

WITOLD D. SYLWESTROWICZ

LISTY NIEWYŚLANE

DZIENNIK Z OKRESU WOJNY
WRZESIEŃ 1939 — KWIECIEŃ 1945

INSTYTUT

PARYŻ



LITERACKI

1988

LISTY NIEWYSŁANE

BIBLIOTEKA « KULTURY »

TOM 443

ISSN 0406-0393
ISBN 2-7168-0110-X

IMPRIME EN FRANCE

Editeur: INSTITUT LITTERAIRE, S.A.R.L.,
91, avenue de Poissy, Le Mesnil-le-Roi
par 78600 MAISONS-LAFFITTE

WITOLD D. SYLWESTROWICZ

LISTY NIEWYSŁANE

DZIENNIK Z OKRESU WOJNY
WRZESIEŃ 1939 — KWIECIEŃ 1945

INSTYTUT
PARYŻ



LITERACKI
1988

*Żona autora wyraża głęboką wdzięczność
Iwie Momatiuk za redaktorską pomoc
w przygotowaniu niniejszego manuskryp-
tu, szczególnie w ostatnich chwilach
życia autora.*

WSTĘP

Już od najmłodszych lat związany byłem z lotnictwem. Jeszcze jako uczeń gimnazjalny byłem jednym z pierwszych członków Akademickiego Aeroklubu w Warszawie. Uczęszczałem na wykłady, zorganizowane przez Aeroklub, o aerodynamice i budowie samolotów. Na Mokotowskim Lotnisku brałem udział w montażu pierwszych samolotów Aeroklubu, Coudron GIII, charakteryzującym się tym, że całe usterzenie było połączone z kadłubem samolotu czterema drewnianymi podłużnicami i usztywnione większą ilością linek, z których przynajmniej jedna pękła podczas kołowania na start i samolot zawracał do bazy, by wymienić pękniętą linkę.

Niestety nie udało mi się dostać na pierwszą listę kandydatów na pilotaż (12 kandydatów). Zostałem zapasowym, w razie gdyby ktoś odpadł. O ile mnie pamięć nie myli, to w tej grupie byli: prof. Pruszkowski, Rychter i jedna z pań. Ci kandydaci nie byli poddani badaniom lekarskim, natomiast następni byli badani w Instytucie Badań Lotniczo-Lekarskich, przy których dobry wzrok był podstawowym warunkiem do zakwalifikowania na naukę pilotażu, a ja już wtedy nosiłem okulary.

Odtąd przez dwanaście lat bezskutecznie usiłowałem dostać się na pilotaż i dopiero w 1941 roku załatwiłem problem upragnionego latania, zostając Radio (Radar) Nawigatorem w 307 Dywizjonie Nocnych Myśliwców.

Pierwszy raz oderwałem się od ziemi na Mokotowskim Lotnisku, na samolocie Henriot z rotacyjnym silnikiem La Rhone. O ironio losu! Pilotem był Rychter, który latał w okularach. Do kolekcji samolotów archaicznych, którymi od tego czasu latałem, należy samolot jeszcze z pierwszej wojny światowej: Brandenburg, który z nie wiadomo jakiej okazji zjawił się na Mokotow-

skim Lotnisku, i bombowiec Farman Goliath, na którym szkolono podchorążych w grupie technicznej w Dęblinie.

Moje studia na Politechnice Warszawskiej, na Sekcji Lotniczej Wydziału Mechanicznego, trwały długo, z przerwą na odbycie służby wojskowej w Szkole Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Dęblinie, w grupie oficerów technicznych. W czasie letnich ćwiczeń oficerów rezerwy miałem możliwość wykonania szeregu lotów w charakterze obserwatora, których zawsze brakowało. W 1 Pułku Lotniczym w Warszawie leciałem kilkakrotnie na trzymotorowych Fokkerach i sporo na Breguetach XIX. Raz nawet brałem udział w dużych manewrach lotnictwa w Poznaniu. Następnie w 5 Pułku Lotniczym w Lidzie latałem na Karasiach.

W tym czasie byłem już zainteresowany nie tylko w lataniu, ale i budowie samolotów, w lotnictwie w szerszym znaczeniu tego słowa. Jeszcze jako student Politechniki zacząłem pracować w Państwowych Zakładach Lotniczych na Okęciu przy projektach prototypów tej wytwórni. Następnie przeniostałem się do Instytutu Technicznego Lotnictwa, który był między innymi odpowiedzialny za zatwierdzanie wszystkich nowych projektowanych prototypów w Polsce. W sprawach technicznych był instytucją doradcą dla Dowództwa Lotnictwa.

Jak wynika z tego wstępu, już przed wojną byłem silnie związany z lotnictwem. Moje dalsze zaangażowanie w czasie wojny opisuje Dziennik. Celem uniknięcia zamieszania w chronologii podanych w Dzienniku wypadków, wskazane jest krótkie wyjaśnienie.

W Dzienniku podane są miejsca i czas, kiedy był pisany. Zaczęłem prowadzić go dopiero po dotarciu do Francji, to znaczy w parę miesięcy po opisanych w Dzienniku przejściach z okresu kampanii w Polsce, ucieczki przez Łotwę, Szwecję i Norwegię do Anglii i wylądowaniu we Francji. Poczynając od 6 marca 1940 roku w Paryżu, Dziennik był pisany już w miejscach i datach podanych.

Również sytuacja, w jakiej znalazłem się w chwili wybuchu wojny, wymaga omówienia. W zasadzie byłem podporucznikiem rezerwy w lotnictwie z przydziałem do 5-go Pułku Lotniczego w Lidzie, ale ponieważ od pewnego czasu pracowałem w Instytucie Technicznym Lotnictwa, byłem wyreklamowany z wojska do I.T.L. Pracując w I.T.L. kończyłem jednocześnie studia na Politechnice Warszawskiej, robiąc pracę dyplomową. Na parę miesięcy przed przewidzianą obroną mojej pracy wezwał mnie mój

szef w I.T.L., dr Grzędzielski, i prywatnie poradził bym złożył rezygnację z Instytutu, zapewniając, że po uzyskaniu dyplomu natychmiast przyjmie mnie z powrotem na znacznie lepszych warunkach finansowych. Uczyniłem to natychmiast i na miesiąc przed wybuchem wojny zostałem zwolniony z I.T.L.

W ten sposób w momencie wybuchu wojny nie byłem pracownikiem I.T.L., ale jednocześnie byłem wyreklamowany z woj-ska i nigdy nie dostałem rozkazu mobilizacyjnego.

KAMPANIA W POLSCE

Paryż, 22 stycznia 1940 roku

Haneczko kochana, piszę te uwagi z myślą, abyś wiedziała co działo się ze mną przez ten czas, kiedy byliśmy rozłączeni. Piszę dopiero teraz, bo już nie obawiam się, aby ten pamiętnik dostał się w niewłaściwe ręce.

Warszawa, 1 września

Jest pierwszy dzień wojny. Gdzieś o świcie obudziło mnie wycie syren. Pomyślałem sobie wtedy, cóż za bezsens zarządzać o tak wczesnej godzinie próbny alarm. Pamiętam teraz tylko urywki tego dnia. Byłem w mieście, by wyjaśnić sprawę mego powołania do wojska, a potem z Tobą poszliśmy do kawiarni na rogu Nowego Światu i Wareckiej, aby wypić pół czarnej. Sielanka ta została przerwana długą serią z ciężkiego karabinu maszynowego, strzelającego gdzieś obok. Po chwili nisko nad naszymi głowami przeszedł samolot myśliwski (któraś z PZL-ek)¹. Jakiś zupełny surrealizm. Nie byliśmy jeszcze przygotowani do popijania czarnej kawy przy dźwięku karabinów maszynowych, ani akcji lotniczej tuż nad naszymi głowami.

Mobilizacja została ogłoszona 1 września 1939 roku. Tego samego dnia byłem w Instytucie Technicznym Lotnictwa dowiedzieć się, czy moja reklamacja została cofnięta. Odpowiedziano mi, że tak. Udałem się wtedy do Powiatowej Komendy Uzupełnień Referatu Oficerskiego, z prośbą o kartę mobilizacyjną. Jed-

1. Samoloty myśliwskie wytwórni „Państwowe Zakłady Lotnicze”.

nocześnie wystąpiłem list polecony do mego pułku z meldunkiem o cofnięciu mojej reklamacji.

W PKU powiedziano mi, że mam czekać na nową kartę.

Muszę zaznaczyć tutaj, że w Referacie Oficerskim był porządek; załatwiono mnie w ciągu pięciu minut. Z pułku odpowiedzi nigdy nie otrzymałem. Sytuacja moja była przykra. Z jednej strony nie chciałem robić zamieszania i jechać bez karty mobilizacyjnej, ponieważ mogłem dostać jakiś inny przydział niż 5 Pułk Lotniczy; z drugiej nie bardzo mogłem dłużej czekać.

