dobrej woli zainteresowanych, jako prywatna inicjatywa.

Kontynuowanie tradycji lotniczej

Jedyną wśród nas organizacją, która budzi w nas sentymentalne wspomnienia jest Klub Szybowcowy S.L.P. Oczywiście nie może być mowy o tym, aby szybownictwo odgrywało tę samą rolę, jaką miało przed laty.

Tym niemniej, szybownictwo trzeba traktować jako szkołę charakterów. Młode pokolenie Polaków, szczególnie dzieci lotników, winno być zachęcane do

latania w naszym Klubie Szybowcowym. Zaś my, lotnicy, musimy popierać nasz Klub Szybowcowy nie tylko moralnie ale i finansowo, wierząc że jego rozwój kształci i wzmacnia charaktery naszej młodzieży.

Nie ustajemy w głoszeniu wzniosłego hasła, iż celem naszym jest powrót do niepodległej Polski. Niestety, obecna sytuacja polityczna nie zachęca nas do przypuszczenia, iż cel ten zostanie osiągnięty jeszcze za życia obecnego pokolenia lotników. Przeciwnie, musimy być przygotowani na to, że gdy kraj nasz niepodległość odzyska, to prawdopodobnie nikogo z żyjących dziś członków Stowarzyszenia Lotników Polskich nie będzie na tym świecie. Natomiast zostaną ich potomkowie, którzy mogą krzycić naszą ideę, pod warunkiem że będą odpowiednio wychowani przez swych rodziców.

Trzeba również zdawać sobie sprawę i z tego, że w międzyczasie w Polsce zachodzą poważne zmiany w polityce narodowej. Dążenia emigracji po upływie wielu lat na pewno będą różne od dążeń całego narodu. Państwa, w których istnieją polskie skupiska emigracyjne będą starały się przeprowadzić proces zupełnej integracji. Oczywiście proces ten może być bardzo długi, lecz w grę nie będą wchodziły myśl i tradycja lotnicza, ale poczucie narodowej odrębności. Lotnicy polscy, wierni swemu hasłu, powinni uczynić wszystko co jest możliwe, aby pozostawić po sobie taką spuściznę, która by miała wpływ na podtrzymanie wśród emigracji ducha prawdziwie polskiego.

Wnioski

Opierając się na poprzednio wypowiedzianych przesłankach i biorąc pod uwagę, że zgodnie z niepowstrzymanym procesem biologicznym, Stowarzyszenie Lotników Polskich na obczyźnie przestanie istnieć po jakimś czasie, należałoby już teraz zdecydować, co zrobić z majątkiem Stowarzyszenia. Muszą to uczynić żyjący jeszcze lotnicy polscy. Bowiem oni tylko mają do tego tytuł. Zdobyli go swą pracą i wysiłkiem, który w następstwie doprowadził do posiadania istniejącego majątku.

Moim zdaniem należałoby, po spieniężeniu majątku, utworzyć fundację, która miałaby na celu popieranie naukowych aspiracji potomstwa lotników oraz tych osób w Kraju, które szczególnym wyróżnieniem się dają nam prawo przypuszczać, iż przysługują się sprawie narodowej.

Już teraz trzeba opracować statut zapewniający trwałe podstawy działalności takiej fundacji. Z oprocentowania kapitału można by było corocznie udzielać kilku stypendiów.

Dla pozostałych członków Stowarzyszenia Lotników Polskich trzeba natomiast zostawić jedną komórkę t.j. Fundusz Społeczny, którego cele są znane nam wszystkim.

Bartek

Z ŻYCIA KLUBU SZYBOWCOWEGO S.L.P.

Anglia miała w tym roku wyjątkowo piękne lato. Nic też dziwnego, że ogólne wyniki Klubu Szybowcowego S.L.P. należą do najleprzych w jego ponad dwudziestoletniej historii. W okresie między 1 marca i 17 września 1967, członkowie klubu wykonali łącznie 545 lotów, w ogólnym czasie 448 godz. 30 min. Przelotów po trasach otwartych i zamkniętych wykonano 36, na ogólną sumę 5109 km.

Czytelników „Skrzydła” zaciekawi być może opis szybowców, jakie klub posiada do swej dyspozycji w Lasham. Rozpoczynamy od wysokowyczynowego szybowca Slingsby „Dart” 17 R — „Millennium Poloniae” o rozpiętości płatów 17 metrów. Własność S.L.P. Zakupiony w 1966 roku.

Slingsby „Skylark” 4 F — „Dywizjon 303”. Wysokowyczynowy szybowiec, o rozpiętości płatów 17 m. 40 cm. Własność S.L.P. Zakupiony w 1963 roku.

SZD-30 „Pirat” — „Dywizjon 302”. Własność syndykatu, w skład którego wchodzi 17 członków Klubu. Rozpiętość płatów 15 metrów. Szybowiec wyczynowo-treningowy, konstrukcji i produkcji polskiej. Zakupiony w 1967 roku.

SZD-24 „Foka” 4. Szybowiec wysokowyczynowy. Rozpiętość płatów 15 metrów. Własność prywatna kol. kol. Władysława Radwańskiego i Mieczysława Białkiewicza. Konstrukcji i produkcji polskiej. Zakupiony w roku 1966.

SZD-9 „Bocian”. Szybowiec wyczynowy, dwumiejscowy. Rozpiętość płatów 18 metrów 20 cm. Własność syndykatu, w którego skład wchodzi: kol. kol. Lew Kuryłowicz, Władysław Radwański, Mieczysław Białkiewicz i Stanley Johnson. Przywieziony do Anglii w 1961 roku. Konstrukcji i produkcji polskiej.

