

SKRZYDŁA

Wiadomości ze Świata

PISMO ŻOŁNIERZY POLSKICH SIŁ POW.

"WINGS"—
PERIODICAL OF THE
POLISH AIR FORCE

Rok. VI. Nr. 15/465

1-15 WRZEŚNIA, 1945

Cena (Price) 6d.



RYŚ. B. ARCT.

1.9.1939

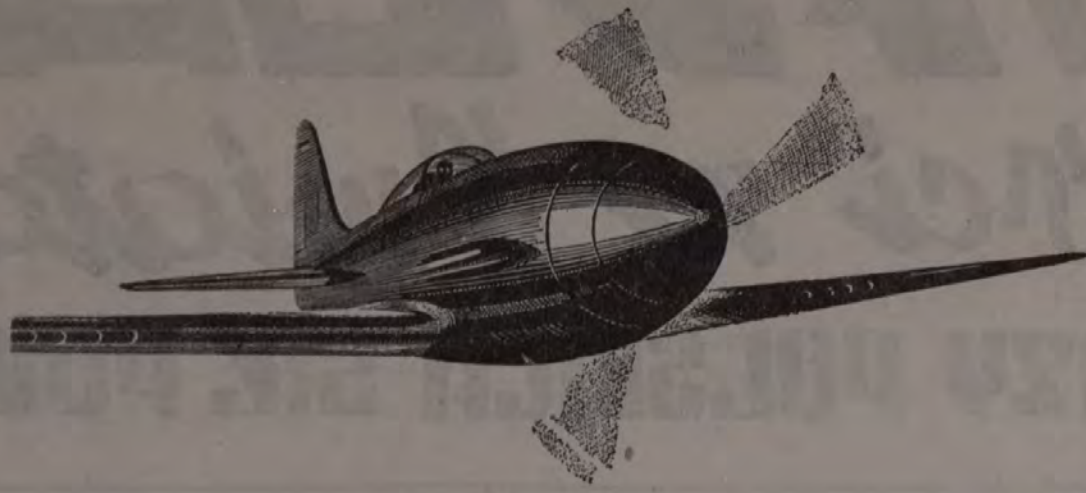
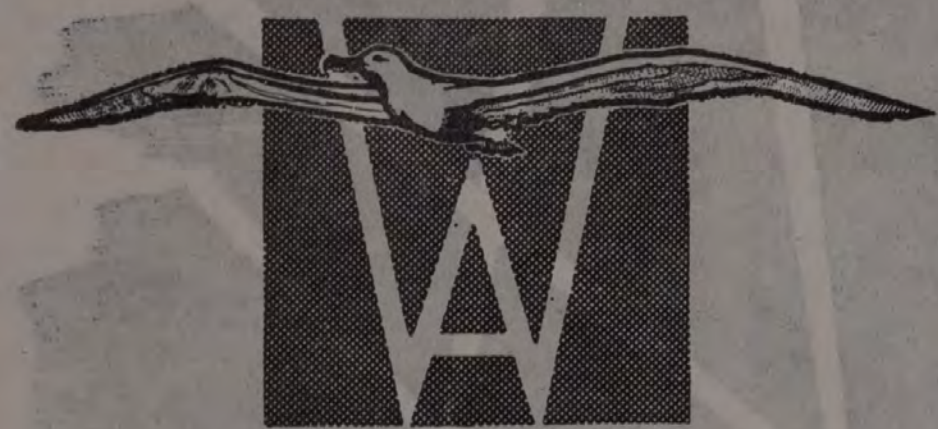
TRÉŚĆ NUMERU:

Listy do Redakcji. Co Czytać?—Szperacz. Dwie Możliwości.—A.P. Sokrates i WAAF'ki.—Jerzy Głębocki. Promocja w Szkole Podchorążych.—Bartek. Moja Wiosna.—Danuta Czech. Legenda o Liliach.—(Wiersz i rysunek) Jerzy Faczyński. Ostatni Lot Antka.—Janusz Kędzierski. Wiewiórka i Zając.—(Bajka) Niejachowicz. Koniec Wojny w Dywizjonie Śląskim.—Wł. Os. Patriota.—Faszysta.—(fraszki) Ryłow.

ENGLISH ARTICLES:

From the Notes of a "Häftling."—Krystyna Kobylecka. The Eagle-Owls.—Jul Baykowski.

AIRCRAFT FOR THE SERVICES


 WHATEVER THE FUTURE
WESTLAND
IN THE FOREFRONT


WESTLAND AIRCRAFT LIMITED, YEovil

LISTY DO REDAKCJI

Wielce Szanowny Panie Redaktorze!

W Londynie zawiązał się Komitet Organizacyjny Towarzystwa Przyjaciół Łużyc i Windów. Osoby interesujące się tym zagadnieniem zechcą nawiązać łączność z Komitetem pod adresem (listownym): BM/Jabłowski, British Monomark Ltd., London, W.C.1.

* * *

17.7.45

Drogi Panie Redaktorze,

Przywędrowali pewnego dnia do naszego Wingu dwaj młodzi (38 lat w sumie) podporucznicy Armii Krajowej, w których z trudem rozpoznałem moich harcerzy z Warszawy z przed 39 roku.

Ci chłopcy rośli w czasie kiedy myśmy się starzeli, i, nie mogąc stać się lotnikami z munduru, stali się lotnikami z ducha. Zorganizowali "Warszawskie Koło Lotnicze," wydawali własne pismo "Wzlot," kształcili się w wiedzy lotniczej, w modelarstwie urządzili nawet kiedyś zawody modeli na Polu Mokotowskim, na oczach Niemców, młodzi szaleńcy! Z rzadka dochodzili do nich numery "Skrzydła," które były dla nich pismem świętym, a zdaje się, że i panowie mieli w rękach ich "Wzlot." P.R. był ich współpracownikiem od chwili, kiedy znalazł się w Kraju.

Otóż ci dwaj-redaktorzy, jedni jacy pozostali żywi lub wolni, nie stracisz im entuzjazmu i ideałów z czasów ich pracy konspiracyjnej, goszczą w naszym Wingu (siłą byś ich stąd nie wyrwał!), całują oczyma polskie Spitfire'y, upijają się atmosferą polskiego Wingu myśliwskiego, marzą o wycieczce w redakcji "Skrzydła" i o powiedzeniu Wam tego

wszystkiego, co teraz mnie nocami (ku wielkiej szkodzi mego ранego latania) ogromnie zajmując i żywo opowiadają. Przesyłam Panu ich list i pozostawiam Was na dalszą korespondencję samym sobie.

Serdeczne pozdrowienia,

GUSTAW NIERAD.

* * *

16.7.45

Szanowny Panie Redaktorze,

Chociaż nie znamy się osobiście jednak pozwalamy sobie pisać do Pana. Porozumiewaliśmy się dotąd za pomocą skomplikowanej poczty łączącej Kraj z Wami w Wielkiej Brytanii. Cała nasza korespondencja polegała na tym, że myśmy otrzymywali od czasu do czasu "Skrzydła," a Wam wysyłałyśmy nasze pismo młodzieży lotniczej "Wzlot." Dziś losy nami tak pokierowały, że możemy napisać do Pana bezpośrednio i przedstawić się.

Niestety nie wszyscy. Reszta redakcji "Wzlotu" zginęła w walce, część pozostała w Kraju.

Jeżeli Panowie są zainteresowani w treści i formie naszej konspiracyjnej pracy lotniczej gotowi jesteśmy dostarczyć materiałów.

Oczywiście kontakt osobisty byłby bardziej pożądany, ale narazie utrudniony. Mimo tego nie tracimy nadziei na zobaczenie się z Panami.

Za pośrednictwem "Skrzydła" przesyłamy pozdrowienia dla całego Lotnictwa Polskiego.

Pozostajemy z poważaniem,

ppor. JERZY SAWA.

ppor. MAREK ABBA.

CO CZYTAĆ?

"Angliczanin" spryciarzyna żeby pracy swojej ulżyć za maszyną wynalazł maszynę. A rosyjski nasz chłop gdy swej pracy nie podoba intonuje rodzimą "dubinę."

(Z rosyjskiej pieśni ludowej)

Podczas gdy w Anglii odbywała się rewolucja przemysłowa i cały świat wpatrzony był w narodziny współczesnej cywilizacji przemysłowej, powstała w Rosji pieśń ludu robotniczego, którą śpiewali portownicy i burlicy, robotnicy portowi przy dźwiganie ciężarów. Śpiewali ją kamieniarze w kamieniołomach, burlicy nad Wołgą, robotnicy, wbijający pale w łoża rzek. Pieśń ta stała się prawdziwą pieśnią rewolucyjną. Lud rosyjski, śpiewając ją, wtkładał w nią wiele uczucia. Słyszalem nieraz tę pieśń. Respekt dla maszyny, którą utożsamiano z Anglią, zawsze był w Rosji wielki. W Rosji nie znano sabotażu. Robotnicy rosyjscy nie walczyli z maszyną, nie groziła ona im bezrobociem. To we Francji powstało określenie "sabotage," gdy robotnicy zaczęli walczyć z maszyną przez rzucanie w tryby jej sabotów, czyli drewnianych chodaków. Na cywilizację przemysłową angielską i na Anglię w ogóle Rosjanie zawsze patrzyli z podziwem. Teraz, gdy nauka anglosaska wynalazła bombę atomową, wobec której błędą wszystkie najbardziej nowoczesne bronie, a sprawę wojny można sprowadzić do postawienia ultimatum i dokonania okupacji, — napewno respekt dla Brytanii i prestiż brytyjski i amerykański muszą stać bardzo wysoko w Rosji. Gdy śpiewa się teraz tę zacytowaną teraz strofę "Dubinuszki," ożywia go nowa treść, nowe uczucie niejako zazdrości, nieosiągalności, **frustration i inferiority complex**. Po stronie anglosaskiej wzbiera uczucie dumy i pewności siebie. Rzecz oczywista, że społeczeństwa anglosaskie, czyli opinia publiczna, przechodzą rewizję poglądów. Będą one bardziej podporządkowywały się swym rządcom, które posiadają tak wielką tajemnicę, nie mogącą być opublikowaną i udostępnioną, obywatelom, a nawet parlamentom. Opinia publiczna, jak wydaje się, obok uczucia zadowolenia, że właśnie narody anglosaskie posiadają tę broń, żywią uczucia niepokoju, by ktoś inny nie dokonał jej wynalazku za kilka miesięcy lub lat. Wynalazek ten przekreślił granice. O ile na początku tej wojny jeszcze uważano rzeki za granice naturalne, a rok temu, gdy latające bomby zaczęły spadać na Brytanię, mówiło się, że Wyspy Brytyjskie należą do kontynentu to teraz granicami przestają być oceany. Krótko mówiąc, teraz w kilka godzin po wypowiedzeniu wojny New York i Londyn, Paryż i Moskwa, Warszawa i Sydney będą tak samo zagrożone. Należy spodziewać się nowej ery, zupełnie innej reakcji opinii publicznej wielkich demokracji anglosaskich na pewne polityczne zjawiska międzynarodowe, niż była dotychczas. Wkraczamy w erę, którąbym nazwał **Pax Atomica** lub **Pax Anglo saxonica**. Oby era ta zapewniła światu pokój, sprawiedliwość międzynarodową, dobrobyt gospodarczy, a poszczególnym narodom wolność i niepodległość.