Noc z 4-go na 5-ty stycznia spędziłem w Brwinowie. O godzinie 6-tej rano obudził nas klakson samochodowy, przyjechał Ziuk² z Mamusią. Od niego dowiedziałem się, że między drugą a trzecią w nocy ewakuowano wszystkie ministerstwa z Warszawy. On był reklamowany przez Dyрекcję Lasów i miał z nią jechać do Siedlec, ale był zdecydowany natychmiast po przybyciu do Siedlec zgłosić się do wojska. Uważał, że teraz nie czas na urzędowanie. Przywiózł Mamusię, bo nie chciał zostawić jej samej w Warszawie. Pożegnał się, nie wysiadając z samochodu. Wtedy zdecydowałem, że nie ma na co czekać. Przeworsowałem wyjazd wszystkich z Brwinowa do Warszawy, wierząc, że tam będzie bezpieczniej. Przed wyjazdem z Warszawy zabezpieczyłem trochę sypialny pokój Mamusi przez wsadzenie materaców pomiędzy podwójne okna i nie zamykając ich szczelnie. Chodziło mi o zmniejszenie efektu podmuchów pocisków artyleryjskich, czy też bomb lotniczych. Jak się później okazało, były to jedyne okna w okolicy, w których ocalały szyby.

Paryż, 23 stycznia 1940 roku

W dniu mego wyjazdu z Warszawy (5 września) w mieście wyczuwało się silne zdenerwowanie. Wiadomość o ewakuowaniu urzędów, widok uciekających samochodami oficerów z rodzinami (benzynę wydawano tylko oficerom), przemarsz oddziałów wojska Alejami Jerozolimskimi na Pragę, wszystko to powodowało silne podenerwowanie w mieście. Naloty na miasto stały się powtarzalne, ale śródmieście nie było bombardowane.

Bardzo smutne było nasze pożegnanie w ponurej hali dworcowej, w zupełnym zmroku, wśród tłumu ludzi. Nie mogliśmy

2. Brat, Kazimierz D. Sylwestrowicz, architekt, ppor. rezerwy. W czasie rewolucji 1917 roku brał udział w walkach Brygady Syberyjskiej. Po poddaniu się Brygady, sam przedostał się zimą, poprzez Syberię, do Charbinu, Mandżurii, a stamtąd do Kraju.

powiedzieć, co nam leżało na sercu. Razem z nami byli Jana i Stach (Krzyżanowscy). Ty, Haneczko, trzymałaś się bardzo dzielnie, nie płakałaś.

Na peronie działy się niesamowite sceny. Tłum był tak wielki, że prawie nie można było się poruszać. Już przedtem dowiedziałem się, że połączenie z Grodnem jest przerwane. Miałem jechać na Siedlcę, pociąg miał być lada chwila. Przeczekałem tak do rana. W tym czasie odeszły dwa lub trzy pociągi na Lublin. Co działo się w tych pociągach, tego nie da się opisać. Z rana perony trochę opustoszały. Znowu pojawiły się niemieckie samoloty. Początkowo sądziłem, że z lotu nurkowego będą bombardowały Dworzec Główny, ale okazało się, że miały za cel Dworzec Zachodni i fabrykę Lilpopa (o tym dowiedziałem się później). Ponieważ straciłem nadzieję, że doczekam się na pociąg do Siedlec, zdecydowałem się dostać na Dworzec Wschodni i stamtąd łapać jakiś transport wojskowy na wschód. Na Dworcu Wschodnim dowiedziałem się, że połączenie z Brześciem zostało przerwane. Wtedy przy pomocy marynarzy dostałem się do pociągu, który szedł na Dęblin. Przez całą drogę do Dębłina nad pociągiem przelatywały niemieckie samoloty. W czasie tej podróży obserwowałem nadzwyczajny nastrój ludności. Wieśniaczki przynosiły jedzenie do pociągu, nie biorąc za to pieniędzy. Wszędzie organizowała się obrona przeciw dywersji.

Początkowo jechałem z uchodźcami z Poznańskiego. Opowiadał o ostrzeliwaniu pociągów pasażerskich przez niemieckich lotników, o ostrzeliwaniu ludności cywilnej uciekającej drogami. Za Otwockiem przesiadłem się do pociągu Kierownictwa Zaopatrzenia Lotnictwa. Spotkałem tutaj kpt. Kaczanowskiego. Jechał na południe po odbiór angielskich maszyn, natomiast Narcyz Krupowicz³ podobno odleciał samolotem. W pociągu tym spotkałem paru podchorążych technicznych, którzy po ukończeniu szkoły jechali zameldować się do pułku we Lwowie. Jechała również doktor Pizulanka (zdaje się, że tak się nazywała), pierwsza w Polsce właścicielka własnego samolotu. Tam też poznałem adwokata Wilskiego z Warszawy, jechałem z nim aż do Baranowicz. Tak samo jak ja, jechał bez karty mobilizacyjnej do swego pułku. Noc z 6 na 7 września spędziliśmy w okolicy Garwolina.

Nastrój wśród ludzi, których spotykaliśmy, był dobry. Spodziewano się, że w najgorszym razie nasze wojska oprą się na Wiśle. Mnie niepokoił zupełny brak jakiegokolwiek wojska na całej trasie. Dopiero w okolicy Dębłina spotkaliśmy dwa lub trzy transporty, udające się w kierunku Warszawy.

3. Por. oficer tech., mój dobry kolega z 5 Pułku Lotniczego w Lidzie.

Do Dębłina dotarliśmy 7 września po południu. Tutaj z por. Wilskim zdecydowaliśmy się odłączyć od transportu i jechać na Łuków. W Dęblinie na dworcu wojska widać było bardzo mało. Tory zapchane pustymi eszelonami, wagony postrzelane. Poinformowano nas, że wkrótce będzie pociąg do Łukowa. Ulokowaliśmy się w jedynym wagonie osobowym, reszta to były platformy i parę wagonów towarowych. W wagonie nie było ani jednej całej szyby, wszystkie postrzelane. Około godziny piątej po południu nad Dęblinem zjawiło się około 40 niemieckich bombowców. Uczucie trochę niewyraźne: nasz wagon, zdaje się jedyny osobowy wagon na stacji, stał akurat w pobliżu budynków dworcowych. Ale i tym razem mieliśmy szczęście. Bombardowany był most na Wiśle, zresztą bez skutku (lekkie uszkodzenia) i forteca za mostem, podobno dużo skuteczniej. Od nas widać było wybuchy, następnie dym. Musieli coś zapalić.

Ciekawa była taktyka bombardowania. Maszyny przechodziły eskadrami (około 10 maszyn) uformowanymi w ten sposób, że klucze szły jeden za drugim. Pierwszy klucz (trzy maszyny) był zaopatrzony w fumatory i pozostawiał za sobą smugi dymu. Następne klucze leciały wzdłuż tych smug. W odstępie paru minut zjawiała się następna eskadra, w takim samym szyku, z tym, że mając na niebie wyznaczoną smugami drogę poprzedniej eskadry, przechodziła obok, unikając w ten sposób powtórnego zbombardowania tego samego pasa. Po nalocie niebo ponad Dęblinem pokryte było równoległymi pasami dymu. Metoda ta umożliwiała dokładne pokrycie celu.

Tymczasem okazało się, że tor pomiędzy Łukowem a Dęblinem został uszkodzony w trzech miejscach. Musieliśmy czekać dalej. Na dworcu zupełna pustka. Noc spędziliśmy w wagonie. Na szczęście Wilczyński miał i płaszcz i koc, więc spałem pod jego płaszczem. Trochę niepokoiłem się o pieniądze, bo z Warszawy wziąłem niecałe 20 złotych, a podróż zapowiadała się na całkiem długą.

8 września rano nareszcie ruszyliśmy do Łukowa. Mijając Stawiska przejeżdżaliśmy wzdłuż całego szeregu pociągów z amunicją, które ciągnęły się aż do Łukowa. Ponieważ pogoda była cudowna, jechaliśmy na platformie zażywając słonecznej kąpieli. Sielanka ta nie trwała długo, bo zjawił się jakiś Heinkel i zaczął bombardować tor. Ponieważ akurat wymijaliśmy pociąg z amunicją, przeżyliśmy trochę emocji. Bombardowanie przez Heinkla odbyło się z dość dużej wysokości (chyba powyżej 500 metrów). W wyniku tego cała seria bomb poszła obok torów. W tym czasie i na tym odcinku obrony przeciwlotniczej w ogóle nie było i każdy mógł bombardować nas z każdej wysokości.

Po drodze widzieliśmy wyniki poprzednich bombardowań, szereg wagonów rozbitych obok toru. Przed Łukowem widzieliśmy na polu rozbitego Karasia⁴. W Łukowie musieliśmy porzucić nasz eszelon, który jechał do Lublina. Dworzec w Łukowie był zbombardowany. Widziałem wyraźne trzy serie bomb: pierwsza zniszczyła szereg zabudowań stacyjnych i skończyła się przed samym budynkiem stacyjnym, druga i trzecia seria spadły na tory. W czasie bombardowania na stacji były transporty artylerii polowej i przeciwlotniczej (oczywiście nieprzygotowanej do walki). Podobno straty były bardzo duże.