Skoro już mowa o sprzęcie latającym, warto też wspomnieć o sprzęcie naziemnym i wyposażeniu szybowców klubu. Posiadamy więc trzy wozy transportowe do przewożenia szybowców, dwa samochody ciągniki marki Standard „Vanguard”, trzy spadochrony, trzy barografy i kilkanaście przyrządów pokładowych w zapasie. Wartość całości: ok. £6.000.

Z inicjatywy kol. Tadeusza Krzyska szybowiec typu Skylark otrzymał nazwę „Dywizjon 303”. Gdy zawił się w Lasham „Pirat”, kol. Krzystek zaproponował nazwanie go imieniem innego polskiego dwizjonu, który walczył w Bitwie nad Wielką Brytanią. Niestety, numer rozpoznawczy „302” był już „zajęty” przez Blackpool and Fylde Gliding Club. Nie zraziło to kol. Krzyska. Nawiązał łączność z sekretarzem i poprosił o zrzeczenie się tego numeru na rzecz Klubu Szybowcowego S.L.P. Anglicy chętnie poszli nam na rękę. Numer przeniesiono formalnie za pośrednictwem British Gliding Association na polski szybowiec. Kol. Krzystek ma podwójną satysfakcję. Nie tylko, że uzyskał to czego chciał, ale ponadto uhonorował dywizjon, w którym sam kiedyś służył.

* * *

W okresie sprawozdawczym dwóch członków klubu rozstało się ze stanem kawalerskim. Kol. Edward Jerzycki poślubił p. Marylę Pomianowską, a kol. Wojciech Lewandowski p. Elżbietę Wyroślak, którą poznał w czasie swego pobytu w Polsce.

* * *

Po raz pierwszy w historii naszego klubu Polak uzyskał najlepszy wynik dnia w czasie zawodów szybowcowych. Startując na szybowcu „Millennium Poloniae” w Southern Region Gliding Competition, w Lasham, kol. Józef Przewłocki był jednym z pośród 21 zawodników, którzy wykonali zadanie dnia, t.j. przelot po wyznaczonej trasie do Great Yarmouth (312 km.). Uzyskał za to maximum, t.j. 1.000 punktów, co w rezultacie zapewniło mu trzecie miejsce w klasyfikacji końcowej. Londyński „Daily Telegraph”, podał, iż kol. Przewłocki wykonał ten przelot „w wyjątkowo trudnych warunkach atmosferycznych”.

* * *

Prorokowanie jest zajęciem niewdzięcznym. Przekonali się o tym kol. kol. Tadeusz Krzyszek i Tadeusz Kasperkiewicz. Po raz pierwszy w życiu wzięli udział w zawodach klasyfikacyjnych w Lasham, w lipcu b.r., latając na zmianę na szybowcu „Dywizjon 303”. Najwięksi optymiści w klubie sądzili, że wobec silnej konkurencji i braku doświadczenia, znajdą się na samym końcu tabeli. Nasi zawodnicy sprawili miłą niespodziankę. Zająli dziesiąte miejsce w końcowej tabeli mimo to, że stracili jeden dzień zawodów z powodu uszkodzenia spodu kadłuba, zresztą nie z własnej winy. W czasie wyciągania szybowca na start, ukryty w wysokiej trawie kamień wybił dziurę koło głównej wregi kadłuba. Gdyby nie ten wypadek znaleźliby się prawdopodobnie na siódmym miejscu. Klubowi „prorocy” chodzą teraz z nosami snuszczonymi na kwinte.

Wzorem lat ubiegłych członkowie klubu rozpoczęli prace nad remontem szybowców. Spędza kilkadziesiąt godzin w zimnym baraku, w Lasham, grzejąc ręce nad naftowymi piecykami. Niedziele, soboty i święta spędzać będą do marca przyszłego roku w odległym o 53 mile od Londynu Lasham. Bardziej niż naftowe piecyki będzie ich zaprzewać do pracy świadomość, że srużet na którym latają będzie odnowiony lepiej, niż zrobiłaby to wynajęta do tego firma, oraz że tym sposobem oszczędzą klubowi ok. £200.

* * *

W Lasham, w wiosce drzymałek („caravan site”), znajduje się 8 takich „domowisk” należących do Polaków. Właścicielem jednego z nich jest kol. Henryk Stachowski. Najbardziej stali bywalcy w Lasham nie mogą sobie przypomnieć jednego week-endu, w którym nie widzieliby kol. Stachowskiego w Lasham.

BLACKPOOL

W dniu 3-go maja, z okazji polskiego święta narodowego odbył się w Domu Lotnika Polskiego w Blackpool wieczór towarzyski z udziałem polskiej orkiestry. Kol. T. Frankowski, przewodniczący zarządu Koła, powitał gości.

W dniu 7-go maja została odprawiona Msza św. na intencję Polski. Po Mszy św. odbyło się zebranie towarzyskie, które uprzyjemniła lampka wina. W godzinach popołudniowych członkowie Koła wzięli udział w akademii urządzonej przez Koło S.P.K. w Preston.