Oczywiście, wiele się pisze o bombie atomowej lub o badaniach naukowych, które doprowadziły do zrobienia atomu. I tu jest przykład uderzający, jak pisać o czymś, co jest nieznane piszącym, bo jest ściśnięta tajemnica. Jeśli w Waszyngtonie lub Londynie przebywa "attaché naukowy" jakiegokolwiek mocarstwa, zainteresowanego w wynalazku bomby atomowej, napewno otrzymał on od swego ministerstwa spraw zagranicznych sztywną depeszę: "Docić tych artykułów naukowych o bombie atomowej — stop — przestać przy syłać — stop — przysyłać artykuły polityczne o bombie — stop — usiłować zorganizować wycieczki tamtejszych fizyków do naszego kraju — stop — rozpowszechniać przekonanie żeśmy już dawno rozbili atom — stop — lansować nazwisko naszego fizyka Lipica — stop."

W świetle wynalazku bomby atomowej stają się zrozumiałe dzieje ostatnich kilkunastu miesięcy wojny. Za wszelką cenę chcieli Alianci zachodzić skończyć wojnę jak najprędzej, gdyż byli przekonani, że Niemcy prowadzą z nimi wysiłki w sfinalizowaniu wynalazku. Chodziło o każdy miesiąc i każdy tydzień. Proszę przesiłować ostatnie miesiące wojny, wychodząc z tej teorii i dojdziemy do przekonania, jak niewiele ludzi wiedziało o tym, że za kulami walki zbrojnej odbywał się wysiłek o to, kto pierwszy wynajdzie broń o satanicznej mocy. A

może z tego punktu widzenia można oceniać Teheran i Jaltę?

A teraz drobna uwaga — w **Foulsham's Original Old Moore's Almanack for the year 1945** ... **Amazing World Prophecies** — czytamy dosłownie w poprzedniach na sierpień 1945: **New secret and very destructive weapons of war, particularly in air-warfare, are likely to be introduced, and Japan, though continuing to resist strongly, will be gradually worn down.** A więc bomba atomowa została "wywrotzona," ale zakończenie wojny z Japonią — nie. Autor almanachu pisze dalej o "wzroście potęgi Transport House" czyli Labour Party. Nie można powiedzieć, by ta przepowiednia się nie spełniła.

Przeczytałem właśnie zbiór oficjalnych dokumentów Foreign Office, dotyczących stosunków Rządu Brytyjskiego, z Rządem Vichy na jesieni r. 1940.

Nie można powiedzieć, by rządy te nie komunikowały się ze sobą, za pośrednictwem prof. Rougier oraz ambasadorów francuskiego i brytyjskiego w Madrycie. Oto parę zdań z tych dokumentów: Minister Spraw Zagranicznych Lord Halifax do ambasadora Sir Samuel Hoare Madrycie:

"Rząd Jego Królewskiej Mości jest i zawsze był przygotowany przeprowadzić wymianę zdań z Rządem Francuskim w Vichy w celu uniknięcia nieporozumień i tarć... Naszą politykę w stosunku do Francji od czasu, gdy ta ostatnia zawarła zawieszenie broni, z konieczności charakteryzowała pewna dwiśmość... jeśli Rząd Vichy może zapewnić nas, że jest zdecydowany i zdolny bronić zamorskich posiadłości francuskich przeciwko Niemcom i Włochom... nie potrzebuje między nami powstawać żaden konflikt."

Gdy się czyta te wiersze, nasuwa się refleksja, że dwiśmość czasem się opłaca. Wierność ceniona jest u pensjonarek. W polityce istnieje gra interesów, taktyka i licytacja. Wierność często tylko wadzi.

Ukazała się praca adwokata polskiego Dra. Manfreda Lachsa p.t.: **War Crimes**. Jest to próba zdefiniowania zbrodni wojennej i zbrodniarzy wojennych. Autor rozpatruje różne aspekty prawa międzynarodowego oraz praw państwowych w tym względzie, zestawiając obfity materiał legislacyjny oraz cytując głosy wybitnych znawców przedmiotu.

Na obczyźnie przyjemnie jest przeczytać książki o Kraju, pisaną pięknym językiem polskim i przedstawiającą obraz polskiej przyrody oraz typy ludzkie. Niewiele wydano zagranicą podobnych książek. Książka Mieczysława Lisiewicza p.t. "Kroniki Narocańskie" należy do arcydzieł literatury, które czyta się z zapałem i tchem — zapominając, czy to noc, czy dzień, czy jesteśmy na Wschodzie Brytyjskich, czy też na piaszczach Sahary. Lektura jej przekreśla rzeczywistość i daje haszysz zapamiętania. Rzecz dzieje się nad jeziorem Narocz:

"Wiotkie lasy grubych gnących brzochnymi liśćmi szurają po dnie, a oślizgłe długie sznury podwodnych lian kołyszą się przy burczy lodzi... Nadeszła piękna noc, słodka, pełna zapachów, spokojna. Księżyc wyłaził z za Uzły i zapalił jeziorno i fale na nim. Srebrnym przetykanym mrokiem przelewał się nad ziemią cisza, i kładł się przy gwiazdach na cieniach mgławic i drzew."

Ludzie ściśnięci w parku siedzieli bez słowa, głowa przy głowie, nawet oddychać nie śmiejąc."

Autor kończy książkę aktem wiary: "Wierzę, podobnie jak wierzą w to wszystkie drzewa puszczy uzińskiej, wszystkie zwierzęta boru, wszystkie ptaki wielkie i małe, drapieżne i te dzwoniące przyjemnie ćwierkotem; jak wierzą żaby, węże, jaszczurki, wierzy drobny kornik, zbłącający w kółłatwim trudzie zawile korytarze pod korą jedlin i sosni, jak wierzy każdy kwiat, każde dzidło mchu i każde ziarno piasku na brzegu mrowska... że nadejdzie kiedyś dzień wyzwolenia..."

Lecz ileż ukrzyżowań przejść trzeba, ileż śmiertelnych trudów by przypieścić ów dzień i stać się godnym zwycięstwa?"

SZPERACZ

23 sierpnia, 1945 r.

1 His Majesty's Stationery Office, Cmsd. 6662: **Dispatch to His Majesty's Ambassador in Paris...London, July 13th, 1945, 6d.**

2 **War Crimes: An Attempt to Define the Issues**, by Manfred Lachs, Stevens and Sons Ltd., London, 1945. 7s. 6d.

3 Mieczysław Lisiewicz: **Kroniki Narocańskie**, Książnica Polska, Glasgow.

DWIE MOŻLIWOŚCI

Trudno jest dziś Polakowi snuć rozważania na temat początku drugiej wojny światowej. To też nie będziemy wracać myślami do owego poranka wrześniowego, kiedy pierwsze bomby niemieckie przeorały nasze lotniska, burzyły domy i zagrody, niszczyły spokój narodu, który wydzierał się z ruin pozostałych po nieszczęsnym okresie porozbiorowym. Nie chcemy też ponownie przeżywać długich, potwornie długich pierwszych trzech dni września, ani następnych, choć były to dni nadludzkiego czynu i wysiłku całego naszego Narodu, zjednoczonego, zwanego i pełnego wiary w zwycięstwo Prawdy nad zaktamaniem, Dobra nad ludzką podłością.

Szóstą rocznicę owych dni przeżywamy w świecie z gruntu zmienionym. Geniusz ludzki zdolał wyrwać naturze najgłębszą jej tajemnicę. Wyzwolił siłę olbrzymią, która zdolna jest zniszczyć wszystko co nas otacza, dojąc posiadaczom tajemnicy nieograniczone wprost możliwości.

Dziś dopiero gdy ucichł już szczeł oręża, poczynamy zdawać sobie sprawę z przemian, jakie dokola nas i w nas samych w ciągu ostatnich sześciu lat zaszły. I mimo olbrzymi postęp w dziedzinie materialnej, technicznej i naukowej większość z nas z troską patrzy w przyszłość. Choć oczywiście losy

Ojczyzny są nam najbliższe, choć ból serca ściska, gdy dochodzą do nas stamtąd wieści, już nietylko o Polskę i jej przyszłość się obawiamy. Z trwogą śledzimy kroki całej ludzkości, wiedząc że jeśli Człowiek nie zawróci z mylnej choć pognętej drogi, światu grozi zagłada.