Muszę podkreślić tutaj nadzwyczajne zachowanie się kolejarzy. Pomimo stałych nalotów pracowali z całym poświęceniem. Zniszczone tory były bardzo szybko naprawiane. Słyszałem o wypadku, gdzie do płonącego pociągu z amunicją podjechała lokomotywa, konduktor odczepił wagony z wybuchającą amunicją i odstawił je na boczny tor, ratując w ten sposób resztę pociągu. W innym zawiadowca stacji dowiedział się, że ulica na której stał jego dom została zbombardowana, pomimo to pracował dalej. Dopiero w jakiś czas później dowiedział się, że jego rodzina ocalała. Wszędzie kolejarze pozostawali na stanowisku. Praca ich była tym cięższa, że na dworcach kolejowych obrona przeciwlotnicza w ogóle nie istniała. W Łukowie nie było nie tylko ani jednej armaty, ale nawet karabinu maszynowego.

Wieczorem tegoż dnia dostaliśmy się do Brześcia pociągiem sanitarnym. Był to pociąg, który zanim doszedł do frontu, został zbombardowany. Około 20 wagonów było zniszczonych, a reszta wracała po uzupełnienie. W Brześciu spędziliśmy noc na dworcu, w wagonie. Dużo wojska. Miasto nie było jeszcze poważnie bombardowane. Rano 9 września wyjechaliśmy do Baranowicz, dokąd dotarliśmy w południe bez przygód.

W Lidzie na dworcu zastałem spokój, bufet czynny. Do rana przespałem się w hoteliku przy dworcu, a rano 10 września zameldowałem się w 5 Pułku Lotniczym u kpt. Wiłkojcia. Dostałem przydział do eskadry zapasowej (mieli z niej uzupełniać eskadry w akcji). Jednocześnie miałem spełniać funkcję oficera nadzoru technicznego Pułku. W Pułku duże zmiany. Dowódca Pułku płk Garbiński odszedł na dowódcę lotnictwa armii przy gen. Dąb-Biernackim. Na jego miejsce przyszedł ppłk pilot Piotrowicz z Krakowa. Wszystkie eskadry liniowe towarzyszące odeszły na front. Natomiast eskadra szkolna bardzo rozrosła się, tworząc szereg ośrodków wyszkoleniowych na lotniskach pomocniczych. Powstała nowa eskadra zapasowa.

4. Samolot bombowy wytwórni „Państwowe Zakłady Lotnicze”.

Lotnisko w Lidzie było trzykrotnie bombardowane w ciągu pierwszych dwóch dni wojny. Szczególnie duże straty poniósł personel cywilny parku⁵. Poza tym zniszczono szereg samolotów z eskadry treningowej. Zniszczone zostały hangary dywizjonu towarzyszącego, eskadry treningowe, częściowo park, dowództwo Pułku, budynki mieszkalne. Dywizjon liniowy i składnice zostały całe. Duże straty w ludziach wyrządził ogień z karabinów maszynowych samolotów atakujących lotnisko z małych wysokości. Ogień nawet z 600 metrów był również skuteczny. Od ognia z karabinów maszynowych zapaliła się główna stacja benzynowa z olbrzymim zapasem benzyny. Przy gaszeniu jej odznaczył się rezerwista ppor. tech. Siedlecki.

Nastrój, jaki zastałem w Pułku, był jak najgorszy. Nie dotyczyło to eskadr na froncie, z którymi baza straciła zupełnie kontakt. Jakaś wyjątkowo ponura atmosfera panowała w dowództwie. Wychodziłem stamtąd zawsze przygnębiony i zdenerwowany.

Paryż, 27 stycznia 1940 roku

Bałagan, jaki panował w Pułku, powstał chyba z dwóch powodów. Po pierwsze, dowódca Pułku okazał się człowiekiem zupełnie pozbawionym cech niezbędnych na jego stanowisku. Podobno był dobrym dowódcą dywizjonu myśliwskiego, dobrym pilotem. Inteligentny, raczej nieśmiały, bez inicjatywy, chętnie usuwał się na drugi plan. Bał się powziąć jakąkolwiek decyzję na własną odpowiedzialność. Zupełnie nie potrafił wziąć dowództwa w swoje ręce. Była to choroba, na którą chorowało wielu naszych dowódców. W czasie dalszych naszych wędrówek, cechy te występowały jeszcze jaskrawiej, tak że wszędzie w naszym imieniu występował mjr Dąbrowski. Drugim powodem zamieszania w Pułku byli liczni majorowie: Dąbrowski, Patek, Skrzat, Skorobohaty, Mostowicz no i Górski, dowódca bazy. Każdy z nich wydawał rozkazy, oczywiście zupełnie sprzeczne. Wszyscy byli tak zdenerwowani, że sam ich widok wystarczał do wprowadzenia grobowego nastroju. Właściwie mówiąc w pułku była panika. Przy każdym alarmie lotniczym, cały pułk rozpierzchał się po prowizorycznych schronach, rowach, kartofliskach, laskach okolicznych. Były wypadki, gdzie ludzie wiali o parę kilometrów od lotniska. Posterunki w ślad za oficerami schodziły ze stanowisk i dopiero po długim czasie całe towarzystwo zbierało się z pow-

5. Obsługa techniczna parku.

rotem. Jakaś wydajna praca w tych warunkach była zupełnie niemożliwa. Muszę tutaj podkreślić, że według mnie rezerwa zachowała się znacznie lepiej od zawodowych oficerów.

Tak jak się obawiałem, Pułk był nieprzygotowany do wojny. Obrona przeciwlotnicza składała się z dwóch działek 40 mm i paru karabinów maszynowych o obsłudze bardzo słabo wyszkolonej. Nie było żadnego schronu. Brak uzbrojenia, brak pistoletów dla rezerwy, brak masek gazowych, brak umundurowania. A właściwie mówiąc obawa wydania umundurowania rezerwie. W wyniku tego magazyny z umundurowaniem dostały się w ręce bolszewików, a rezerwiści chodzili jak ostatni oberwańcy. Mnie nie udało się wydobyć ani munduru, ani butów, ani koca.

Już po pierwszym dniu wojny dowództwo przekonało się, że praca Parku w pięknych budynkach zgrupowanych przy lotnisku, jest niemożliwa. Po moim przyjeździe zastałem następujący obraz: Główny remont samolotów miał odbywać się w lesie w Czechowicach. Zgrupowano tam szereg maszyn uszkodzonych podczas pierwszego bombardowania. Praca odbywała się pod gołym niebem. Na każdy dźwięk samolotu przerywano pracę i maskowano maszyny. Oczywiście, wydajność w tych warunkach była zła. Muszę podkreślić tutaj, że robotnicy pracowali czasem po dwanaście godzin bez posiłku, wykazując zrozumienie sytuacji. Jedną maszynę naprawiono w prywatnym mieszkaniu pracownika fabrycznego. Różne działy pracy były porozrzucane po całym mieście. Komenda Parku była również w mieście.

Ja zamieszkałem w mieście, w pokoju zarekwirowanym u Żydów. Zresztą całe mieszkanie było puste, bo właścicielka przeniosła się do swojej matki, a właściciela w ogóle nie było w domu. Zdaje się, że po prostu nie zgłosił się do wojska i wołał nie pokazywać się w mieście.

Praca moja polegała na kwalifikowaniu maszyn zdatnych do remontu i nadzoru nad wykonywanymi pracami. Zasadniczo w Nadzorze było trzech oficerów. Tytułarnie kierownikiem był por. obs. Rupiński. Nie widziałem go w Nadzorze ani razu. Miał on zajmować się samochodami pułkowymi, ale właściwie mówiąc to samochodami zajmował się nie on, a ktoś inny. W każdym razie oficjalnie kierownikiem Nadzoru był oficer zawodowy. Właściwym kierownikiem był por. rezerwy, oficer tech. Zenon Perzanowski, z zawodu specjalista od fotografii w Centralnym Instytucie Wychowania Fizycznego, a od kilku miesięcy obywatel ziemski. Na budowie i konstrukcji samolotów nie znał się, natomiast miał głowę na karku, umiał kierować ludźmi i swoje sumiennie robił. Dobraliśmy sobie do pomocy dobrych specjalistów-podoficerów — i według mnie Nadzór swoje zada-

nie wypełniał. Ostatnie dni pracowałem przy naprawie uszkodzonego Karasia. Wymiana gołeni, nitowanie nakładek mocujących podwozie do dźwigaru, itd. Odbywało się to w ocalałym po bombardowaniu hangarze. Pracowano przez całą dobę, w nocy przy świetle latarek kieszonkowych. Pierwszego dnia rano pokazałem majstrowi co i jak mają robić, a sam pojechałem do Czechowic zobaczyć, co dzieje się z innymi maszynami. W południe, gdy przyjechałem z powrotem na lotnisko, stwierdziłem, że nic nie zrobiono. Okazało się, że przy pierwszym alarmie lotniczym (jakiś Dornier przeleciał nad Lidą) robotnicy zwiali i nie można było ich odnaleźć. W wyniku tego incydentu przez cały czas roboty jeden z nas musiał stać przy robotnikach. Wystarczyło na chwilę odejść od drzwi hangaru, i natychmiast ukazywały się zaniepokojone twarze. Przy następnym alarmie musiałem czekać przeszło godzinę, aż zjawił się ostatni robotnik. Ale zawstydając ich i za pomocą naszego przykładu udało się nam osiągnąć to, że nie uciekali już po parę kilometrów. Pracy swojej nie żałowali, ale byli pod wrażeniem pierwszych dni, kiedy wielu wśród nich zginęło. Zresztą byli zdemoralizowani zachowaniem się wojska, które łącznie z oficerami wiało w kartofle poza obrębem koszar.