Szczególnie uroczyste obchodziliśmy Święto Żołnierza Polskiego w dniu 3-go września br. W ramach tych uroczystości odbyło się odsłonięcie i poświęcenie krzyża-pomnika na polskiej działce na cmentarzu w Carlton, poprzedzone nabożeństwem w kościele St. John Vlanney, celebrowanym przez ks. infułata W. Staniszwskiego w asyście ks. Skwerensa. Kol. T. Frankowski odsłonił pomnik, po czym ks. inf. Staniszwski dokonał aktu poświęcenia. Po tej uroczystości odbył się w Domu Lotnika Polskiego obiad koleżeńcki, w którym wzięło udział ponad 200 osób.

Akademii, jaka się odbyła po obiedzie, zagał kol. J. Martens, wiceprzewodniczący zarządu Koła. Słowo wstępne wygłosił kol. T. Frankowski. Okolicznościowy referat w języku polskim wygłosił kol. K. Wroński, a w języku angielskim kol. W. Lewandowski. W części koncertowej wzięły udział zespoły taneczne z Preston, chór Blackpool-Preston oraz solista kol. T. Turek, który odśpiewał „Krakowiaka” i pieśń „Carissima”. Akompaniowała p. Domiter. Po akademii odbyło się zebranie towarzyskie zakończone lampką wina. W omawianej tu uroczystości współorganizatorami były Koła S.P.K. w Preston i Blackpool. Wszystkie organizacje biorące w niej udział wystąpiły ze sztandarami. Nadto należy zanotować obecność delegacji innych Kół.

Święto zmarłych uczciliśmy w dniu 5-go listopada Mszą św., po czym delegacja Koła złożyła wieńce na grobach poległych i zmarłych lotników polskich

na cmentarzach w Layton i Carlton. Pamięć o poległych żołnierzach polskich i brytyjskich uczciliśmy również z okazji Remembrance Day.

12-go listopada 80 członków Koła i Klubu udało się z wycieczką do niedawno otwartego Domu Lotnika Polskiego w Manchesterze, w którym uczestnicy wycieczki czuli się doskonale.

K. Wroński

LINCOLN

W dniach 2-go i 3-go września br. Koło obchodziło 15-lecie swej działalności. Program rozpoczął się wieczorem towarzyskim w St. Swifthin's Hall na który przybyło 157 osób, tj. omalże połowa Polonii Lincoln. Uczestnicy zasiedli przy dobrze zastawionych i ładnie udekorowanych stołach. Obecnych przywitał przewodniczący zarządu Koła kol. S.R. Ściński. Następnie redaktor „Skrzydła” kol. W.R. Wybraniec opisał powstanie, rozwój i obecną rolę Stowarzyszenia Lotników Polskich, podkreślając przy tym współpracę Koła w ogólnej działalności Stowarzyszenia. O postępie nowoczesnej myśli lotniczej, technologii i zdobyciach astronautyki mówił przewodniczący Komitetu Wykonawczego S.L.P. kol. inż. A. Ścibor-Rylski. Poruszył on przy tym niektóre związane z tym czynniki wpływające na sytuację polityczną w świecie i pod tym kątem sformułował swój pogląd na pozycję i zagadnienie polskiego uchodźstwa. Referent opieki społecznej Koła, kol. H. Tymiański, w zwięzłym i barwnym sprawozdaniu zapoznał słuchaczy z historią Koła S.L.P. w Lincoln, podkreślając przy tym obecną działalność.

Prelekcje były urozmaicone programem artystycznym, na który złożyły się dwie deklamacje Jurka Żydonika oraz recytacja kol. R. Tydmana. Trio pań (Ciuberkowa, Podogrodzka i Sobczykowa) przy akompaniamencie p. Ciuberkowa wykonało szereg pieśni, które nagrodzono hucznymi oklaskami.

Na podkreślenie zasługuje obecność na wieczorku wielu członków Stowarzyszenia Polskich Kombatan-

tów i Polskiego Stowarzyszenia Katolickiego. Miejscowe zarządy tych organizacji przybyły na wieczorek w pełnym komplecie, a ich prezesi zasiedli przy stole honorowym wraz z przedstawicielami naczelnych władz S.L.P. i miejscowym proboszczem, ks. A. Makulskim, który następnego dnia odprawił Mszę św. za pomyślność Koła oraz za spokój dusz lotników polskich. W czasie kazania ks. Makulski wspominał o bohaterskich czynach lotnictwa polskiego oraz odmówił modlitwę za zmarłych lotników polskich.

Uroczystości zakończyły się obiadem, jakim zarząd Koła podejmował przedstawicieli naczelnych władz S.L.P.

S.R.S.

LEEDS

Tegoroczną rocznicę Bitwy nad Wielką Brytanią obchodziło Koło S.L.P. w Leeds w skali „międzynarodowej”. Tak bowiem można chyba nazwać zorganizowany przez Koło obchód, który rozpoczął się w piątek, 22-ego września, zabawą taneczną w obozie R.A.F. Church Fenton. Komentant tego obozu, Gp. Capt. A. Somh, przybył na zabawę z małżonką. Nadto obecni byli: ppłk E. Kronenburg z lotnictwa holenderskiego, Sqdn. Ldr. C. Cunnigham z lotnictwa kanadyjskiego oraz Sqdn. Ldr. A. Grzybowski („Grzyb”), który mógł reprezentować zarówno dobrze Polskie Siły Powietrzne, jak i Royal Air Force. Do tańca przystąpiła orkiestra polska o zachęcającej nazwie „Bajka”.