Walka o lepszą przyszłość bynajmniej z ustaniem działań wojennych się nie zakończyła. Rozpadły się wrogi potęgi, zmieciono z powierzchni ziemi niektóre totalizmy, czy jednak wszystko tak wygląda jakbyśmy tego pragnęli? Odpowiedź niestety musi wypaść negatywnie, dopóki bowiem w dziedzinie ducha ludzkości nie poczyni takich postępów jak to uczyniła w dziedzinie materii, dopóty nie zniknie z przed naszych oczu zmora strachu o losy przyszłych pokoleń.

Polska podczas sześciu niespełna lat wojny wykazała, że jednak ducha nie zdola zmoczyć żadna siła fizyczna, że najdziksza nawet przemoc nie pokona tych co wolność ponad życie cenią. Oby prawdę tę jak najgłębiej zrozumieli ci, co o losach świata dziś decydują. Uciśk, gnębienie słabych, walka z religią, wyżysk i niedostatek do katastrofy jedynie prowadzą. Dwie są więc dziś tylko możliwości: albo narody powrócą do zasad cywilizacji chrześcijańskiej, albo pogrążą się w gorszym jeszcze piekle, niż to, którego doświadczyła Polska i cała Europa.

A.P.

SOKRATES I WAAF'KI

"Kobiety są przewrotne" mruknął do siebie Sokrates, kiedy na rynku w Atenach, zabawił gawiedź. A kobieta się z tego śmiała. Bo poprzez wieki pozostając płochą, zajmowała się w chwilach wolnych od plotek plotaniem inteligentnych figlów swym towarzyszom męskim (w pluralis naturalnie). Wierząc, że przecież mężczyzna nigdy się na tym nie pozna.

Gdy tedy pewnego ranka omówiłem się na dworcu z b. miłą panią, pełen byłem nieokreślonych obaw. Coprawda mój przyjaciel z redakcji tłumaczył mi, że znał żonę co wstawała codziennie o 7-ej rano, przed ślubem. Ale było to bardzo, bardzo dawno temu i żona ta chorowała na bezsenność.

Lecz, że pani "in question" była osobą poważną i zazwyczaj spokojną, wpadłem na Euston z ostatnim dojeżdżającym sandwichem w zębach rozglądając się wkoło radośnie. Uśmiechnięty, umyty i z kwiatami.

Tymczasem "la donna e mobile": moja towarzysząca podróż jak z zęznar świadków naczynych wynikło, porwała dwa inne bóstwa płci żeńskiej podobnego koloru i odjechała pociągami wcześniejszym. Serce cicho mi pękło i z żalu kupiłem "Dziennik Polski."

Siedząc więc w przedziale pociągu, który pedził zgrzytając po szynach myślałem o mądrym, doświadczonego Sokratesie i o przewrotności pięknych kobiet. Chwilami strach mnie brał za włosy, jako że jechałem do słynnej R.A.F. WILM-SLOW — Centrum Kobięcości w Mundurach. Bo jeśli Sokrates miał mieć rację, nieszczęścia tego dnia musiałby mnie zniszczyć z miążdżącą siłą atomu.

Ze smutkiem też wspominałem ostatnie wskazania Szeffa, że artykuł ma być prosty, wesoty i krótki. Że może być z odrobiną romantyzmu, ale grunt to humor — psiakecie!

Ja — i humor? Pisałem zawsze o trupach, tragicznie. Krew spływała mi z oczekających bólem kart, a ja, wieczorem przy świetle księżycy i lampki na nocnym stoliku rozmawiałem w swym sercu z białymi z duchami. Naturalnie, tylko z duchami kolegów co zginęli, bohaterów i operacyjnie. Tych, co zabili się w kraksach z reguły nie uwzględniałem. "Niedołęgi," — mówiłem zawsze, — "nie znali nawet cockpit drill'u." Co od takiej dyscypliny można się dowiedzieć? Jeszcze coś nieprzyjemnego powie i poco? Więc chodźłem smutny za życia jak cień ubitego lotnika, szukając smutnych trupów (w Dowództwie), smutnie prasowo atrakcyjnych.

Tym razem jednak to mnie naprawdę dostali: kazali pisać o ludzkiej żywej i kobietach. Coż trupy, te z zaświatów mścić się za artykuły nie mogły. Najwyżej któryś młodszy, widać z temperamentem i myśliwiec, skreślił powolną bezczkę w grobie, jedną albo dwie. I na tym się zwykłe kończyło.

Ale te kobiety, WAAF'ki! Wiadomo, niech tylko co, a żyć nie dadzą. Pamiętam jak dziś, jak mi to "Zolta" — najlepszy kolega dywizyjony przy wszystkich przysięgał i klarował, jak raz tylko ładował w Newton, a WAAF'ki mu taką inspeksję silnika odstawiły, że dwa miesiące maszyną w przelądzie stała i rady jej dać nie mogli! Filtry z niej na siatki do puderniczek zabierały, zawleczy na szpilki do włosów, lusterko też podwalały i już do podwozia się brały gdy co diabli do grata przynieśli. W sam czas. Taki los!

Lepsze już były te trupy. Wiadomo, odpowiedzialny towar był, z szacunkiem do człowieka i zrozumieniem.

Wieć kiedy pociąg wyrzucił mnie na stacji w Wilmslow zapomniałem omdlałe kwiaty w przedziale i wkłękłem się przez obóz smutny jak grzech. Gdy dobiegłem do mess'y, jakiś prototyp kobiety ponuro na mnie warknął, że: Polish WAAF's are on parade. I obrzucił złym wzrokiem jakby to moja była wina, że już się wojna skończyła. Tak zaczął się dla mnie ten dzień, znanymi w wydarzenia.

Bo ani "Polish WAAF's" były "on parade," ani omówiona kobieta zdradziła mnie przemysłnie z towarzyszkami własnej płci (pomyliła sobie tylko pociąg), ani też te polskie ochotniczki nie miały nic wspólnego z rozpaczą Sokratesa. I nie mogłyby mieć. Ksantypy bowiem, zwyczajem narodowym hodujemy sobie na własność, na użytek wewnętrzny. Tu zaś, na "export" dałmyś Lille Wenedy w takim wydaniu, że nawet pióro Slowackiego z trudem szukałoby rymu.

Nie mogę mówić o zaletach wojskowych 87-mu ochotniczce z Armii Krajowej — bo o tym powiedziała już Warszawa. Bronię jej. Ten kurs rekruki jako ukończyły był tylko formalnością przepisów papierowych bo wszak większość z nich ma bojowe odznaczenia polskie, kilka dosłużyło się w polu stopni oficerskich.

Więc o czym pisać? Że oficerowie z powstania warszawskiego są w tej chwili A.C.W.2? Że te oczy, które śmieją się do mnie potrępanej i zbrudzonej olejem lotniczym furakerki mają tylko 16-cie lat? Że przesyła niewolę w naj-

KONKURS "SKRZYDEŁ"

Wojna się ukończyła. Pierwszym naszym celem było pokonanie Niemiec. Dziś ten cel jest osiągnięty; przed naszą lotniczą garstką stają inne zadania. Nie są one jeszcze nazbyt sprecyzowane bo płynność sytuacji politycznej w całym świecie przeciwdziała temu. Gdy sytuacja skrzepnie wyraźnie, skrzepną i nasze cele!

W międzyczasie jednak jesteśmy w zawieszeniu, oczekiwaniu. Okres tego rodzaju jest bardziej ciężki niż okres walki jeżeli chodzi o utrzymanie siebie w dyscyplinie, o zachowanie godności i spokoju.

"Skrzydła" rzucają hasło: "Trzymajmy się do końca razem!" Tylko w gromadzie jesteśmy silni. Rozbici i podzieleni będziemy przedmiotem pogardy i lekceważenia wszystkich, skupieni do końca razem, zyskamy szacunek i poparcie wszystkich.

Żeby się trzymać gromady trzeba wiedzieć co myślimy i czujemy my wszyscy. "Skrzydła" zatem ogłaszają dla wszystkich szeregowych lotnictwa konkurs, którego warunki są podane niżej.

TEMAT: Czego wymaga od nas chwila obecna?

OBJĘTOŚĆ: Około 800 słów (maksimum pół strony druku w "Skrzydłach").

TERMIN: Prace nadsyłać należy do dnia 20 września br. Wyniki konkursu

zostaną ogłoszone w dniu 15 października br.

SPOSÓB PRZEPROWADZENIA: Prace należy zaopatrzyć godłem. To samo godło umieścić należy na zaklejonej kopercie, wewnątrz której znajduje się nazwisko i adres autora.

SĄD KONKURSOWY: Nadesłane prace rozpatrzone zostaną przez sąd konkursowy w składzie:

Płk. pil. A. Gabszewicz.
Mjr. pil. T. Pożyczka.
Mjr. dypl. pil. S. Łaskiewicz.
Kpt. obs. J. Baykowski.
Pchor. K. Podgórski.

Sąd konkursowy — przy rozpatrywaniu prac kierować się będzie wartością ideową-wychowawczą pracy — nie zaś walorami literackimi.

NAGRODY:

1. £10.
2. £8.
3. £6.
4. £4.
5. £2.

ADRES DLA PRZESYLEK:

Prace nadsyłać należy na adres: "Konkurs Skrzydeł," Redakcja "Skrzydła," 1 Princes Row, London, S.W.1.

POSTANOWIENIA KONKOWE:

Wszystkie nadesłane prace stają się własnością Redakcji "Skrzydła," która zastrzega sobie prawo ewentualnego opublikowania prac nie nagrodzonych.

PROMOCJA W SZKOLE
PODCHORAŻYCH

W dniu 3-go sierpnia br. odbyło się zakończenie ostaniego kursu lotniczego Szkoły Podchorążych. Niewątpliwie dzień ten był ważnym w życiu wychowanków. Nie jeden przypominał sobie dziecięce lata — dom, defiladę, tłumy ludzi ciągnące ulicami Warszawy i promienne uśmiechy złotych Warszawiaków. Bajecznie kolorowe, historyczne mundury tańczyły w rytm werbla.