16 września wieczorem Karaś był gotów do lotu. Tymczasem wiadomości przychodziły coraz gorsze. Niemcy byli już koło Brześcia. W pułku był jeden Karaś, który latał na rozpoznanie podając położenie zmotoryzowanej kolumny posuwającej się na Brześć. Park dostał rozkaz przygotowania się do ewakuacji, tylko nie wiadomo było w jakim kierunku. Kierownik Parku, kpt. Sobąński, był tym, któremu najwięcej dawał się we znaki nadmiar wodzów w pułku. Każdy z majorów wydawał mu rozkazy, oczywiście zupełnie sprzeczne. Pomimo to, potrafił doprowadzić do tego, że powoli Park zaczął pracować. Dnia 16 września, udało się naszym artylerzystom zestrzelić pierwszy i ostatni samolot niemiecki. Po południu dostaliśmy rozkaz przygotowania miejsca dla dwóch Karasi w lesie w Czechowicach, ponieważ ich obecność na lotnisku została prawdopodobnie stwierdzona przez nieprzyjaciela. Do Czechowic miały przylecieć jeszcze tego samego dnia. Nie wiem, dlaczego pozostawiono je jednak w hangarze na lotnisku.

Wieczór ten spędziliśmy w Warszawiance. Siedzieliśmy do dwunastej w nocy. Byli tam Natkański z żoną, Perzanowski, Iżycki, Jeleniewski, Łacina i Radać. Ci ostatni mieli lecieć nazajutrz o 6-tej na naprawionym Karasiu. Ich zadaniem było rozpoznanie kolumny zmotoryzowanej i zbombardowanie jej. Do tego miały być użyte bomby z 1920 roku, które nie pasowały do nowych wyrzutników. Musieliśmy więc je trochę przerabiać.

Pozostawienie obu maszyn na lotnisku uważałem za nieostrożność, jak i start o godzinie, kiedy zwykle nad lotniskiem zjawiała się niemiecka maszyna rozpoznawcza.

17 września. Obawy moje były słuszne. Z rana, zaraz po starcie, maszyna została zestrzelona. Cała załoga zginęła: Łacina, Radać i pilot kapral Borys. Ładunek bomb eksplodował w powietrzu.

Natychmiast po otrzymaniu wiadomości o zestrzeleniu, pojechalśmy z Perzanowskim na lotnisko, a stamtąd na miejsce, gdzie spadł Karaś. Po powrocie do dowództwa zastaliśmy tam niesamowite zamieszanie. Z rana przyleciał na PZL11 łącznik z Dow. Lotnictwa z rozkazem ewakuacji. Okazuje się, że pułkownik czekał na ten rozkaz od kilku dni. Mielśmy ewakuować się do Rumunii, a stamtąd do Syrii.

W Dowództwie powstał straszliwy chaos. Palenie akt, układanie transportu itd. Jednocześnie stwierdzono, że cysterny z benzyną, które od paru dni były wysłane za Pińsk (nie pamiętam nazwy lotniska) i na które liczył dowódca pułku, dla rzutu powietrznego (około 100 maszyn, przeważnie szkolnych) zostały pomyłkowo cofnięte przez dowódcę bazy i nikt nie wiedział, gdzie w ogóle się znajdują. W związku z tym dostaliśmy z Perzanowskim rozkaz zorganizowania do południa transportu z 6-ma samochodami ciężarowymi z benzyną. Mielśmy zabrać ze sobą dwunastu ludzi, jeden karabin maszynowy i natychmiast wyruszyć. Dokładnej trasy nie pamiętam, ale ogólny kierunek miał być: Baranowicze, Pińsk, Łuck, granica rumuńska. Na wyznaczonych lotniskach mieliśmy zaopatrywać nasze maszyny, które, jak mi się wydaje, miały wylecieć nazajutrz.

Jednocześnie nadeszła wiadomość, że bolszewicy przekroczyli granicę i że są już pod Baranowiczami. Ostatni nasz Karaś poleciał zbadać, co dzieje się na granicy sowieckiej. Zdaje się, że poleciał ppor. Ateński; oficerowie sztabowi woleli siedzieć w Lidzie.

W południe nasz transport był już prawie gotowy. Całą robotę z transportem Perzanowski pozostawił mnie, a sam siedział w Dowództwie. Przez cały czas obawiał się on, że nasi wodzowie gotowi sami zwać, pozostawiając wszystko opiece Boskiej.

Wreszcie oczekiwany z niecierpliwością Karaś powrócił. Niestety wiadomości były jak najgorsze. Obserwator stwierdził bolszewickie zmotoryzowane kolumny już na obszarze Polski. Nie było już mowy o ewakuacji na południe. Gdzieś około drugiej godziny zapadła decyzja — ewakuujemy się do Wilna. Szeregowcy mogą iść do domów, my jedziemy bronić Wilna.

Z miasta pojechałem do Parku. Bałagan nie do opisania.

Pomimo tego, że od dawna spodziewano się ewakuacji, nic nie było przygotowane. Szereg maszyn spalono, bo nie miały benzyny w zbiornikach. Maszyny były na pomocniczych lotniskach, a benzyna, i to w bardzo dużej ilości, w Lidzie. Szereg maszyn pozostało nieuszkodzonych. Park pozostał w komplecie. Do ostatniego dnia był rozkaz, by Park pracował na całą parę, a jednocześnie by był gotów do ewakuacji.

W komendzie Parku zastałem tłum pracowników, oczekujących na wypłatę należnych im poborów. Pieniądze były w pułku, tylko nie było komu pojechać po nie. Każdy zajmował się sobą, a formalność wymagała, by przy wypłacie był obecny oficer. Pojechałem z jednym z cywilnych urzędników z Parku do dowództwa, pobrałem 42 tysiące złotych i powróciłem z tym do miasta. Tymczasem okazało się, że nie ma kto wypłacać. Komendant Parku zajęty był ewakuacją, a reszta gdzieś zginęła. Prosił mnie, bym ja tym się zajął, choć nic z tym nie miałem wspólnego. Klnąc na czym świat stoi, zgodziłem się wypłacać. Wypłata odbywała się w następujących warunkach: na podwórzu komendy Parku, pod gołym niebem, przy lekkim kapuśniaku i braku drobnych. Wypłaty były od 10 do 30 złotych. Płaciłem więc od razu kilku naraz, żadnego z nich nie znając. Przypuszczałem, że dopłacę do tego paręset złotych. Wypłata trwała chyba parę godzin. Gdy wypłaciłem wszystkim obecnym, pozostało mi jeszcze przeszło tysiąc złotych. Przypuszczam, że przy sumowaniu musiano pomylić się, robiąc to w ostatniej chwili. Pieniądze i listy przekazałem chor. Klimczakowi. Zdaje się, że to on, z polecenia Sobańskiego, miał przeprowadzić wypłatę.

W międzyczasie większość pułku wyjechała już do Wilna. Jak odbywała się ewakuacja, nie widziałem, zajęty wypłatą. Dla mnie i trzech podoficerów z Nadzoru Perzanowski wystarał się o starego Forda, sam pojechał naprzód. Ponieważ nasz grat był bardzo niepewny, umówiłem się z Sobańskim, że pojedzie pierwszy, a on dopędzi nas. Miał pobrać jeszcze jakieś pieniądze. Około 6-tej wieczorem wyjechaliśmy z Lidy. Była to jedna z najprzykreszych moich chwil — zupełna beznadziejność.

Paryż, 24 lutego 1940 roku

Jechaliśmy na Bastuny, Ejszyszki. Sobański wybrał tę drogę spodziewając się, że na szosie Grodzieńskiej będzie mniejszy tłok. Pomimo tego, że w Bastunach oczekiwaliśmy prawie godzinę, Sobańskiego nie doczekaliśmy się. Więcej go nie widziałem. Razem z nami jechał na motorze ppor. Szewczyk z podchorążym,

inżynierem z I.T.L. ale ponieważ motor mu nawalał, światło zgaśło, a w ogóle bardzo słabo umiał prowadzić motor, musieliśmy więc jechać wolno. Pomędzy Bastunami a Ejszyszkami było zapasowe lotnisko. Stał tam kpt. Romaszewski. Kiedy mijaliśmy je, było ono już opuszczone, tylko na środku płonęły samoloty. Jak później dowiedziałem się, maszyny które nie mogły startować, zostały podpalone. Przy dworze, gdzie stała eskadra, minęliśmy grupę szeregowców. Był rozkaz, że ci, którzy chcą, mogą wracać do domów. Smutny był to widok. Sznury policjantów ciągnęły szosą na rowerach. Czasem mijaliśmy nieduże oddziały wojska. W wioskach, pogrążonych w ciemnościach, milczący tłum chłopów przyglądał się cofającym się. Jak na złość, pogoda zupełnie się popsuka. Padał deszcz, motocykl nawalał co chwila, nawet parę razy rozłożył się na szosie. Do Wilna wjechaliliśmy około północy. Na szosie były przygotowane zapory przeciwczołgowe, które musieliśmy objeżdżać bocznymi uliczkami tak, by trafić na Porubanek. Na Porubanku wyznaczono nam sale do spania, byliśmy chyba ostatnimi. Co będziemy robić dalej, nie miałem zupełnie pojęcia. Mówiono coś o obronie Wilna.