Następnego dnia w Klubie Polskim w Leeds odbyło się przyjęcie dla członków Koła, ich rodzin oraz zaproszonych gości. Gościem honorowym był mer miasta Leeds płk L. Turnbull. Zebranych powitał przewodniczący zarządu Koła kol. S. Kondras. W przemówieniu swym podkreślił on gościnność mieszkańców Yorkshire okazaną lotnikom polskim w czasie wojny. Mówiąc o udziale lotnictwa polskiego w drugiej wojnie światowej zaznaczył, że lotnicy polscy, podobnie jak ich ojcowie, walczyli „za wolność waszą i naszą”. Bardzo wielu zginęło w walce. Wśród tych, którzy żyją ogromną większość pozostała na uchodźstwie, nie chcąc wracać do Polski niewolnej.

Odpowiadając na przemówienie podkreślił mer miasta zasługi lotnictwa polskiego oraz wkład Polaków w gospodarkę i rozwój Leeds, dodając przy tym: „Jesteśmy dumni z was, Polacy. Należyście ocniamy wasze zalety w życiu społecznym”.

Obecnemu na uroczystości marszałkowi lotnictwa brytyjskiego Sir Frederick Rossier wręczył przewodniczący zarządu Koła egzemplarz historii lotnictwa polskiego w języku angielskim, a Pani Kondrasowa ofiarowała Lady Rossier lalkę „łowiczanke”. Okolicznościowe przemówienia wygłosił Sir Frederick Rossier oraz kol. A.K. Gabszewicz, prezes S.L.P.

W czasie uroczystości Ania Wybraniec odegrała na fortepianie utwory Szopena.

Tańce wykonał zespół młodzieży polskiej w strojach ludowych oraz zespół „Degage Folk Group”. Pod koniec wieczoru organizatorzy uroczystości wręczyli płk. E. Clay'owi, naczelnemu redaktorowi „Yorkshire Evening Post” miniaturę odznaki pilota polskiego.

W niedzielę, 24 września, odprawione zostało nabożeństwo za dusze lotników państw sprzymierzonych, którzy zginęli w drugiej wojnie światowej.

W opisie tych uroczystości nie możemy pomi-

nać wystawy polskich pamiątek lotniczych, jaką urządzono w gmachu „Yorkshire Evening Post”. Nie jest to odosobniony wypadek niezwyklej u-przejmości, jakiej doznajemy ze strony tego czasopisma. Jest to osobistą zasługą płk. Clay'a. Protektorat nad wystawą przyjął wspomniany powyżej Sir Frederic Rossier, który jest obecnie dowódcą brytyjskiego lotnictwa myśliwskiego. Zaszczycili ją swą obecnością mer miasta Leeds, przewodniczący rady miejskiej Fr. Marshall, duchowni różnych wyznań, lotnicy stacjonowani obecnie na pięciu lotniskach Royal Air Force w Yorkshire oraz lotnicy państw sprzymierzonych z okresu drugiej wojny światowej.

Omówione powyżej uroczystości zorganizował komitet pod przewodnictwem kol. S. Kondrasa, w składzie: kol. kol. J. Barton, Z. Cynalski, E. Machoń i T. Jaryczewski.

DERBY

Dom Lotnika Polskiego w Derby, położony w centrum miasta, jest placówką kulturalno-oświatową wszystkich Polaków zamieszkałych w Derby i okolicy. W domu tym odbywają się uroczystości narodowe, spotkania towarzyskie oraz zabawy organizowane przez polskie organizacje społeczne.

Na ostatnim walnym zebraniu Koła został wybrany na okres kadencji 1967/8 następujący zarząd: kol. C. Kupka — przewodniczący, kol. S. Jakimowski — wiceprzewodniczący, kol. C. Ludkiewicz — sekretarz, kol. J.T. Czechowski — ref. opieki społ., kol. T. Popławski — skarbnik, kol. T. Zólkiewicz — członek.

Od kilku lat Koło Pań „Stokrotka”, które liczy 60 członkiń pracuje energicznie i sprawnie pod przewodnictwem pani A. Zawady. Pani Zawada nie szczędzi czasu w pracy społecznej dla dobra Koła i Klubu S.L.P. Imprezy Koła Pań mają duże powodzenie. Zabawy, wieczorki towarzyskie z herbatką i tombolą, zawsze starannie przygotowane, cieszą się powszechnym poparciem. Wystawa robót ręcznych wzbudziła podziw. Wiele eksponatów zostało sprzedanych już w pierwszych dniach wystawy.

Drużynę harcerek im. Emilii Plater, prowadzi p. J. Grądzka. Drużyna ma własną izbę harcerską w naszym domu. Występy harcerek w akademiach, imprezach, wieczorkach towarzyskich i „kominkach”, a w szczególności ich tańce narodowe w pięknych strojach, ściągają liczną publiczność. Wiele pomysłów jest zasługą pani Grądzkiej. W dowód uznania dla ich pięknej pracy Związek Pułku Ułanów Karpaccich, który opiekuje się drużyną harcerek, ufundował im pięknie wykonane proporzece. Wręczenia dokonał b. dowódca pułku, płk S. Zakrzewski, na uroczystości, która odbyła się w naszym domu. Doskonale zorganizowana impreza zgromadziła liczną rzeszę harcerek, harcerek i starszego społeczeństwa.

W domu naszym mieści się również Koło S.P.K. Nowo-wybrany, bardzo czynny zarząd, z prezesem S. Woytkowskim na czele, urządza bardzo udane imprezy. Dopomagają mu w tym inne bratnie organizacje. Pan T. Niesiołowski, prezes Z.R.R.P., przyczynia się do rozwoju polskiego ośrodka przez współpracę z naszym Kołem.