Podchorążówka maszeruje. Na twarzach sztabuków widać było rumieniec zapału. Przekrzywione czapki zsuwały się w tył głowy, a jasne, dziecinne oczy wzniesione w górę składały polskiemu niebu przysięgę żołnierską.

I święta ona została. Dochowali jej.

* * *

Nie byli w kolorowych strojach, nie patrzyli na nich kochające i dumne oczy matek. Szare, obce niebo spoglądało w zdziwieniem jak szły szeregi młodziaków, w szarych jak ono mundurach. Szli dochować przysięgi złożonej kiedyś, kiedy jeszcze byli sztabukami z młodszych klas, a żegnały ich ojcowiskie spojrzenia dowódcy...

Szli do dywizjonów bojowych, latali nad Warszawą, Hamburgiem, Berlinem. Grał im pieśń wojenną szum skrzydeł i odgłos rzuconych bomb.

* * *

Dziś wojna się skończyła. Alianci święcą dzień zwycięstwa. Zapomniano dawno oczekiwany pokój na świecie. W tym czasie kończy ostatni kurs Szkoła Podchorążych Lotnictwa.

Nie trwa ona trzech lat, jak to daw-

straszniejszym i najgorszym jej wydaniu: kleski psychicznej i nie zalały się?

Nie. To było ich obowiązkiem jako polskich żołnierzy, jak naszym obywateli było latać, i gdy przyszło, ginąć. A nie targować się o misie soczewicy.

Tylko, że one do nas przyszły z wiarą, że znajdą w nas kolegów. Że znajdą w nas ten sam entuzjazm i tą samą miłość co palila ich serca w Warszawie. Że my, jak śpiewają w swej batalionowej piosence: "potraktujemy je na serio."

Jest tak niesłychany kapitał moralny w tych dziewczętach, jest taka niespotykana wiara, że jeśli my, lotnicy zmarujemy to, co nam los w tej chwili w nasze ręce oddaje, będzie to nie tylko zbrodnia wobec Kraju ale bluźnierstwem Bogu.

One szły do nas niosąc nam uśmiech z Polski: uśmiech Warszawy. One szły przez niewolę, przez granice i trud, upokorzenia i obozy koncentracyjne, widząc młodymi oczyma cały swój świat nadziei, nagle po eksplozji Warszawy — rozpadał się w gruzy.

Myśmy patrzyli z wygodnego fotela jak świat naszych marzeń i wiary wolno zarysowywał się, pękał, nim runął. Myśmy patrzyli na ten proces rozkładu

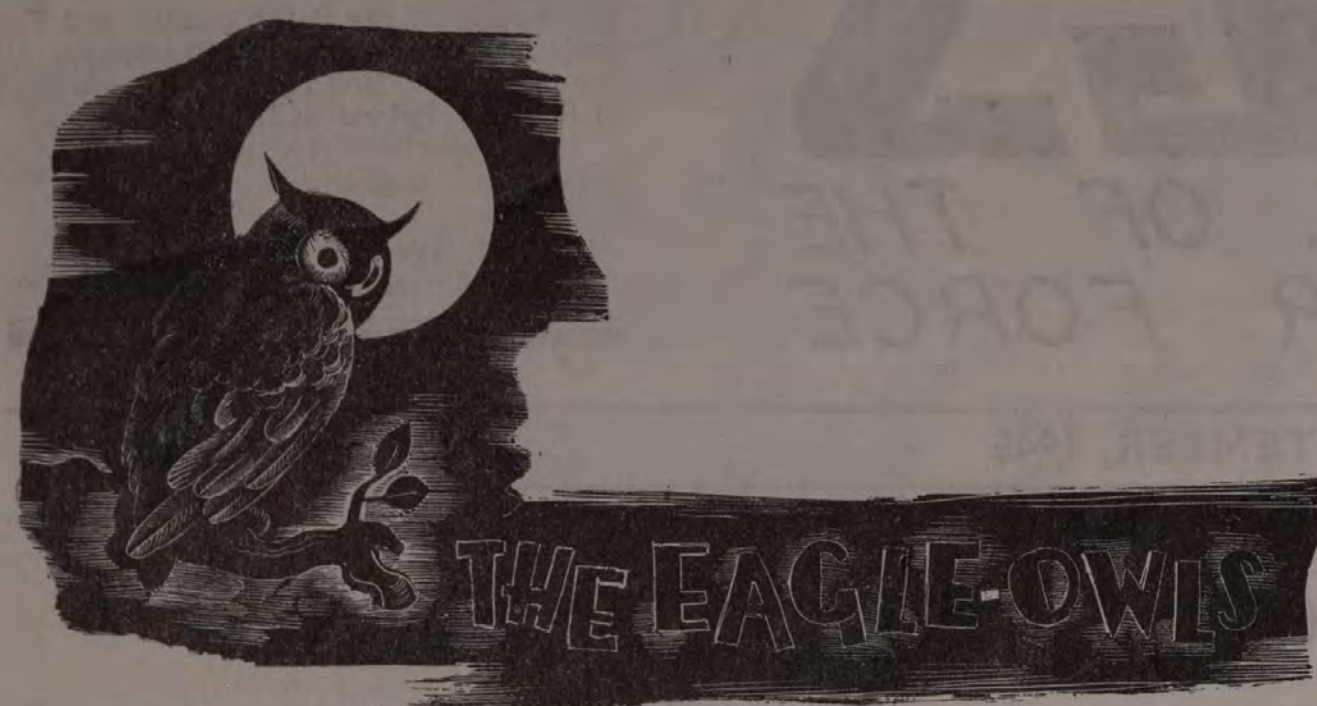
idei, oczami ludzi doświadczonych, zlekka cynicznych i obrastających fatwiną życia. Myśmy byli na to przygotowani — one, nie. I mimo wszystko, na przekór życiu, które było taranem wątpliwości w ich dziecinne jeszcze serca nie utraciły wiary. One wciąż, nadal wierzą, że w końcu, kiedyś, dobro i uczciwość zwycięży. I one wierzą w Boga!

Nie wolno nam pozwolić, aby ten kapitał wiary się zmarnował. Nie wolno dopuścić, by gorzko zmacia nadzieję i zabrala im największy skarb młodości — uśmiech. Winniśmy chronić te dzieci polskie, te ochotniczki z Warszawy, przed rozszalałym kołem rozpadu moralnego, które toczy się i niszczy wszystko, co pozostało jeszcze jasne i świeże w tym życiu. To właśnie my, lotnicy, mamy podać im doświadczone, braterską dłoń i przeprowadzić je, przez toń której nie znała Warszawa. Przez toń dosytu ciała a głodu duszy.

Pamiętajmy, że w tych polskich dziewczętach, oddała nam swój uśmiech ostatni, Wolna Warszawa.

Dzisiaj rozumiem Sokratesa — on, nigdy nie był w Warszawie...

JERZY GŁĘBOCKI.



It was not a "wizard" Squadron from the beginning, though it was queer from the moment it was first thought of in August 1940 in Blackpool. All our squadrons were together there, the list of the crews and ground staff being made in a greenhouse—137 Lytham Road.

Selected pilots, when being shown the list, began to feel rather uncomfortable. What the h— have gunners to do in a Fighter Squadron? The word "Defiant" was whispered. It did not tell them much. These aircraft were still little known; on a popular edition of aircraft recognition playing cards, Defiants were represented as aces and their silhouettes were indeed fighter-like. That was all. Gunners, or would-be gunners were pleased, though being called "a part of the secret equipment of a night-fighter" was quite a comedown after being observers, considered in Poland as "captains of the aircraft."

On September 10th, 1940, in Kirton-in-Lindsey, someone, trying to make the Poles feel at home, copied the Polish Eagle on a white ground. Newcomers were not very enthusiastic about it. Neither were the officers in contact with them, such as Squadron Leader Tomlinson and his Adjutant. The heartfelt attempt to make French the mutual language was the second failure. Everyone liked the language, but were not as good at it as they had expected. In their English vocabulary, the Poles had not advanced beyond the letter B. The interpreter was often embarrassed: each sentence began by "If only we (they) were..."

No genuine fighter pilot likes the idea of turning his back to the enemy—which was the tactics required for the Defiants. Thus the first period consisted not only of training, but also of dealing with urgent requests from pilots wishing to be transferred to Hurricanes or Spits. Some changes did occur—new pilots arrived, mostly from the Polish Airways personnel.

Shortly afterwards, the Squadron became "operational" as night fighters, but the status meant little to flyers who were jealous of the reported successes won by 302 and 303 Squadrons.

In November the squadron moved to Jurby in the Isle of Man. In January 1943 to Squires Gate near Blackpool. Detachments of the squadron were operating from different airfields. Stand-by followed stand-by. Patrolling. No positive results. One of the gunners fired at his own shadow on a cloud and claimed it damaged; his own pilot denied the claim; the denial of the pilot was confirmed. One crew was killed in action. The period began to be called pompously "the Defence of Liverpool."

At last the spring of 1941 brought the first few successful nights. After April 12th, 1941, a trophy—the wing of a Heinkel 111—could be seen over the doorway of the Dispersal Hut. This meant more than a probable, and credit was also given to a few "damaged."

On April 24th Queen Mary visited Colleen and officers and their wives were introduced to Her Majesty. Our "doc." was the only one fortunate enough to

have a wife, and he has been haughty ever since!

In June 1941 the squadron adopted the name of Lwow, most of the airmen having originated from that part of our country and having served in Poland with the 5th and 6th Air Regiments. The squadron decided to create a badge of its own. The idea was an eagle-owl crushing an aircraft in its claws by moonlight. A suitable motto had to be invented. The best pilot among the painters, being the best painter among the pilots of the squadron, was charged with executing the idea. The chosen Latin motto was "Lex primae noctis." The Eagle-Owl (Bubo maximus), the largest night bird of prey, which (according to such ornithologists as Mallerbourg and Nilson) could easily kill a hound and could overpower an eagle, degenerated into a harmless screech-owl perching peacefully on a model plane! All this was forgiven to the artist, including the misuse of "lex" instead of "jus," and the fact that the owl had three of its claws in front, which an owl never had before, even in heraldry.