18 września 1939. Obudziłem się z rana około 6-tej. Na sali jeszcze wszyscy spali. Obudziłem ich, ale nikt nie chciał wstawać. Ogoliłem się i poszedłem zameldować się do Dowództwa. Byłem niemile zdziwiony, gdy w Dowództwie nikogo nie zastałem. Wszyscy gdzieś znikli. Spotkałem tam por. Rupińskiego, który coś jeszcze likwidował w Dowództwie. Powiedział mi, że wodzowie są już w pociągu, który stoi przy rampie. Nie namyślając się pogałem tam. Znalazłem komplet wodzów już w wagonie. Zostałem zwymyślany przez mjr. Skorobohatego, że dopiero teraz się zjawiłem. Mielśmy jechać na zachód, Łotysze zgodzili się nas przepuścić. Jechali tylko lotnicy, personel latający i paru oficerów technicznych. Chciałem wsiadać do wagonu jak stałem, zameldowałem tylko, że reszta Nadzoru nic nie wie o wyjeździe. Otrzymałem odpowiedź, że pozostali mają pozostać w Wilnie. Tylko ograniczona ilość personelu będzie przepuszczona. Ale ponieważ od mjr. Górskiego dowiedziałem się, że jeszcze zdążę zabrać moją walizkę, pogałem ile miałem siły w nogach do koszar. Na sali zastałem tylko sierżanta Olszewskiego. Powiedziałem mu, że jedziemy na Zachód, niech idzie ze mną, a może uda mu się także dostać do transportu. Tak też się stało. Wkrótce po moim powrocie ruszyliśmy. Transport składał się z kilku wagonów towarowych, z czego w dwóch jechali ludzie. Kiedy rozejrzałem się po wagonie, stwierdziłem, że jedzie z nami trochę podchorążych, trochę podoficerów, szeregowych pilotów i bodaj cała Baza w komplecie, łącznie ze skarbnikiem.

Tutaj po raz pierwszy uderzyło mnie, że pomimo obecności pułku, wszystkim kieruje mjr Skorobohaty albo mjr Dąbrowski. W Wilnie staliśmy krótko, może z pół godziny. Była obawa, że bolszewicy przetną nam połączenie z Zemgalami. Mjr Skorobohaty nalegał na pośpiech, później robiono mu zarzuty, że nic nie zabraliśmy ze sobą przez ten pośpiech. Wydaje mi się, że zarzut był zupełnie niesłuszny. Ryzykowaliśmy, że będziemy odcięci i o ile zdecydowaliśmy się jechać, należało robić to jak najszybciej. Miałem w tym momencie wątpliwość, czy nie powinienem pozostać w Wilnie. Kpt. Wiłkojć, według mnie doskonały oficer, zdecydował się pozostać w Wilnie i zgłosić się do Dowództwa Obozu Warownego. Spotkałem go później w Londynie. W tym całym zamieszaniu nie miałem pojęcia, czy został wyznaczony na jakieś stanowisko, czy po prostu sam zdecydował się na pozostanie. Ale całe moje zastanawianie się trwały chwilę. Nie było czasu na rozmyślanie, miałem rozkaz jechać na Zachód, jechałem ze wszystkimi z dowódcą pułku na czele. Wtedy dowiedziałem się, że jednocześnie cały nasz ośrodek wyszkoleniowy, rzutem powietrznym, udaje się na Łotwę. Tym niemniej był to przykry moment, gdy patrzyłem na odchodzącego Wiłkojcia.

Przestrzeń Wilno - Zemgale przebyliśmy bardzo prędko. Zatrzymaliśmy się tylko na dwóch albo trzech stacjach. Co pewien czas mijały nas RWD⁶ i PWS⁷. Leciwały do Dynaburga w bardzo złych warunkach atmosferycznych. Uczniowie, wśród których niektórzy w ogóle nigdy nie latali samodzielnie. Paru zginęło w Lidzie przy starcie. A szereg starych pilotów, łącznie z dowódcami ośrodków pilotażu, jechało z nami pociągiem.

Paryż, 2 marca 1940 roku

Około godziny 12-tej byliśmy na granicy polsko-łotewskiej. Wysiedliśmy z wagonu. Padał drobny kapuśniak. Kilkaset metrów przed nami obca ziemia. Na szosie przed szlabanem ze dwadzieścia samochodów, przeważnie z Białostoku. Jacyś starostowie, wodzowie policji, kobiety. Nas mają przepuścić pierwszych. Tymczasem czekamy, mjr Dąbrowski załatwia formalności. Podobno są jakieś trudności. Nastrój na ogół nic nie mający wspólnego z tragedią. Mamy przed sobą perspektywę wyjazdu do Anglii, gdzie będziemy mieli możliwość walczyć. Jednak pomimo wszystko wyglądało tak, jak gdyby ludzie nie zdawali sobie sprawy z całej

6. Samolot szkolny wytwórni „Rogalski, Wigura i Drzewiecki”.

7. Samolot przejściowy wytwórni „Podlaska Wytwórnia Samolotów”.

tragedii chwili. Później, kiedy poznałem ludzi, szczególnie starszych oficerów, zrozumiałem dlaczego byli tak pogodni; dbali przede wszystkim o własną skórę. Teraz czuli się bezpieczni, reszta mało ich obchodziła. Sama myśl, że ktoś z nich mógłby popełnić samobójstwo, wydałaby się śmieszna. Niewątpliwie młodzi oficerowie byli bardziej przygnębieni.

Tymczasem nad nami przelatywały szkolne maszyny. Na granicy oddano do nich kilka ślepych strzałów. Niektórzy piloci peszli się i zamiast lecieć dalej, robili rundę i lądowali przed granicą. Mieli szczęście, bo nie mając żadnego odpowiedniego miejsca do lądowania, wszyscy siedli w porządku.

My ze swojej strony machaliśmy do nich, aby lecieli dalej, ale byli jakby oślepiali i lądowali. Pierwszy z nich, gdy wytłumaczyliśmy mu całą sytuację, zdecydował się startować z miejsca, gdzie wylądował. Odwróciłem się, by nie patrzeć jak będzie się zabijał. Na szczęście rozbił maszynę przy samym początku startu, ale jemu nic się nie stało. Następne maszyny startowały z pola oddalonego około pół kilometra. Chłopi i kolejarze pomagali przeciągać maszyny. Nikt z wozów tym wszystkim się nie interesował.

18 września, około czwartej po południu, przekroczyliśmy granicę łotewską. Broń oddaliśmy, ja miałem dużego Colta bez amunicji. Zalecono nam, byśmy byli jak najlojalniejsi, aby ułatwić tranzyt. Po przekroczeniu granicy otoczyło nas kilku szeregowców z karabinami i w tej asyście doprowadzono nas do budynku jakiejś szkoły. Tam było już sporo cywili. W Turmontach, w chwili przekraczania granicy, wojska poza nami nie było. W ogóle, na Łotwę przeszło około tysiąca wojskowych i to przeważnie K.O.P.⁸ i Obrona Narodowa.

Ponieważ już prawie drugą dobę nic nie miałem w ustach, byłem wściekle głodny (trochę chleba w wagonie). Okazało się, że ludzie byli przezorniejsi ode mnie i zaopatrzyli się jeszcze w Lidzie w konserwy i chleb. Na szczęście miałem przy sobie śliwownicę ciotki Marysi i wnosząc ją jako mój udział, zjadłem kolację. Wieczorem zaprowadzono nas na stację Zemgale, wsadzono do wagonów, stale w asyście, i pojechaliśmy do Dynaburga. O tranzycie jakoś nic nie było słyhać. Umieszczono nas tutaj w letnim obozie wojskowym pod Dynaburgiem. W drodze od kolei, poza asystą szeregowców, mieliśmy naokoło nas chyba z pół szwadronu kawalerii. Noc spędziliśmy na słomie narzuconej na podłogę baraków. Humory zupełnie skwaszone.

8. Korpus Ochrony Pogranicza.

W ten sposób po 18-tu dniach wojny znalazłem się na obcej ziemi. Były to dnie jakiegoś koszmaru. Wojna trwała tak krótko, bo gdzie żołnierz chciał walczyć, tam wodzowie przez swą zupełną niezaradność uniemożliwili mu walkę. Wojna ta wykazała, jak nieudolne były nasze władze, jak Kraj nie był przygotowany do wojny.