Związek Ułanów Karpaccich, pomny pięknych tradycji kawaleryjskich, również organizuje u nas swe imprezy i spotkania towarzyskie, a przez to samo powiększa dochody klubu. Pani Krystyna Czechowska, małżonka naszego kolegi Jerzego, umiejętnie opisuje nasze życie organizacyjne i towarzyskie w sprawozdaniach zamieszczanych w prasie angielskiej.

C. Kupka



Fragment dekoracji w Domu Lotnika Polskiego w Blackpool wykonanej dla upamiętnienia rocznicy Millennium Poloniae.

KOMUNIKATY I KORESPONDENCJE

VII ZJAZD LOTNIKÓW POLSKICH

VII Zjazd Lotników Polskich odbył się w Londynie, w dniach 8 i 9 września br. pod przewodnictwem płk. pil. R. Beilla. Ponieważ dokładny program zjazdu był podany w poprzednim numerze „Skrzydła” nie będziemy go tu powtarzali w szczegółach. Podobnie jak w latach poprzednich lotnicy polscy przybyli na zjazd nie tylko po to, aby pogawędzić na zebraniu towarzyskim, wziąć udział w wspólnym obiedzie i zebraniu koleżeńskim, ale przede wszystkim, aby oddać hołd poległym i zmarłym lotnikom polskim.

Mszą św. w kościele św. Andrzeja Boboli odprawił, a następnie wygłosił kazanie ks. dziekan Rafał Gogoliński-Elston, wiceprezes Stowarzyszenia Lotników Polskich i jego duchowy opiekun.

W pamięci uczestników zjazdu pozostanie na zawsze podniosła uroczystość pod Pomnikiem Lotnika Polskiego w Northolt, w której i tym razem wzięła udział orkiestra Royal Air Force. Sztandar Polskich Sił Powietrznych, wyhaftowany rękami Polek w Wilnie, i poświęcony w Ostrej Bramie, wprowadził na tę uroczystość poczet sztandarowy, który stanowił: mjr pil. M. Jonikas, kpt. pil. M. Sawicki i kpt. pil. B. Malinowski, którzy wystąpili w mundurach Polskich Sił Powietrznych, przy pełnych odznaczeniach. Mjr pil. T. Putz niósł trzy repliki dyplomu orderu Virtuti Militari nadanego trzem dywizjonom Polskich Sił Powietrznych za czyny wybitnego mestwa w drugiej wojnie światowej.

Pod Pomnikiem Lotnika Polskiego złożono wiele wieńców. Pierwszy wieńiec złożył w imieniu Polskich Sił Zbrojnych generał broni Władysław Anders, który zaszczycił swą obecnością wszystkie punkty programu naszego zjazdu, wszędzie witany serdecznie przez brać lotniczą.

Komitet Organizacyjny zasłużył sobie na podziękowanie za staranne przygotowanie i kierownictwo zjazdem.

ŚWIĘTO 307. DYWIZJONU MYŚLIWSKIEGO

14-go października b.r. żołnierze b. 307. Dyw. Myśl. obchodzili ponownie swe święto. Dzięki sprawnej organizacji komitetu zjazdu pod przewodnictwem kol. S. Andrzejewskiego, ostatniego dowódcy dywizjonu, zjazd był bardzo udanym spotkaniem towarzyskim. Przyczynili się do tego pozostali członkowie komitetu organizacyjnego w skład którego weszli kol. T. Adamec, J. Cezarowicz, J. Baykowski, T. Putz, R. Kielczewski i J. Ślaski.

Zjazd rozpoczął się lampką wina w Domu Lotnika Polskiego w Londynie. Oprócz żołnierzy dywizjonu obecni byli także goście, których związek z dywizjonem datuje się od bardzo wielu lat. Było nam szczególnie miło widzieć na przyjęciu przedstawicieli Koła Lwowian, w osobach płk. Kuniczaka i p. Mojżeszowicza. Serdeczne powitania, wymiana wspomnień o przygodach wojennych trwały do późnej nocy.

Zebrani oglądali ze zrozumiałym podziwem pamfletnik 307. Nocnego Dywizjonu Myśliwskiego „Lwowskich Puhaczy”, zawierający autentyczne sprawozdania z walk powietrznych oraz opisy życia dywizjonu, ilustrowane fotografiami, wykresami, szkicami i statystykami.

Następnego dnia uczestnicy zjazdu wzięli udział w nabożeństwie za poległych i zmarłych żołnierzy dywizjonu oraz złożyli wieńiec pod Pomnikiem Lotnika Polskiego w Northolt.

Bartek

RADA SKRZYDEŁ S.L.P. W STANACH ZJEDNOCZONYCH

W dniu 4-go listopada b.r. odbyło się w Detroit zebranie Rady Skrzydeł S.L.P. w Stanach Zjednoczonych. Delegaci byli gośćmi miejscowego Skrzydła S.L.P.

Obrady trwały ponad pięć godzin. Oprócz bieżących spraw wynikających z działalności Skrzydeł S.L.P. w Stanach Zjednoczonych poświęcono wiele czasu na omówienie zjazdu lotników polskich, jaki ma się odbyć w Filadelfii w roku 1968 w czasie „Labour Weekend”.

Następnie omówiono dokładnie i przyjęto poprawki do statutu Funduszu Społecznego S.L.P. w Stanach Zjednoczonych. Poprawki te były uprzednio przygotowane przez komitet statutowy. Uchwalono, że następne zebranie Rady Skrzydeł odbędzie się w Buffalo, w dniu 25-go maja 1968 roku.