Soon afterwards, three more important events took place. The first was the squadron's move to Exeter. The second was the very exciting night of May 3rd, when a couple of hundred bombs dropped by German invaders only wounded one single airman of the squadron. One of the crews managed to take off in the light of the flares and brought down one of the raiders. That night was remarkable for the conduct of the ground staff. The Disciplinary Warrant Officer, hidden in a shallow ditch, was praying from the depths of his heart, intermittent explosions alternating between prayers and swearing! The third event was the appointment of a Squadron Commander, Flight-Lieutenant Antonowicz from B Flight. He commanded not only the squadron, but also great respect and affection.

Last, but not least, was the re-equipping of the squadron with Beaufighters II. All pilots were trained on twin-engines; gunners became, or were replaced by, radio-observers; what used to be the radio-section was from then on styled "Signals," while a new "radio-section" became top secret and was out of bounds to practically everybody. A mysterious character, a Cambridge man known as "aunt," came on the scene and began a series of lectures and experiments. Anyone entitled to approach the squadron's aircraft had to sign an undertaking not to mention anything he knew, even when talking to colleagues of other squadrons. Thus 307 Squadron became in some way unique among all Allied squadrons flying with the Royal Air Force.

Nowadays every paper publishes details about "radar," and every school-boy knows a great deal about it; then, we did not even know such a name. We used to call it "A.I.," which simply meant Aircraft Identification, and had nothing in common with the sound "aye-aye" of the owl-faced lemurs of Madagascar! A few boxes and a screen,

but looking at it you knew where you were, or rather where "he" was.

The secret equipment worked. Unfortunately Wing Commander Antonowicz, who was so keen on Beaufighters and their equipment, did not live to see the first victory with the new equipment.

On the night of November 1st, 1941, two Do. 215 were brought down by the same crew. Shortly after, Plymouth had a spectacular night; a Ju. 88 was shot down in flames at night over the town. The fortunate pilot and his observer received many letters, which came through Fighter Command. One of these was signed "Nine Women of Plymouth." Six months later, half-a-crown was sent by a lorry driver of that town, with the message, "Have a drink for the best show I have ever seen. It was grand." The cash is kept by Mrs. Dziegielewska, the widow of this pilot, among the few things left to their daughter by her Polish father.

Life went on in the squadron in a monotonous way. When not flying on operations, there was practice flying; co-operation with searchlights, ack-ack, new tactics, new equipment testing; readiness at night, rest in the daytime—except when the weather was not good for other aircraft not equipped in such a modern way. In Exeter were stationed at the same time a few British and Czech squadrons and a Polish day-fighter squadron. Very friendly relations prevailed. But our contacts with the citizens of Exeter were especially friendly and many airmen were married to Devon girls.

The squadron's second anniversary was grand. When scanning that period of the squadron's diary I found: "Visit of the President of Poland... visit of the Duke of Kent... one Heinkel shot down... the Duke of Kent visited the squadron for the second time... £136 7s. 8d. collected by the members of the squadron for the Poles in Russia... again a Do. in the bag... another two..."

Then came the night of May 3rd. After a quiet celebration of Poland's anniversary of the world's most democratic constitution in 1791, came at night a German terror-raid on Exeter. Four raiders were shot down by 307. A few members of the squadron lost all their belongings in a fire in the house where they were billeted.

On that night, in Powderham Castle near Exeter, was born Lord Hugh Courtenay. When the fact became known, the Squadron Commander and the victorious crews decided to present the squadron's badge with honorary membership to the young son and heir of the Earl and Countess of Devon.

The second anniversary of the squadron on September 10th, 1942, was very solemnly celebrated. Among many prominent guests were the Polish Commander-in-Chief and Prime Minister, General Sikorski; Sir Cecil Dormer, the British Ambassador; Hugh Dalton, the President of the Board of Trade, many Air Officers of Fighter and Bomber Commands. Piles of letters and congratulations were carefully collated in the Squadron's book.

In December 1942 the Squadron was re-equipped with Mosquitos. This was a great joy. New equipment, new tasks. Radio-observers were trained as navigators. A mysterious Flight "C" was created. In the spring of 1943 intruder and ranger operations began. Everybody was keen to pay a visit to Germany. The first briefing caused astonishment. Each crew received its own itinerary, its own height and the time where and when it should be, and a strict order was given not to attack any target. The chosen crews felt miserable. Only the next day, when the radio announced the successful bombing of the dam in Germany—one of the greatest bombing operations in the war, executed by Wing Commander Gibson—everything became clear, especially when Bomber Command sent thanks for a precisely executed mission whose aim had been to keep busy all the German radiolocation stations, listening posts and night fighters.

Not all the tasks were of such an auxiliary nature. Usually they were much more exacting. There was hardly a ground or sea target which the squadron was not chosen to attack, many of them being destroyed.

From time to time daylight operations were also ordered. The day after the third uneventful squadron anniversary at Predannock, four Ju. 88 and one Me. 110 were destroyed over the Bay of Biscay, besides one probable and four

damaged enemy planes. According to news received later, not a single German aircraft returned from those sent against the ship, on which was a radiolocation station co-operating with our fighters returning to their bases. Squadron losses on that day—nil!

A fortnight later, in co-operation with the same ship, two Ju. 88 were destroyed, two probably destroyed and two damaged, all without loss to the squadron.

The fourth anniversary was celebrated by the squadron in Scotland. It was moved to Drem, chiefly for a rest. During this "vacation," they destroyed (just for practice) over the North Sea a Heinkel 111 and a Ju. 88. They also attacked two German flying-boats at Stavanger in Norway. One Blohm-und-Voss and a Ju. W. 84 were destroyed and two more were probably destroyed. For a short period the squadron was at Coleby Grange, during which time they only got one He. 177, over enemy territory.

And yet another move—to Church Fenton. Some successes in sports competitions, a handicraft exhibition. It is perhaps worth while to mention that, operating from that station, the squadron destroyed a television station on the Isle of Sylt. A description of it was published in the "Sphere" of August 26th, 1944.

The squadron has an imposing log-book of its own; a few hundred pages filled with sketches, photographs, citations, maps and press-cuttings. On its cover the motto says: "The difference between man and other mammals consists in the ability to cultivate traditions..." The last page of the war achievements tells about one F.W. destroyed and one damaged, added to the squadron's bag by the Officer Commanding in the last fortnight of hostilities over Germany.

They have been a glorious crowd—the Eagle-Owls.

There were fighter pilots who came when considered unfit by the Medical Boards for day-fighter operations. Bomber pilots and observers after two turns of operational flying. Members of crews with artificial limbs. There was a Polish observer killed in action on the eve of his appointment as lecturer in Architecture at a University. There was also an English sergeant, a graduate of Oxford, who literally wept when, on promotion, he was posted away from the squadron.

Graduates were by no means exceptions. There was a time when more than 50 per cent of the crews were either graduates or undergraduates of universities. There were also a composer and a pianist; winners of prizes in Olympic games and sports competitions; and a professional boxer. There were inventors, too. There was more than one English telephonist who swore fluently in Polish. There was a charming young Prince, with an old 1927 Austin car he had bought for £6; there was one of his colleagues, of very different birth, unknown in Poland except for always being short of money. The latter paid a much larger sum for the insurance only of his own luxurious limousine! Both died in a crash, though not at the same time.

Apart from their duties, games, technical interests, sports and pastimes, which they carried out as they were expected to do, they did many things which were not expected of them and which might even be regarded as unusual. For instance, for a long time they kept polished floors in the Crews' Rest Room and did not leave flying equipment all over the place; they initiated the building of a Polish shrine in Liverpool Cathedral; they offered the Polish colours to the Protestant Bishop of Exeter.

They all got on very well together. Relations were remarkably friendly between the Poles and the British, the flying crews and the ground personnel, the officers and the men, the civilian population and the squadron.

To finish with—something more about the squadron's work. Its achievements have already been published elsewhere. Here should be mentioned the total of hours flown in operations: 9,119 hours, during which 3,717 sorties were flown, including among others 90 sorties on "diver patrol," 132 intruder and ranger sorties, 217 on bomber support, 538 over the Bay of Biscay and 115 over Shetland.

Next week the squadron is celebrating its fifth anniversary. What am I to wish them? Many happy returns? Or, perhaps—one happy return.

JUL BAYKOWSKI.

OSTATNI LOT ANTKA

Ruch w kancelarii Dywizjonu powoli zamierał. Ustawiało nieznośne terkotanie telefonów — wykazy, formy i listy w niezliczonych ilościach powędrowały do swoich miejsc przeznaczenia.

Zbliżał się sakramentalny czas herbaty popołudniowej dla kancelistów. Adiantant spojrzął przez okno. Zielona przestrzeń lotniska zdawała się ciągnąć w bezkres i dotykać rozpalonego nieba. Ostatnie baranki dawno już rozplynęły się i zachodzące słońce rzuciło skośnie swój żar sierpniowy.

Była cisza. Tylko rozpostawione blisko hangarów samoloty bez pokrowców, grupki mrowek — mechaników i coraz liczniejsze niezgrabne sylwetki załóg w ubraniach do lotu mówiły, że będzie "wojna."

Adiantant wiedział dobrze, że za chwil kilka tę ciszę przerwie nieregularne, nerwowe pasknięcia zapuszczanych silników, potem nastąpi grzmot prób motorów, aby przejść w ryki startujących maszyn. Potem słyhać tylko będzie piękna, czystą grę samolotów biorących kurs z nad środka lotniska i znów będzie długi, długi cicho.

Adiantant był to siwy, starszy pan — kiedyś pilot — obecnie "ugruntowany" na stałe.

Kochał on treść życia lotniczego — lot, a teraz musiał zadawała się przelewaniem tego na papier. Nie mógł też nigdy zrozumieć swoich podwładnych, którzy mając tuż za oknami żywy świat z samolotem, który widział zawsze w mniejszą lub większą przygodę, potrafili latami całymi zamykać się w bezdusznej skupie kancelarii.