Paryż, 4 marca 1940 roku

W Dynaburgu byliśmy dwa dni. Okazało się, że Łotysze robią trudności z przepuszczeniem nas dalej. W sumie było nas około 50 oficerów lotnictwa i podchorążych, podoficerów i szeregowców. Na Łotwie wylądowało około 80 maszyn, z tego tylko jedna bojowa, myśliwski PZL11.

Muszę tutaj podkreślić zdolności organizacyjne Łotyszy. Wszystko było przygotowane na czas. Robili wszystko sprawnie, w sposób najmniej skomplikowany. Obozem, w którym znajdowało się 200 oficerów lotnictwa, armii i marynarki i 100 szeregowców, zajmowało się dwóch oficerów i kilku podoficerów. Nie było wypadku, by o czymś zapomniano, coś było nie na czas, lub czegoś zabrakło. Przy przeprowadzkach z jednego obozu do drugiego zawsze były samochody na rzeczy, kwatery przygotowane, jedzenie gotowe.

Z Dynaburga przewieźli nas w dwóch partiach do Libawy.

INTERNOWANIE NA ŁOTWIE

Początkowo ogłoszono, że 30 młodych oficerów lotnictwa ma być gotowych do drogi. Oczywiście wśród młodych oficerów znalazło się kilku majorów i dowódca pułku, sądziliśmy, że wyjeżdżamy z Łotwy. W drodze dowiedzieliśmy się, że jedziemy do Libawy. Przypuszczaliśmy, że tam wsadzą nas po cichu na okręt i popłyniemy. Dopiero na dworcu w Rydze dowiedzieliśmy się od miejscowej Polonii (parę osób było na dworcu), że będziemy zamknięci w twierdzy.

Wracając do pobytu w Dynaburgu muszę zaznaczyć, że był to ostatni etap, gdzie nasi wodzowie poczuwali się jeszcze do tego, że są dowódcami. Zostaliśmy podzieleni na eskadry, plutony. Była nawet jedna wspólna zbiórka z raportem i krótka przemowa. Ja dostałem pluton obsługi. Po wyjeździe z Dynaburgu nasz pułkownik oświadczył, że pułk dalej nie istnieje i że każdy jest odpowiedzialny za siebie i robi co chce. Nigdy nie potrafił być dowódcą.

Lyon, 7 kwietnia 1940 roku

W Libawie umieszczono nas w budynkach szpitalnych dawnych koszar marynarki wojennej. Zajęliśmy cztery parterowe budynki, oddzielone wysokim parkanem od reszty. Wszystko było przygotowane na nasz przyjazd, łącznie z zasiekami z drutów kolczastych i reflektorami oświetlającymi cały teren. Były i miejsca nieoświetlone, które zostały wykorzystane w przyszłości. Instalacje dzwonek alarmowych również były założone. Nie zdążyli tylko postawić wewnętrznego płotu z drutów kolczastych, co zresztą wkrótce uzupełniono. Po paru dniach dołączyła się do nas reszta oficerów i trochę szeregowców. W sumie około 170

oficerów i 300 szeregowców. Z tego po jakimś czasie przeszło 200 szeregowców odeszło do innego obozu.

Szeregowców tych prowadził nasz chorąży, poznaniak. Przed wymarszem zgłosił się z prośbą, by oficerowie przyjęli defiladę, którą chce zrobić przed polskimi oficerami. Zebrała się nas spora gromada z naszym pułkownikiem i komandorem marynarki na czele. Gdy odchodzący oddział mijał nas, chorąży zakomenderował: na prawo patrz! i wznosił okrzyk „Niech żyje Polska”. Żołnierze głośno podchwycili, my słabiej. Muszę przyznać się, że byłem wzruszony tą defiladą wojska otoczonego przez Łotyszy z bagnietami na karabinach, przed oficerami zamkniętymi za drutami kolczastymi. Defilada niecodzienna.

Przy okazji parę słów o oficerach i szeregowcach. Szeregowcy, którzy pozostali z nami w obozie, byli przeważnie z K.O.P.-u, z lotnictwa nie było nikogo. Usługiwali nam do stołu, sprząтали pokoje (łóżka ślaliśmy sami), palili w piecach. Poza tym żywieni byli tak samo jak my i spali mniej więcej w takich samych warunkach. Żołdu nikt nie otrzymywał, ani centa. Stosunek szeregowców do nas był na ogół poprawny, salutowali.

Natomiast oficerowie nie potrafili zdobyć się na żaden wysiłek, aby choć trochę się nimi zająć. Okazja była doskonała. Trzeba było trochę zejść z piedestału swojej wielkości. Dopiero później, w Ulbroce, utworzono kursy języków, doksztacania itd. Podczas defilady, którą opisałem, część oficerów salutowała, część nie. Niektórzy podchwycili okrzyk, inni nie. Czuli się wyraźnie zażenowani. Może i są to sprawy zewnętrzne, ale w pewnych okolicznościach mają swój wyraz.

Lyon, 19 maja 1940 roku

Początkowo w Lubawie sądziliśmy, że będziemy mieli chociaż minimalną swobodę. Mieliśmy nawet trzy spacery nad wybrzeże morza pod opieką łotewskiego oficera i w odpowiedniej odległości dwóch podoficerów. Ale trwało to bardzo krótko. Pamiętam, że było mi bardzo smutno, gdy patrzyłem na Bałtyk. Czułem się bardzo przygnębiony szarym wybrzeżem porośniętym sosnami, pustym mołem, całym otoczeniem, które wyjątkowo było dostosowane do naszych nastrojów.

Podczas drugiej przechadzki mieliśmy raczej niespodziewane spotkanie z czterema niemieckimi lotnikami. Oni byli również w towarzystwie Łotyszy. Minęliśmy się na wąskiej ścieżce. Po-

dobno zblądzili, wracając z wyprawy bombowej. Spotkaliśmy ich jeszcze raz w sklepiu, gdzie zaprowadzono nas, by ułatwić nam jakieś osobiste zakupy. Z naszym zjawieniem się natychmiast usunięto ich ze sklepu.

Nasze przechadzki grupowe trwały bardzo krótko. Szybko zorganizowano bardzo ścisłą opiekę nad nami. Wszelkie luksusy, jak przechadzki, zostały skasowane. Dopiero po jakimś czasie zgodzono się na odprawienie mszy w obozie przez polskiego księdza. Później zgodzono się na dwukrotną wizytę przedstawicieli miejscowej Polonii.

W obozie w Libawie zastaliśmy czterech internowanych oficerów naszej marynarki: komandor Hryniewiecki, kpt. Łomidze, por. Koziołkowski i por. Podhorodecki. Uciekli z Helu kutrem, przeszli przez własne pola minowe, przez blokadę niemiecką i dotarli do Libawy. Przez cały pozostały czas, aż do Szwecji, a właściwie aż do Anglii, dzielili nasz los.

Tryb naszego życia nie był skomplikowany. Z rana pobudka, śniadanie, spacer w kółko za drutami, obiad, beczynność, kolacja i spanie. Trochę rosyjskich książek, kilka polskich. Parę egzemplarzy na cały obóz rosyjskiego dziennika *Słowo* i nieskończona ilość wolnego czasu. Żywność była nieszczególna, ale nie głodowaliśmy. Zresztą zawsze pocieszaliśmy się, że w Kraju może i takiej nie mają.

Bardzo silne wrażenie zrobiła pierwsza msza w obozie. Na balkonie, przy złej pogodzie, zawieszony szary koc, dwie świece gasnące od podmuchów wiatru i obrazek na kocu. Ksiądz mówiący bardzo źle po polsku, ale niewątpliwie czujący się Polakiem. Prawie wszyscy płakali, i ja też.

Andrezieux, 16 czerwca 1940 roku

Po pewnym czasie pobytu w obozie zorientowaliśmy się, że legalny wyjazd będzie bardzo trudny. Zdecydowano się na ucieczkę. Poprzez druty nawiązaliśmy kontakt z naszym przedstawicielem w Rydze. Poselstwo było zamknięte przez Łotyszy. Nasz przedstawiciel urzędował u Anglików. Poza tym pomagała nam Polka, której nie znaleźmy nawet nazwiska. Przez cały czas przygotowań do ucieczki nie mieliśmy żadnej pewności, z kim rozmawiamy. Szereg kolegów podejrzewało, że cała historia była prowokacją. Pomimo to zdecydowaliśmy się na ucieczkę. Wiedzieli o niej lotnicy, marynarze i kilku z piechoty, między innymi

Adam Rudzki⁹. Po długich kłótniach ustalono następujący plan ucieczki. Po zmianie wart o północy unieszkodliwiamy Łotyszy, którzy śpią wewnątrz obozu. Następnie zbieramy się pod bramą, którędy dowożono nam żywność. Na dany znak uziemiamy druty oświetleniowe, gasząc wszystkie światła w obozie (łącznie z reflektorami). Jednocześnie wyłamujemy zamek w bramie. Dzwonki alarmowe unieszkodliwiamy przez obezwładnienie dyżurnego Łotysza. Mieliśmy specjalistę elektryka, która opracował, jak należy to zrobić. Następnie rzucamy się na drugą bramę z drutów kolczastych i otwieramy, albo wyłamujemy ją. Liczymy, że po zgaszaniu światel wartownik zgłupieje i zdążymy otworzyć drugą bramę. Stąd, według planu dostarczonego nam z zewnątrz, biegniemy na punkt gdzie mają czekać na nas dwa samochody. Punkt ten był odległy o dwa kilometry od obozu. Mieliśmy przebiec obok koszar pułku piechoty, następnie pomiędzy przystanią dywizjonu łodzi podwodnych a laskiem, w którym była prochownia, i polem wzdłuż lasku dobiec do szosy.