Owocne zebranie zakończone zostało kolacją i wieczorkiem towarzyskim zorganizowanym przez Skrzydło S.L.P. w Detroit, przy pomocy niezastąpionych pań.

Inż. A. M. Serafin
Przewodniczący Rady Skrzydeł S.L.P.
w Stanach Zjednoczonych A.P.

OSIEDLE DLA BYŁYCH WOJSKOWYCH „SIR OSWALD STOLL MANSIONS” W LONDYNIE

Wymienione wyżej osiedle, założone w roku 1916 i znajdujące się tuż przy Chelsea Football Grounds, stanowi kompleks 138 mieszkań wynajmowanych na niezwykle przystępnych warunkach byłym zawodowym żołnierzom, którzy w wyniku odniesionych ran, lub doznanych w związku ze służbą wojskową chorób, stali się częściowymi lub całkowitymi inwalidami lecz wolą mieszkać razem z ich rodzinami, niż żyć samotnie i z dala od nich w specjalnych zakładach, czy też szpitalach.

Każde z tych mieszkań składa się z trzech pokoi, kuchni stanowiącej całość z łazienką i oddzielnej ubikacji. Wszystkie drzwi są szerokie na tyle, aby mogły przepuścić wózki inwalidzkie. Mieszkania, centralnie ogrzewane, są zupełnie nieumeblowane. Komorne wynosi 30sh. tygodniowo.

Wszystkie piętra posiadają kryte balkony-korytarze, łączące mieszkania z z klatkami schodowymi i elektrycznymi windami. Każdy budynek jest połączony krytym korytarzem z budynkiem klinicznym.

Budynek kliniczny posiada przychodnię lekarską i dentystyczną oraz sale do różnych zabiegów, jak np. masaży, naświetlań, diatermii, fizjoterapii, kąpeli woskowych itp. Sala gimnastyczna jest specjalnie

W HOLDZIE POLEGŁYM

Z okazji Dnia Zadusznego odbyła się na cmentarzu lotników polskich w Newark-on-Trent doroczna uroczystość żałobna, zorganizowana przy współudziale Stowarzyszenia Lotników Polskich.

Uroczystość rozpoczęła się procesją, którą prowadził ks. prałat K. Krzyżanowski. W czasie uroczystości podniosło kazanie wygłosił ks. B. Charzewski.

Na cmentarzu tym pochowanych jest 349 polskich lotników, którzy zginęli służąc bądź to w dywizjonach bombowych Polskich Sił Powietrznych, bądź też w szkołach pilotażu w Newton i Hucknall. Na tym cmentarzu pochowani są również Prezydent R.P. Władysław Raczkiewicz i Naczelny Wódz general broni Władysław Sikorski.

Pomimo złej pogody na cmentarz przybyło ponad dwa tysiące Polaków. Przybyli oni z różnych stron Anglii, by złożyć hołd poległym i odmówić modlitwy. Wszystkie groby były oświetlone. Złożono 60 wieńców. Między innymi złożyli je generałowie A. Szymański w imieniu Prezydenta R.P. i L. Strzelecki w imieniu generała Władysława Andersa. Kol. Robert Beill, wiceprezes Stowarzyszenia Lotników Polskich, złożył wieńiec w imieniu S.L.P.

* * *

W dniu 1-go listopada delegacja Stowarzyszenia Lotników Polskich w osobach: kol.kol. A. Płachta, K. Kaczmarczyk i P. Kaczmarczyk, złożyła ku czci poległych i zmarłych lotników wieńiec pod pomnikiem Lotnika Polskiego w Northolt oraz na cmentarzu w Northwood, gdzie pochowani są również gen. Mateusz Izzycki i płk Jerzy Baján.

Ś.P. STEFAN NAWARO

Dnia 15 maja b.r. zmarł nagłe ś.p. Stefan Nawaro, wiceprezes Stowarzyszenia Lotników Polskich, długoletni przewodniczący zarządu Koła S.L.P. w Nottingham. Przedwczesny zgon zaskoczył Jego rodzinę, kolegów lotników i społeczeństwo polskie, wśród którego cieszył się wielkim szacunkiem i popularnością.

Dzięki Jego wysiłkom i długoletniemu przewodnictwu Koło S.L.P. w Nottingham jest drugim z kolei co do liczebności kołem S.L.P., a Dom Lotnika w Nottingham od wielu lat stoi otworem dla całego społeczeństwa polskiego.

W piątek, 19 maja, ks. prałat K. Krzyżanowski odprawił nabożeństwo żałobne w katedrze rzym.-kat. Katakomb usłany był wieńcami od rodziny zmarłego, polskich i angielskich organizacji kombatanckich i społecznych, przyjaciół i kolegów. Na trumnie krzyż z biało-czerwonych kwiatów od wdowy i Złoty Krzyż Zasługi, nadany Zmarłemu za pracę społeczną. Po jednej stronie katafalku stał poczet sztandarowy hufca harcerek „Wawel”, a po drugiej poczet z proporcem 24 drużyny harcerek. Za trumną sztandar Stowarzyszenia Lotników Polskich.