Co do personelu latającego adiantant odczuwał uciążliwie mieszane: zazdrości i pewnego upokorzenia.

Wiedział, że było to nierozumne, ale starszy pan nie mógł się pozbyć swoich nastrojów i w rezultacie celowo unikał załóg operacyjnych.

Bezmieślnie wodząc wzrokiem po lotnisku nagle się ożywił. Przy najbliższym oknie samolotu zauważył Antka.

Antek działał na wszystkich kojąco. Był to rówieśnik adiantanta, razem stawiali pierwsze kroki w lotnictwie, razem pokochali najromantyczniejszy jego rodzaj — szybownictwo.

Człowiek, któremu idea posrebrzyła włosy.

Temperament i niebieskie oczy, które nigdy nie kłamały, miał naprawdę młodzieńcze.

Jakimś cudownym naprawdę sposobem przeszedł przez życie nie tykając jego brudów, bez podpadnięcia w gorzcy i cynizm, tak częste w starszym wieku.

— Widzisz bracie, mówił Antek ciągnąc po wileńsku — lekko się dziś ubrałem, bo grāt wysoko dziś nie wyciągnie, gorąco strasznie.

Dziś lecę z nowym pilotem — pokazał na rozciągniętego na trawie młodego chłopca z wesołymi szarymi oczami i jasną czupryną.

A to sierżant Franio, mój stały adiantant w samolocie — prezentował bombardiera, który wygrzewał się w słońcu.

Adiantant mówił mało. Wiedział z długoletniego doświadczenia, że nawigator przed lotem pamiętać musi o wielu szczegółach, powtórzyć ostatnie "znaki konwencjonalne" z pilotem i resztą załogi, wsłuchać się w grę silników — więc i tak nie będzie dokładnie wysłuchany.

I nagle zrobił zupełnie niepotrzebną, głupią uwagę: — Czemu ty się Antek wciąż pchasz do lotów, przecież kości całej już chyba nie masz od swoich kraks.

Antek nie odpowiedział nic wzniosłego.

Po prostu dopinając dalej klamry spadochronu pociągnął z listwiska: — Kiedy widział trzeba, bracie, rozumiesz trzeba...

Nagle ciszę przerwał głuchy huk zapuszczanego silnika, odpowiedział mu drugi w innym końcu olbrzymiego lotniska.

Antka maszyna też kaszlnęła lewym silnikiem, samolot skręcał się i wichrował, dopóki drugi silnik nie zaskoczył i wibracje płatowca zaczęły być regularne choć coraz gwałtowniejsze.

"Karawan" dawał już swoje kolorowe znaki i pierwsza maszyna nabierała rozpędu, aby ciężko, tuż przed końcem lotniska oderwać się od matki-ziemi.

Lot był długi start odbywał się wyjątkowo wczesnie.

Tej nocy maszyna Antka nie powróciła do Anglii.

☆☆☆

Późna jesień już przyszła, zimne mgły ciągnęły się nad lotniskiem, gdy adiantant wszedł do nieoświetlonego jeszcze kasyna.

Przy kominku, w którym ogień wesoło buzował, siedział jegomość w cywilnym garniturku z kieliszkiem w ręku, otoczony chyba wszystkimi oficerami Dywizjonu.

Skąd ja tego człowieka znam? Tak, niema wątpliwości, to bombardier z załogi Antka — kojarzył sobie powoli adiantant.

Sierżant Franio już dawno zaszedł ze swoją opowieścią, gdy zjawił się dowódca Dywizjonu, który niezmiennie lubił chłopca. Wal Franiu od początku — mówił major, zamawiając coś nie coś dla przepukania gardła.

Na początku szło wszystko normalnie, panie majorze. Przekroczyliśmy brzeg nieprzyjacielski niewysoko, wiadomo, gorąco było cholernie i grat nie chciał iść w górę.

Trochę postrzelali, jak zwyczajnie na brzegu, ale nie za bardzo.

Stoję sobie przy pilocie, bo na tym celu już kilka razy byłem to i wiedziałem "jak to gościa."

A musieliśmy przejść między dwoma punktami gdzie zawsze przedtem ostro grzali. Dochodził tam i rzeczywicie kanonada z prawej strasza. Nasz pilot, jak pan major dobrze wie, trochę młodzik w Jatanu był, ciagle w lewo kręci i kursu nie trzyma. Mówię mu — trzymaj pan się, panie szanowny, bliżej gdzie strzelają, bo tam gdzie cisza tylko nas namierzają i jeszcze gorzej będzie.

Trochę kurs poprawił, ale znów po chwili widać, że się nie słucha i w tę pułapkę pcha.

I rzeczywicie jak dali Szkopy serie, to odrazu pierwsza była celna, tuż obok samolotu.

Dziwny trzask, jakby kto grube płótno dał obok ucha i patrzę a nasz pilot wprzód, na wolant się wali.

Więc go z siedzenia przedko ściągnąłem i sam łap za stery.

Musił dobrze oberwać, bo z trudnością zawiółk się do tyłu samolotu i już go więcej nie widziałem.

A ja evasive action robię, różne uniki stosuję i przez intercom:

— Jak się czuje załoga? — pytam.

— Słuchaj Franiu — przerwał major — przecież nie pilot, jakżeś ty sobie dał radę? —

Spełnił się trochę Franio, ale nie tracąc fantazji mówił: — Przecież sam pan major nam bombardierom kazał się douczać w pilotowaniu, gdzie tylko będzie okazja, to ja już dobrze z tego pozwolenia korzystałem.

— No gadaj dalej — krzyknęli wszyscy, bo moment był chyba najciekawszy.

WIEWIÓRKA I ZAJĄC

BAJKA

Biegnie wiewiórka w gorące
widzi zajączka na łące,
drga jej czerwona kita
gdy go wita:

— Ciesz się drogi!

Skończył się los mój srogi,

znów mam swą dziuplę w dębie

w tym co wiesz, przy wygnie...

Pszczoty je ongiś zabray,

pokutły mnie, precz wygnaly,

włóczyłam się bezdomna...

Com naroniła przez —

— to nieszczęście le!

Poradził mi mądry kos,
bym się zwróciła do os...
osy naród wielkiej cnoty
tak się wzięły do roboty,
że dziś są już w mej dziupelce
jestem szczęśliwa wielce!
Zajaśniał mi dzień radości,
powrotu, sprawiedliwości,
wolności...
Ze mną więc świętował chciej
V-Day...

Mam pełno orzechów w dziurze
i po pszczołach miodu wbród...
Niech żyje żądlasty lud!
Niech żyją wolności stróże!...
Kocie, prędko... chodźże już!

Lecz zajączek ani rusz.

— Jakto? Więc nie chcesz

ściszej się, że już po biedzie?

Odzwała się zniechęcona

pani rudego ogona.

Zając na to skromnie rzecze:

— Miód to jedna z lepszych rzeczy,

lecz choć jestem tylko zając

malce nie wypominając,

skoczec szary, mizeraczek,

z krzaczka w brudzie, z brudzy

nie lubię, tak między nami,

być w jednej dziupli z osami...

NIEJACHOWICZ

Major Antoni Kiewnarski, adiutant Naczelnego Wodza gen. Sikorskiego w okresie 1940-41, zabity w czasie ucieczki ze Stalag Luft III.



To co potem było to tylko krótko opowiedzieć mogę taka była gorączka. Lewy silnik mi zapalił ten myśliwiec, skipper ranny drugi raz, ale przytomności dalej nie traci i — skakać braciśkowie — rozkazuje.

W sekundy to się wszystko liczyło, bo Szkop bez przerwy beznadziejny samolot atakował.

Ja dobrze na spadochronie wyglądałem i sobie radę jakoś dałem, czego jednak dokładnie panom opowiedzieć nie moge, bo mi jeszcze nie wolno — kończył cicho Franio, ale widocznie jakaś myśl ciagle mu nie dawała spokoju, bo zasepił się i znów zaczął:

— Jednego sobie darować nie mogą, że naszego majora nie uratowaliśmy od niewoli. Wyglądałem wprawdzie dość daleko od niego, ale po pewnym czasie odnalazłem miejsce gdzie spadł samolot i dowiedziałem się od mieszkańców, że: trzech zabitych lotników w samolocie strzaskanym znaleźli, a starego lotnika, rannego, co na spadochronie lądował Niemcy zabrali.

Ucieszyłem się bardzo, że chociaż major żyje, ale wybaczyć sobie nie moge, że mi się nie udało go wyratować. — Nic mu przecież Franiu pomóc nie mogłem — odezwał się półgłosem dowódca Dywizjonu.

Na plecy bym go wziął, ukrył, wykurował i razem byśmy tu przyszli z powrotem — ożywił się Franio.

I tyle szczerzej rozpacz było w głosie chłopca, że już nikt nie odezwał się więcej z żadną krytyczną uwagą.

Długo jeszcze siedział Franio w messie, fotografując "stamtąd" — jako chrestny ojciec, w dekciu i sztuczkowych spodniach — pokazywał bo szczęśliwie między dobrych dostał się ludzi, ale zgromadzeni przychylili. Los Antka rannego i w niewoli niemieckiej osiadł wszystkim głęboko na duszy.

Zawsze chłopcy lubili i szanowali majora, ale teraz dopiero uprzytomnili sobie w pełni jak niezwykle to był człowiek.

Adiantant milczał także. Był dumny ze swego przyjaciela.

☆☆☆

Powoli zaczęły dochodzić wieści od Antka. Stare kości, już poprzednio polamane tyle razy pod różnymi niebami, zrastały się. Myślimi i sercem był ciagle ze swoim Dywizjonem.

Cieszyli się chłopcy, że Antek żyje, że kiedyś zobaczą tego człowieka co nie umiał być starym.

Tylko adiantant często zadawał sobie pytanie: jak ten tak niezwykle czynny i pełen życia charakter, przeżyje najstraszniejszą dlań rzecz — niewolę?