Przeznaczaliśmy na to 10 minut. Na spóźnionych nie czekamy. W ucieczce brało udział około 60 osób. Dowódca naszego pułku, ppłk Piotrowicz, nie brał udziału w ucieczce pomimo, że inni starsi ludzie, jak na przykład kom. Hryniewiecki, uciekali z nami. Z lotników nie brało udziału tylko kilka osób. Samochody miały zawieźć nas na nieznany nam punkt wybrzeża, gdzie miał czekać na nas kuter, którym mieliśmy płynąć do Szwecji.

Dzień, w którym mieliśmy wykonać ucieczkę, miał być podany nam z zewnątrz. Na kutrze miały być dla nas papiery. Nasze fotografie do papierów zrobiliśmy aparatem, który przypadkowo miał mjr Dąbrowski. Film ten wraz z naszymi danymi personalnymi był wyszmuglowany na zewnątrz. Ze sobą braliśmy tylko to, co zmieściło się w kieszeniach płaszczy. Niektórzy porobili sobie plecaki z teczek, lub rodzaj chlebaków z pokrowców od maszek gazowych, których nie odebrano nam. Poza tym zrobiliśmy szereg odbitek z dostarczonego nam planu ucieczki. Zrobiono to przy pomocy natłuszczonego papieru. Stopniowo poodpruwaliśmy wojskowe guziki z mundurów, starając się w miarę możliwości upodobnić je do cywilnych ubrań. Kosztowało to nas dużo zachodu i nerwów, ze względu na stałą kontrolę nas przez Łotyszy. Tymczasem sytuacja stawała się coraz nieprzyjemniejsza. Do Łotwy miały wejść wojska bolszewickie. Libawa miała stać się ich bazą morską. Obawialiśmy się, że pewnego ranka zamiast Łotyszy

9. Porucznik kawalerii rezerwy. W chwili wybuchu wojny dyrektor Portu w Gdańsku. Na parę dni przed wybuchem wojny dostał rozkaz mobilizacyjny do pułku. Jego zastępcę w Gdańsku zatorturowano bestialsko.

zobaczymy wartowników bolszewickich. Widzieliśmy już przez „druty” oficerów bolszewickich chodzących po fortecy.

21 października, gdy z rana wyszedłem z umywalni, zastałem na naszej sali Łotyszy. Ogłoszono, że ma odbyć się rewizja. Obieciał mnie strach. W bocznej kieszeni munduru, który wisiał przy drzwiach, miałem plan ucieczki. Poza tym część rzeczy była już rozmieszczona po kieszeniach mego skórzanego lotniczego płaszcza. W naszej sali spało osiem osób.

Rewidowało nas trzech Łotyszy. Rozpoczęli od mego łóżka i od rewizji osobistej. Przy sobie nic nie miałem. W rzeczach także nic nie znaleźli. Rewizję robili bardzo szczegółowo. Na przykład, sprawdzano wszystkie karty do gry. Pomimo to szeregu schowanych rzeczy nie znaleźli, na przykład pistoletu, który był przybity pod nocną szafką. Zabrano wszystkie mapy, maski gazowe. Tymczasem ja pociłem się, jak wydobyć z kieszeni plan ucieczki. W pewnej chwili udało mi się sięgnąć do kieszeni, ale nic tam nie znalazłem. Plan był w drugiej kieszeni. Wreszcie udało mi się go wyciągnąć. Kolega zorientował się w moich kłopotach i zasłonił mnie. Schowałem plan pod piżamę, bo byłem już po rewizji osobistej. Udało mi się również wyciągnąć część moich map, odłożonych już na stół do zabrania. U mjr. Dąbrowskiego znaleziono plan ucieczki. Na szczęście Łotysz, który znalazł plan, nie zwrócił uwagi na naniesioną trasę ucieczki i odłożył do innych map, które później zabrano.

W czasie rewizji, najstarszy wśród nas szarż, płk Perkowicz (z armii) odmówił poddania się osobistej rewizji. Pomimo to rewizję przeprowadzono siłą. Na znak protestu ogłosiliśmy głódówkę. Tego samego dnia dowiedzieliśmy się, że do portu wchodzi bolszewicki pancernik „Kirov”. Na domiar wszystkiego w południe otrzymaliśmy umówiony sygnał, że tego dnia należy wykonać ucieczkę. Sytuacja stała się bardzo skomplikowana. Nie mieliśmy możliwości zawiadomić o rewizji i o zabraniu jednej kopii planu ucieczki. Odwołać samochody i kuter było niemożliwe. Ze względu na bolszewików był już najwyższy czas wiać. Z drugiej strony nie wiedzieliśmy, czy już przejrano mapy i czy jesteśmy już zdekonspirowani, ale map było dużo, więc czy w ogóle będą je przeglądać? Pomimo wszystko zdecydowaliśmy się uciekać.

Wszystko odbyło się według ustalonego planu. Podczas wieczornego sprawdzania obecności, wszyscy rozebrani leżeli w łóżkach. Po skończonej inspekcji, oznaki wojskowe zostały usunięte z mundurów. Na dany znak zaczęliśmy przekradać się do bramy. Ponieważ podoficer służbowy poszedł spać, nie budząc go przecięliśmy dzwonki alarmowe. Natychmiast po wyłączeniu światła wyła-

maliliśmy zamek pierwszej bramy i rzuciliśmy się do drugiej bramy. Mieliśmy szczęście, brama była nie zamknięta, a wartownik przy bramie, Żyd, tak się przeraził, że nie mógł strzelać. Później zeznawał, że myślał, że wyjechaliśmy konno. Trzeba przyznać, że efekt był silny. Sześćdziesiąt osób w zupełnej ciszy i ciemności biegnie po zamrożonej ziemi. Dopiero jak byliśmy poza drutami, rozpoczęła się strzelanina. Strzelali boczni wartownicy. Tylko doktor kpt. Kołaciński został ranny w szyję, kula otarła się o kręgosłup. Reszta biegła dalej. Chyba żaden bieg maratoński nie odbywał się w takim tempie. Prowadził porucznik marynarki Koziołkowski. Po drodze wypadł mi z kieszeni ręcznik. Mowy nie było o podnoszeniu. W dziesięć minut byliśmy na miejscu. Tylko nie było samochodów. Znaleźliśmy się w tragicznej sytuacji. Zaczęło się szukanie, kluczenie. Chowaliśmy się po rowach, przedzieraliśmy się przez jakieś krzaki, a w dalszym ciągu ani śladu po nikim. Co robić? Wreszcie po dwugodzinnych poszukiwaniach część decyduje się wracać do obozu, część będzie usiłowała przedostać się na Litwę. Ja decyduję się na Litwę. Tworzymy grupkę we czwórkę. Nasz plan: jak najszybciej odsunąć się od grupy powracających, obejść wkoło miasto, iść przez jakiś czas wzdłuż brzegu morza i dopiero wtedy skrócić ku Litwie. Trzeba przyznać, że nasza eskapada nie trwała długo. W dwie godziny później zostaliśmy złapani przez oddział policji, było ich około dziesięciu. Szliśmy polem wzdłuż jakiegoś rowu z żywopłotem. Wleźliśmy na nich nos w nos. Odprowadzono nas do miasta do komisariatu. Po drodze zdążyłem zniszczyć plan ucieczki. Iżycki zapomniał o planie. W ostatniej chwili przypomniałem mu, musiał go połknąć. W komisariacie, ponieważ znałem rosyjski, byłem przesłuchiwany przez jakiegoś dygnitarza policji. Przesłuchiwanie odbyło się bardzo poprawnie, niemalże przyjacielsko. Zeznawałem tak, jak umówiliśmy się, że był to protest przeciwko rannej rewizji, a w szczególności przeciwko osobistej rewizji płk. Perkowicza. W międzyczasie koledzy, którzy czekali w poczekalni, omalże nie zostali pobici przez policjantów. Z rana zjawiła się żandarmeria i z triumfem, pod bagnetami, odprowadzono nas do obozu. Zastaliśmy tam już prawie wszystkich w komplecie. Brakowało tylko paru. Złapano ich w ciągu następnych dwóch, trzech dni. Ostatniego złapano, kiedy myślał, że jest już na Litwie.

Podobno samochody czekały na umówionym miejscu, ale jak szoferzy usłyszeli strzelaninę, zlekli się i zwiali.

Jak nam później powiedziano, ucieczka z Estonii polskiej łodzi podwodnej, która bez przyrządów i map nawigacyjnych wypłynęła z portu i przez cały Bałtyk i Morze Północne dotarła do Anglii, posłużyła za pretekst do zajęcia Estonii przez Rosjan. Było to przed

naszą ucieczką. W obawie, by Rosjanie nie powtórzyli tego samego z nimi, Łotysze zrobili wszystko co mogli, by nas wyłapać. Przez radio wezwali ludność do pomocy w poszukiwaniu nas. Jednocześnie użyto cały garnizon w Libawie do wyłuskania nas z okolicznych rowów i krzaków w zasięgu kilkunastu kilometrów od twierdzy.