Po nabożeństwie trumnę nieśli koledzy lotnicy. Za trumną szła wdowa, prowadzona przez prezesa Stowarzyszenia Lotników Polskich, kol. A. Gabszewicza i sekretarza generalnego kol. dr. Z. Matrasia. Za nimi postępowali krewni, koledzy i rzesze przyjaciół. Wśród obecnych byli: płk S. Cwynar, b. komendant bazy lotniczej w Newton, płk K. Kuzian, b. komendant bazy lotniczej w Hucknall, płk W. Nagórski, reprezentujący Brygadowe Koło „Pogon”, dyr. R.W. Downs oraz delegacja firmy Nyla Knitting, w której ś.p. Stefan Nawaro był cenionym szefem departamentu sprzedaży, delegacje wszystkich kół Stowarzyszenia

przystosowana do ćwiczeń rehabilitacji fizycznej. Jest ona również salą rekreacyjną, gdzie wieczorami wyświetlane są filmy, wystawiane sztuki lub urządzone zabawy i tombole. Mieszkańców osiedla zachęca się do pracy zarobkowej bądź to w mieszkaniach, bądź poza osiedlem, zależnie od obowiązków.

Żołnierze byłych Polskich Sił Zbrojnych, którzy służyli pod dowództwem brytyjskim mogą ubiegać się o przydział tych mieszkań. Lotnicy winni składać podania do sekretariatu Funduszu Społecznego S.L.P., który będzie je referował komitetowi zarządu osiedla. Podania winny zawierać jak najwięcej szczegółów i to nie tylko odnośnie osoby petenta, ale i jego rodziny. Ze względu na ograniczone pomieszczenie nie mogą być przyjmowane rodziny posiadające więcej jak sześćoro dzieci.

J.S. Ostrowski

50-CIOLECIE LOTNICTWA POLSKIEGO

Redaktor Jerzy B. Cynk, stały współpracownik „Skrzydła”, przygotowuje książkę w języku angielskim poświęconą lotnictwu polskiemu. Książka ma się ukazać w roku 1968, tj. w 50-tą rocznicę powstania lotnictwa polskiego. Autor prosi uprzejmie za naszym pośrednictwem o wypożyczenie mu fotografii samolotów polskich używanych przez lotnictwo polskie w okresie pięćdziesięciolecia. Kol. Cynk zamierza zamieścić około 200 tego rodzaju fotografii. Chodzi tu szczególnie o wyraźne fotografie całego samolotu, z widoczną dobrze szachownicą oraz odznaką eskadry, dywizjonu względnie inną, świadczącą o przynależności samolotu do lotnictwa polskiego. Na żądanie fotografie będą zwrócone.

Co wysłać na święta i po świętach?

POCO PUDŁOWAĆ, SKORO POINFORMUJE
NAJLEPIEJ NAJNOWSZY BIULETYN TAZABA ***
(TRZY GWIAZDY)

„POLO” bluzki, z kołnierzykiem lub „Golfy”?
Ortaliony?

Jeżeli tak, to tylko dobre i ze wszystkimi „szykanami” bo dobry gatunek najlepiej się opłaca.

OSTRZA do golenia „Gillette Super Silver”, kalkulujące się u TAZABA: £1 ca 500 zł sprzedają się „jak bułki” po 12-15 zł za sztukę (cio 75 gr. za szt.).

Łącznie z wysyłką: 50 szt. 20/6; 100 szt. 55/-;
500 szt. £12.15.0; 1000 szt. £22.15.0.

Biuletynami *** najnowszymi cennikami najbardziej aktualnych leków angielskich, niemieckich, szwajcarskich i doświadczeniem 20 lat służy

Największy na świecie Polski Dom Wysyłkowy

TAZAB

22 ROLAND GARDENS,
LONDON, S.W.7.
100 EAST 10th STREET,
NEW YORK 3, N.Y.,
tel. Alganquin 4-4161

Lotników Polskich, przedstawiciele Komitetu Porozumiewawczego Polskich Organizacji Społecznych w Nottingham, Stowarzyszenia Polskich Kombatanów, Związku Polskich Spadochroniarzy, Związku Ziemi Wschodnich, Związku Harcerstwa Polskiego, Skarbu Narodowego, Royal Air Forces Association i Air Training Corps. Generał Anders przesłał wdowie list kondolencyjny. Prezes Stowarzyszenia Lotników Polskich kol. A. Gabszewicz pożegnał ś.p. Stefana Nawaro słowami, z których podajemy następujący wyjątek:

„Od zarania swej młodości byłeś wierny naszym ideałom, które nakazały Ci walczyć o wolność i niepodległość Polski, a pozostając, jak my, na obczyźnie, służyć ze wszystkich sił sprawie polskiej. Stowarzyszenie Lotników Polskich w Nottingham zawdzięcza Ci tak wiele, że wiemy, iż niełatwo będzie Ciebie zastąpić. Byłeś całe życie wspaniałym człowiekiem, jakich wielu wydały polskie Kresy. Wywieziono Cię do Rosji za to, że byłeś Polakiem. Ale później spełniły się Twoje marzenia, gdy przywdziałeś mundur lotniczy i tak wspaniale służyłeś do końca życia naszej lotniczej rodzinie. Za Twoje trudy, za Twoją znojną pracę, a przede wszystkim za Twoje dobre, szlachetne serce — niech ta ziemia lekką Ci będzie. Spij spokojnie, kochany Stefanie — lotniku polski!”

OSTATNI LOT ROTMISTRZA AWIACJI

Blackpool, miejscowość letniskową na wybrzeżu Morza Irlandzkiego, przeznaczono na zakwaterowanie żołnierzy polskiego lotnictwa. Jest wczesna jesień 1940 roku. Londyn i południowa Anglia podobno w płomieniach... Podobno, bo nie umiemy po angielsku, nie rozumiemy co piszą gazety, o czym mówi radio. Tylko wieści przynoszone z ust do ust głoszą nam, że polskie dywizjony biją się już z Niemcami. Roztasowani po „prywatnych” hotelach, trzy razy dziennie regularnie karmieni, pobieramy co tydzień wypłaty „na drobne wydatki” i czekamy na przydział do eskadr. W moim hotelu jest nas w sam raz na dwa stoliki do brydża, więc — z przerwami na posiłki — po całych dniach łupimy w karty.