Krasky, wodowania, rany, nie złamały ani na jotę Antka. Nie złamała go i niewola.

I kiedy pojawiło się nazwisko majora na liście zabitych w czasie ucieczki z obozu jeńców, było to dla tych co go znali, tak naturalne, że nie dał za wygraną, że walczył dalej by wrócić do Dywizjonu...

Mówili mu tam kolezdy: — Został Antek. Swoje już uczciwie zrobiłeś — a on im na to odpowiadał, ciągnąc jak zwykle rozlewnie, po kresowemu:

— Kiedy trzeba, braciśkowie, rozumiecie — trzeba...

JANUSZ KĘDZIERSKI.

KONIEC WOJNY W DYWIZJONIE ŚLĄSKIM

V plus 3 dzień.

Rozbolała, przepita głowa szuka polskich flag w powodzi różnokolorowych materii.

Białe, niebieskie, czerwone kolory zlewają się w jeden. Flagi koronacyjne, papierki o bliżej nieokreślonych barwach — poprostu męczą.

Ulica Londynu rozbawiona, rozhukana. Prześlizgnąć się między tym mrowiem ludzkim trudno. Różne rasy — różne stroje — jak kolory chorągiewek. Mundury, uniformy i jeszcze raz mundury.

Nie można jednak było określić ulicy Londynu w ten trzeci dzień zwycięstwa nad Niemcami — że szaleje, że zapomniła się w radości bez umiaru. Nie. Tak jak ja, chodząc błędnie po Londynie licząc polskie flagi — i dużo Londyńczyków nie cieszy się pełnią serca.

Znamienny napis przykuwa moje oczy. Gdzieś zdała od wszelkiego skupiska Polaków na East Endzie czyjeś ręce niezgrabnie wykaligrafowały te trzy słowa:

SET POLAND FREE.

☆ ☆ ☆

W trzeci dzień zwycięstwa niewiele się zmieniło na stacji Dywizjonu Obrony Wybrzeża na południowym cyplu Anglii. Gdybyś bracie był gdzieś zamknięty przez te trzy dni bez dopływu świeżych wiadomości, przysiągłbyś, że wojna tak trwała — trwać będzie jeszcze dobre parę miesięcy.

"Prezes" zorganizował basę, w czym mu serdecznie pomagał proboszcz i "dzieciół" siedział przy stoliku, warcząc na złośliwego kibica pytającego z głupia: — Czy te dwie dwójki pik, co trzymasz w ręku to jokery?

Swawolny Tadeuszek wychylał zdaje się trzecią kolejkę — jako, że w messie taniej. Gruby major, śliniąc palce, rzucił z całym zasobem nagromadzonej przez całodzienne siedzenie energii, damę, robiąc impas od siebie — na co, oczywiście reszta zareagowała drwinami, że taki stary a nie wie, że damę pod siebie. Marceli z księciem Aleksandrem obgadywali przyszłego "Singera," który, rozłożony na czynniki pierwsze, stał już w dwóch garażach (jak tak dalej pójdzie trzeba się będzie gdzieś o trzeci postarać). Były poseł a hrabia na Dzieduszycach wsadził podczerwieniasty nos w Times'a (ach ta "Poselska" — dobra była — co?). Major inżynier i nawigator w jednej osobie perorował w swym "Towarzystwie Wzajemnej Adoracji" coby było — gdyby było, aż go w Ladies roomie słychać było. Zakochany pooperacyjny pierwszy pilot J. W. Bogdan kuł matematykę podkreślając równania imieniem "Hanka" zamiast kreską, reszta obiadła wakujące fotele, czekając kiedy wreszcie otworzą się gościnne drzwi jadalni, by jak na komandosów przystało zmienić stanowiska wycekiwania na bojowe. Na pianinie nikt nie grał, jako że Władzio — Muzykant na urlopie podziwiał zapewne "cud natury," część, z wodzem na czele i leaderami strzelania (chłop strzela, a Pan Bóg kule nosi) uparczywie szukała tego, czego nie zgubiła w pobliżni lotniskowym uzdrowisku.

Jest to najbardziej rzeczywisty przekrój ante-roomu — kasyna Dyonu Ziemi Śląskiej w trzeci dzień zwycięstwa.

☆ ☆ ☆

Zgodnie z programem operacyjnym, na którym pół życia traci biedny Tomasz (ubięgie się o posadę w Kasie Chorych po wojnie, jak słusznie zauważył złośliwy prezes) załoga Kazia "S" for SUGAR zameldowała się w radosnym dla "Komandosów" czasie otwarcia drzwi jadalni na odprawę operacyjną.

Patrol — trudniejszy niż za czasów wojennych, bo i dalej w głąb Atlantyku, gdzie "G" nie gra i nudniejszy i wogóle pod innym nastrojem: — Przecież psu bratki podpisał, że poddadzą wszystkie łódzie, pocóżże na nie warować jak pies przez całą noc. Całą noc, która przecież jest do spania (o yeh) w czasach pokojowych.

Zadanie: patrol przeciw łodziom podwodnym 300 mil w głąb Atlantyku, na północny-wschód 200 mil od Irlandii (kochany cenzorze wojna się skończyła, można puścić).

"Inteligentny" dodał tylko, że nie należy atakować łodzi wynurzonej. Więc cała frajda spuszczenia tym takim i owakim paru torped na głowę odpadała. I walczyć tu i ówdzie, przelotne burze możliwe, but we hope it will be

Warunki atmosferyczne: Ot — niski stratus, shower tu i ówdzie, przelotne burze możliwe, but we hope it will be

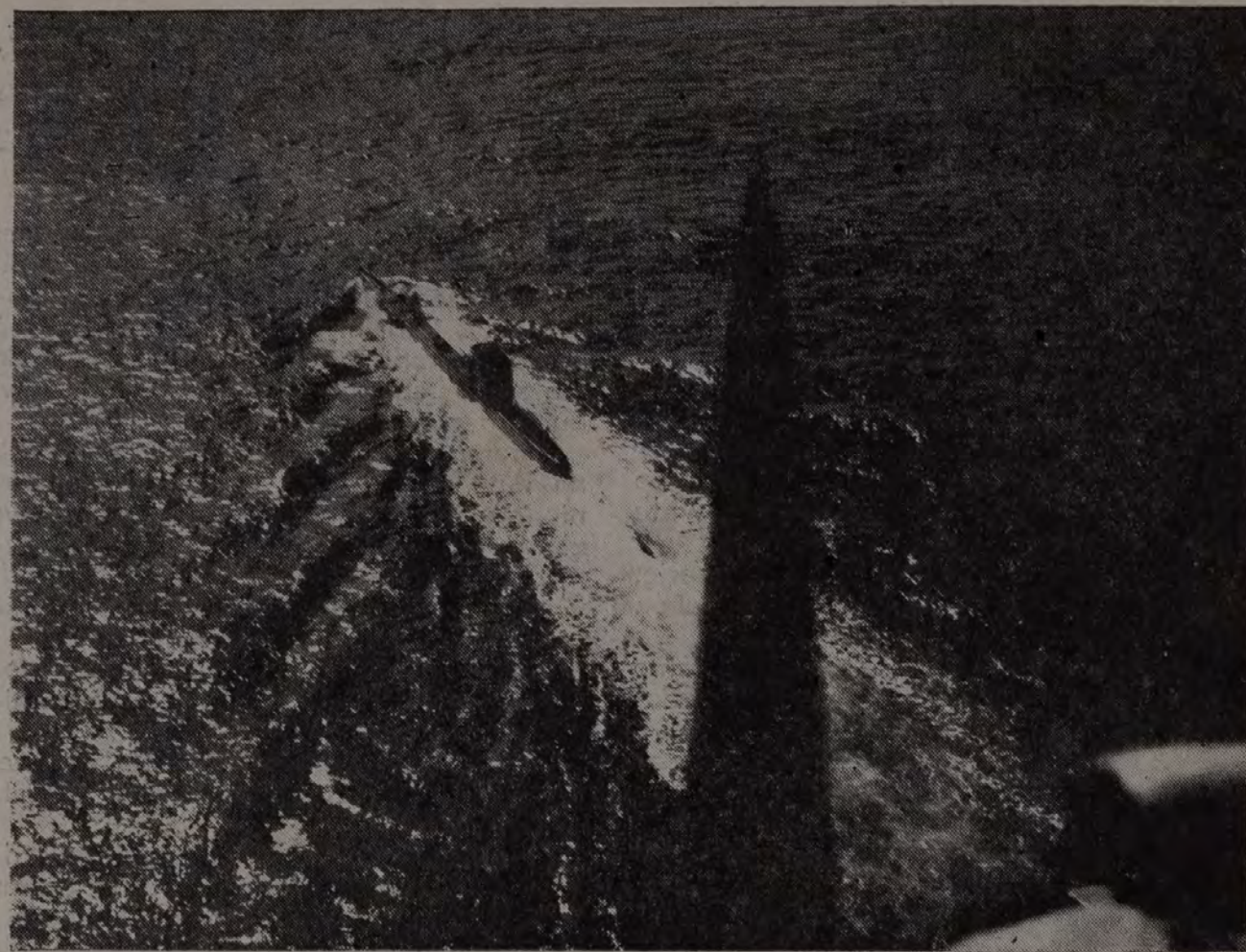
all right. W każdym razie gdybyście nie mogli lądować w bazie, to dostaniecie diversion tu i tu.

Procedura ta sama, środki ostrożności te same (i pocóż się pytam? — bez odpowiedzi). Przecież tydzień po wojnie jeszcze obowiązywał black-out na naszej stacji.

Po wbiciu operacyjnego jajka (cóż za przywileje mają te operacyjne załogi) wśród pisku drajwerki, załoga wyładowała się z całym majdanem pod samolotem.

Noc była pochmurna, stratus ciągnął nad lotniskiem na jakieś 1000, gwiazdach i księżycu nie było nawet mowy. Pełnie nieromantycznie.