W angielskich „prywatnych” hotelach, zanim przyuczyliśmy wyspiarzy do kontynentalnych zwyczajów, nie wolno było przyjmować gości. Jednego popołudnia w drzwiach do „laundżrumu” powstało zamieszanie. Właściciel, posługacze i pokojówka tarasują wejście, słysząc podniecone protesty. Rozgarnia ich bezceremonialnie wielkolud w mundurze polskiego szwoleżera i z tubalnym pozdrowieniem „Cześć awiacji!” — toruje sobie drogę do naszego stolika.

Tak poznałem Antka Lipkowskiego. Kawaleryjski animusz pchał go do bitki, a że wtedy tylko lotnicy bili i ginęli, jak żołnierzowi przystało, ppor. Antoni Lipkowski stawiał się w Blackpool, gdzie — jak go słuchy doszły — werbują lotników. Na niego i z pomocą MacCalluma (był to taki podręcznik do szybkiej nauki języka angielskiego na codzień), załatwiło się dla niego kwatery w naszym hotelu.

Antek dopiął swego. Nie zdążył wprawdzie na Battle of Britain, bo bitwę wygrano nim przeszedł kolejne kursy szkolenia na myśliwskiego pilota, ale za to już do końca wojny skrzydło w skrzydło z najlepszymi myśliwcami, osłaniał niszczycielskie armady naszych bombowców, zmiatał z nieba resztki Luftwaffe, grzmocił wyrzutnie rakiet Waju Atlantyckiego, siał śmierć we wrażeń kolumnach Wehrmachtu...

Spotykaliśmy się rzadko. Zaprzepaściłem swoje ambicje myśliwskie w locie selekcyjnym w momencie, w którym beczka w lewo wpadła mi w korkociąg. Zostałem pilotem bombowym, ale za każdym razem zaczynało się i kończyło toastem: „Cześć awiacji!”. Gdy Antek trochę zaawansował, kapitański stopień brzmiał dla niego ni przypiął ni przyłatał. A więc zwało się go rotmistrzem. Po wojnie obilo mi się o uszy, że rotmistrz awiacji Antoni Lipkowski wyemigrował gdzieś do Afryki.

Minęły lata.

Kombatancka zabawa w Newton Masonic Hall. Trafikiem tam dobrze spóźniony. Wtem z za stołu unosi się ogromne, wytuksedowane ch opisko i ryczy tak, że go na pewno słyhać było w śródmieściu: „Cześć awiacji!”. Rotmistrz! Skąd się wziął w Australii? Ano wziął się. Kiedy indziej pogadamy na ten temat. Dziś zabawa, więc za kielichy i pod stare czasy, pod awiację...

Ostatni raz przepijaliśmy do awiacji po zjeździe S.P.K. w Kanberze, gdzie rotmistrz sprezentował australijskiej Polonii swoje „cywilne” dzieło — Koło S.P.K. nr 12 w Geelong. Wielgachny był, gdy prosto stanął. Wówczas barami nad wszystkimi górował. Czerstwa, opalona gęba, stentorowy głos i zawiadające maniery. Jednym słowem, buchająca krzepa.

Niedawno doszła mnie wieść, że kapitan pilot Antoni Lipkowski wystartował do ostatniego lotu. Po myśliwsku, ze „scramble”, nagle. Nie wiem Antku, na jakiej wylądowałeś, gwieździe, ale to wiem, że w dobrej kompanii druhów skrzydlatych śpiewasz donośnym basem swoje żurawiejki. I ufam, gdy do was dołączę, że hukniesz mi na przywitanie: „Cześć awiacji!”

B. Korpowski

ODESZLI OD NAS

Płk dypl. pil. obs. Bajan Jerzy. Zmarł 27.6.1967. w Londynie.

Mjr pil. Bukowiecki Mieczysław. Zmarł 2.1.1967. w Buenos Aires.

Mir pil. bal. Brenk Stanisław. Zmarł 22.9.1967 w Kitchener, Ont., Kanada.

Mjr pil. Domaszewski Józef. Zmarł 13.4.1967. w Detroit.

Kpt. inż. Dabrowski Jerzy. Zmarł 17.9.1967 w Renton, Seattle, U.S.A.

Kpt. pil. Jankowski Leszek. Poległ 22.9.1967 w Ugandzie.

Korzeński Leon. Zmarł 13.9.1967 w Hamilton, Ont., Kanada.

Chor. Krzewiński Jan. Zmarł 17.8.1967 w Toronto, Kanada.

Por. pil. Mołata Ludwik. Zmarł 7.2.1967 w Hamilton, Ont., Kanada.

Kpr. Nawaro Stefan. Zmarł 15.5.1967 w Nottingham.

Plut. Pławiński Romuald. Zmarł 15.6.1967 w Liverpoolu.

Sierż. Reimschüssel Władysław. Zmarł 27.10.1967 w Northolt, Middlesex.

Kpt. pil. Rodziewicz Wiktor. Zmarł 26.8.1967 w Polsce.

St. sierż. Sanakiewicz Stanisław. Zmarł 5.5.1967 w Glasgowie.