Po półgodzinnym sprawdzaniu rozradowany szef zamknął największy dokument (ważniejszy niż samolot) formę seven hundred, jak jagnię zeskakując w dół podał drabinę drugiemu pilotowi,



zamknął drzwiczki, zatarł ręce i serdecznie westchnął. Użył. Teraz ma spokój co najmniej na 10 godzin.

Pocziwy brodac zaksował do startu. Kazio melancholijnie spojrzał w stronę messy oficerskiej, gdzie black-out był na słowo honoru — a gdzie pocziwy Tadeuszek zapewne kończył szóstą kolejkę, wychwalając uczciwą Rumunię; wykrecił pod wiatr, dodał gazu, by przeczyć świece — poprawił się w siedzeniu (jako, że start należy bodaj do najważniejszych rzeczy w życiu bombowca) rzucił w mikrofon "startujemy" i powoli posuwał manetki.

Stary Dziadzio — Wellington ruszył z miejsca, potoczył się z początku wolno, jakby się namyślał, czy to wogóle warto, starał się znaleźć najlepszy tor, by unieść swe przeładowane dodatkowym paliwem, urządzeniem leelight'a i torpedami cielsko, — silniki pracowały coraz szybciej, Dziadzio zatoczył się w prawo, jako, że był boczny wiatr, niechętnie wrócił na kierunek silnie kopnięty przeciwną nogą pilota i całkiem nie śpieszył się z opuszczeniem przyziemnego padółu.

Już obie manetki były zupełnie w przodzie — Dziadzio leniwie uniósł ogon, ale jeszcze nie zdecydowany — niepewny, toczył się po runway'u. Lampy

flare-path'u zalotnie mrugały, jakby szepcząc "pocóż ci starowino, pocóż, na stare lata pchać się i to jeszcze po nocy" — ale Wellington rozpędzony, zahukany szumem ponad trzech tysięcy koni, nagle zdecydował się na lot.

Za pociągnięciem drążka oderwał się od zwycięskiego padółu, na którym lat tyle się krwi polało, tyle nie dotrzymano obietnic — i tyle narobiono świństw. Chciał odetchnąć czystym, świeżym powietrzem ponad morzem dalekim, gdzie napewno ludzie nie starają się robić z białego — czarne.

Zresztą w sam czas. Runway już się kończył, maszyna przeszła nad szopami, drzewami i dała się w górę. Powoli ale zdecydowanie.

Jak przystało na wystuzonego starego Dziadzia, który całą wojnę przeżył.

Pilot zrobił rundkę, wzięł kurs, przeleciał nad jasno teraz oświetlonym

miasteczkiem nadbrzeżnym i rzucił tęskne spojrzenie na znikający z tyłu ląd. Spotkamy się za dziesięć godzin.

☆ ☆ ☆

Płynie cicho spokojna maszyna. I migoce A.S.V.

Gdzieś daleko śpi moja dziewczyna...

Głos radioty wyrwał Kazia z transu: Kontakt 18 mil. Kazio wyłączył George'a, zapomniał o marszu Dywizjonowym, który podświadomie nucił, by przerwać monotonię patrolu i zaczął tracić wysokość. Nie przywiązywał wiele wagi do tego kontaktu, — ale zawsze zobaczyć trzeba.

A może właśnie tym razem nie będzie to rybaki statek, których trzy już w ciągu tych czterech godzin spotkał.

Spojrzał w górę — poprzez szyby. Pogoda nie była dobra — niski stratus zwał się ku morzu, zakrył całe niebo, nie pozwalał rozweselić fal promieniami gwiazd. Fale spiętrzone przewalały się jedna przez drugą w wiecznych niezmordowanych zapasach.

A.S.V. pokazywało 4, 3, 2 mile — Z odległości mili zamajaczyło na wodzie coś podłużnego. Nie — to nie może być statek. Czyżby łódź na powierzchni?

Po tylu setkach godzin spędzonych

nad wodą Kaziowi możliwość ta wydała się zgola nieprawdopodobną. A jednak już drugi pilot krzyczał, że widzi wieżę. Oryginalną conning tower. Nie — nie pomylił się. Widzi wyraźnie. Zgodnie z rozkazami nie wolno było atakować. Ukryty żal rozwiął radość spotkania łodzi. Cóż — po tylu lotach operacyjnych, kiedy tylekroć modlił się, by tylko miał okazję — teraz nie można się było odgryźć.

Kazio zeszedł zupełnie nisko. Elektryczny wysokościomierz pokazywał 50 feet. Teraz nie było wątpliwości. Była to oryginalna niemiecka łódź podwodna na powierzchni.

Drugi radiota nadwyręzał rękę, wystukując kluczem morse'a meldunek do Bazy. Podał pozycję łodzi i pytał o instrukcję. Natychmiast też rozpoczął homing, by sprowadzić siły morskie.

Tymczasem Kazio chciał wykorzystać okazję, by się dokładnie łódce przyjrzeć. Nie miał okazji pojechania do Londynu, by podobną, dawniej jedną z najniebezpieczniejszych broni Niemiec, dziś opuszczoną i bezbronną, zobaczyć za six pensa na Tamizie.

Drugi pilot operował przy leelight'ie. Smugi olbrzymiej siły reflektora prześlizgiwały się po łodzi.

Kazio zauważył ruch na pokładzie. Marynarze spoglądali w górę niepewnie co też ten Wellington zamierza robić. Nadszedł rozkaz z Dowództwa Grupy: — Odczytać numer. Łódź prawdopodobnie wynurzyła się i szła w kierunku Irlandii, by przez poddanie zakończyć swój niechlubny żywot.

Gdzież te czasy, kiedy samolot nie miał prawa przyjąć poddania łodzi. Dziś, w pokojowych warunkach nawet jej storpedować nie można...

Po kilku nalotach Kazio zaniechał prób odczytania numeru. Widocznie go na łodzi nie było, bo cała załoga bez skutku wytrzeszczała oczy aż im wychodziły z orbit. Poszedł meldunek. Teraz telegrafista był najbardziej zajęty.

Pilot krążył nad łodzią, by gdyby jej dowódca zachciało się odstawić jakiegoś psikus, spuścić mu na głowę cało zawartość ładunku, który przecież tylko czekał na naciśnięcie guzika.

Łódź jednak, ku zmartwieniu całej załogi — nie okazywała żadnych bojowych nastrojów.

Spokojnie podążała po swym kursie. Widocznie tym podwodnym korsarom znudziła się wojna. Obserwator zadawał pytania lampą Aldisa — niestety Szkopy słabi musieli być w morze, bo ich odpowiedź była nie do odcyfrowania. Marynarka jakoś nie nadchodziła — Grupa rozkazywała pozostawać nad łodzią.

Rozpoczęło się warowanie, znacznie przyjemniejsze, niż nudny patrol.

Miło jest patrzeć na łódź — której wytopienie kosztuje tyle nieprzespanych nocy, dziesiątki załóg i tysiące galonów benzyny.

Czas płynął. Kazio kłął, że niedługo będzie musiał wracać, bo benzyna się kończy, a tu Navy jak niema tak niema. Musiała być bardziej zajęta w innych miejscach.

Po dziesięciu godzinach patrolu z żalem w sercu musiał się rozstać z łodzią.

Przesłał Grupie dokładną jej ostatnią pozycję, kurs i szybkość. I tak już z pół godziny za długo wisiął. Wziął kurs do domu.

Na resztkach benzyny znalazł się nad lotniskiem. Czas lotu wyniósł jedenaście godzin dziesięć minut.

Świtało, kiedy transport zatrzymał się przed blokiem operation. Nabrzmiate zmęczeniem oczy kleiły się, ale "inteligent" ciągle pytał o nowe szczegóły.

Po godzinie odprawy pooperacyjnej i napisaniu raportu nawet jajko nie smakowało.

Z ironią zamruczał marsz dywizjonu: Bo gdy usłyszysz — wytropisz, Gdy zobaczysz — zatopisz. Jeszcze jedną tajdacką U-boat.

Nie pozwolono mu na tą największą przyjemność. O czym tęsknił przez ponad 200 godzin ślęcząc nad Atlantykem.

☆ ☆ ☆

Zasnął kamiennym snem. Może śniło mu się Polskie Wybrzeże w majowy poranek z czasów przedwojennych?

Czy powróci? WŁ. OS. N.B. Łódź powyższa została zaliczona przez Admiralicję Brytyjską na rachunek 304 Dywizjonu Wybrzeża jako wzięta do niewoli.

RYŁOW

FRASZKI

Patriota

Kto myśleć będzie tylko, co ja mu pozwolę,
Kto bez wahania odda na mój rozkaz rolę,
Kto gdy go wyrznię pięścią powie, że go pieszczę,
Kto gdy mu plunę w gębę podziękuje jeszcze,
Ten wzorem dla pokoleń, zapamiętaj sobie,
Gdyż to jest PATRIOTA! (Jego miejsce w grobie)...

Faszysta

Kto gdy zelę, on zaraz "łapaj — krzyczy — łgarza!"
Kto gdy ja oszukuję, głośno mnie oskarża,
Kto przedemną chce bronić własnej ojcowizny,
Kto o wolności mówi, co gorsza — ojczyzny,
Tego niszczyć nie pytając, gdyż to oczywista
Najbardziej faszystowski z faszystów faszysta...

Dwutygodnik wydawany przez Wydział Informacji Dowództwa Sił Powietrznych.

Prenumerata kwartalnie z przesyłką pocztową sh. 3/6. Niezamówionych rękopisów Redakcja nie zwraca. Redakcja i administracja (Editorial and Business Offices): 1 Princes Row, London, S.W.1. Phone VIC. 8480 ext. 4. Advertising Offices: The Carlton Berry Co., 437 Grand Buildings, Trafalgar Square, London, W.C.2. Phone: ABBey 5108.

Printed in Great Britain for the Welfare Department of the Polish Air Force by Letchworth Printers Ltd., Letchworth Garden City, Hertfordshire