Blackpool, 5 lipca 1940 roku

Przez parę dni po naszej ucieczce zapanował ostry kurs. Na płk. Perkowiczę i mjr. Dąbrowskiego nałożono areszt domowy. Nam wolno było wychodzić z budynku tylko na dwie godziny i to każdy budynek o innym czasie. Obóz został obstawiony karabinami maszynowymi. Po godzinie dziesiątej wieczorem pomiędzy budynkami chodzili Łotysze z ręcznymi karabinami maszynowymi.

Widocznie jednak zdecydowano pozbyć się nas z Libawy. Któregoś dnia wsadzono nas do pociągu i przewieziono do obozu w Ulbroce, pod Rygą. W drodze wymijaliśmy pociągi z bolszewikami, którzy jechali do wyznaczonych im garnizonów na Łotwie.

W Ulbroce początkowo byliśmy izolowani tak samo jak w Libawie za drutami kolczastymi i z reflektorami. Dano nam jednak wewnętrzny samorząd. Po jakimś czasie pozwolono na odwiedzanie nas przez krewnych, którzy rozmnożyli się w cudowny sposób. Następnie zaczęto dawać przepustki do krewnych do Rygi. Z tym były już duże trudności. W Ulbroce poznałem pana Waleńskiego, lekarza spod Wilna. Okazało się, że jest naszym kuzynem, człowiek już stary, bardzo sympatyczny. Przez niego poznałem panią Lichtarowicz. Okazała mi ona dużo serca, nadzwyczaj miła starszka.

Umieszczono nas tutaj w dawnym pałacu jakiegoś kurlandzkiego barona. Przed nami było tam niemieckie sanatorium dziecięce, zlikwidowane przez Łotyszy wobec ewakuacji Niemców z krajów bałtyckich do Niemiec.

Blackpool, 6 sierpnia 1940 roku

W Ulbroce życie nasze ułożyło się znośnie. Nie było już codziennych sprawdzianów obecności. Wewnątrz obozu mieliśmy zupełną swobodę. Warunki mieszkaniowe były niezłe, tylko było bardzo ciasno. Wieczorem w umywalni ciepły prysznic. Z okien naszego pokoju był ładny widok na staw otaczający pałacyk. Komiczna historia była z łózkami. Do spania dostaliśmy dziecinne

łóżeczka o jakiś metr za krótkie dla nas. Było wiele śmiechu. Niektórzy usiłowali skrócić się w kłębek, by zmieścić się w łóżku. Inni wyłamali tylną poręcz i mieli nogi w powietrzu. Ja z kpt. Natkańskim, ustawiliśmy nasze łóżka w poprzek, dostawiliśmy zdobytą ławę i otrzymaliśmy całkiem wygodne łoże.

W pokoju spałem z kpt. Natkańskim, mjr. Skrzatem, por. Iżyckim, Szymkiewiczem, Kowalskim, Korpowskim i Jeleniewskim. Z tego Natkański, Iżycki, Korpowski i ja tworzyliśmy czwórkę, która usiłowała razem wiać na Litwę. Na czele obozu był płk Perkowicz, staruszek z Obrony Narodowej. Na parterze mieliśmy małą świetlicę z radiem. Zorganizowaliśmy lekcje angielskiego, francuskiego i niemieckiego. Poza tym mały kurs o lotnictwie, na którym byłem wykładowcą. Z czasem nasza izolacja zaczęła stopniowo się zmniejszać. Początkowo pozwolono krewnym odwiedzać obóz, przy czym sprawdzano pokrewieństwo. Ilość kuzynek zaczęła gwałtownie wzrastać (polska kolonia w Rydze), aż znaleźli się również kuzyni i kuzynki wśród Łotyszów. Ostatecznie w godzinach przyjęć gości było pełno. Przy tej okazji poznałem panią Lichtarowicz. Gdyby ode mnie zależało nadawanie odznaczeń osobom zasłużonym, ona otrzymałaby pierwszą. Całe swe życie poświęciła pracy wychowawczej, prowadziła polskie gimnazjum w Rydze, potajemne nauczanie. Żyjąc cały czas na obczyźnie, mogła być wzorem polskości.

U niej poznałem dwie nauczycielki Polki, nadzwyczaj sympatyczne, i młodą studentkę harcerkę, która oprowadzała mnie po Rydze. Ciekawe stare miasto, poza tym ładne nowoczesne dzielnice. Miasto całkiem zachodnioeuropejskie.

Nasze wyjazdy do miasta zaczęły się od wyjazdów na przepustki małżonków do żon przebywających w cywilnym obozie. Następnie przepustki rozszerzyły się. Nikt z urlopowanych nie próbował uciekać, bo po pierwsze podpisywał zobowiązanie przy wyjściu, a poza tym zaczęły przychodzić pocieszające wieści, że Łotysze będą wypuszczać nas. Chodziło więc o nierobienie zamieszania. Nastrój w obozie był dobry, nie było załamania po klęsce ucieczki. Większość stała myślała o tym, by wydostać się na zachód i dalej walczyć. Trzeba przyznać, że sytuacja nasza nie była do pozazdroszczenia. Codziennie mogliśmy spodziewać się, że załadują nas do pociągów i wyślą na SołóWKi. Szczególnie przykra była pozycja oficerów z dwójki¹⁰, a było ich około trzydziestu. Niestety dzięki stosunkom, jakie panowały w Paryżu, w naszej słynnej Reginie i w naszych placówkach dyplomatycz-

nych, wszyscy oni zostali w obozie, a obecnie prawdopodobnie są już na Sołówkach, o ile w ogóle jeszcze żyją.

Tymczasem temperatura życia obozowego zaczęła gwałtownie rosnąć. Nasz wyjazd z Łotwy stawał się coraz bardziej realny. Podobno wojskowe władze łotewskie zgodziły się nieoficjalnie na wypuszczenie nas. Miało to być wykonane po cichu, małymi partiami. W związku z tym wyłonił się problem kolejności wyjazdu. I tutaj dopiero zawrzało. Następnie przyszło wyjaśnienie, że pierwsi mają jechać lotnicy. Muszę pochwalić się, że tutaj postąpiliśmy wspaniałomyślnie, bo do pierwszych kolejek i to na wszystkich listach, a było ich wiele, wstawiliśmy marynarzy. Była lista układana przez dowódcę pułku Piotrowicza, ale nikt z nim się nie liczył, bo jak sam się skarżył, nawet w konsulacie nie chciano z nim rozmawiać. *Nota bene*, w tym czasie konsulat polski został włączony do poselstwa angielskiego. Drugą listę układał mjr Dąbrowski, trzecią mjr Skrzat. Wszystkie listy szły do poselstwa, z jednoczesnym rozwieszaniem piesków na autorach list konkurencyjnych. Ostatecznie w życie została wprowadzona lista mjr. Dąbrowskiego. Ja byłem uplasowany na niej całkiem nieźle, w trzeciej grupie. Trzeba przyznać, że lista była ułożona tak, jak należało się spodziewać: zamiast personelu latającego w pierwszej grupie było czterech majorów, oczywiście z mjr. Dąbrowskim na czele, wszyscy przeciwnicy zostali zepchnięci na koniec.

W związku z możliwościami wyjazdu zwiększyła się ilość przepustek. Zaczęliśmy przebierać się na cywili, odpruwać guziki i dystynkcje, zaopatrywać się w kapelusze (pieniądze z konsulat) i przerabiać płaszcze. I znowu nasi wodzowie nie popisali się. Na przykład, jeden z majorów, mając cywilne ubranie, sprawił sobie nowe, oczywiście za pieniądze z konsulatu. To samo z jesionką. Drobiazgi, a nieładnie, bo reszta przerabiała tylko mundury.

Chciałbym tutaj wspomnieć, że sprawy pieniężne były u nas bardzo krytyczne. Przez cały czas pobytu na Łotwie nie otrzymaliśmy ani centa. To prawda, że rząd łotewski przyznał nam po 12 łatów na osobę (15 zł), ale nie wydał zarządzenia wykonawczego i pieniędzy tych nie oglądaliśmy do końca naszego pobytu na Łotwie. Mieliśmy złote, ale oficjalnie były one bez wartości. Natomiast na czarnym rynku ruch był bardzo ożywiony (Żydzi wywozili złotówki na Litwę i do Kraju). U nas w obozie dawano 200 zł za łata, a w mieście był okres, że dawano 15 zł za łata. Paru kolegów nieźle zarobiło na tym.

W mieście byłem dwa albo trzy razy. Raz spóźniłem się na autobus i musiałem wracać piechotą w nocy nie znając drogi,

podczas silnej zamieci. Myślałem, że nie dojdę. Ale później wypogodziło się i droga była jak w bajce przy poświęceniu księżyca.

Wyjazd z Łotwy odbywał się według następującej procedury. Na dziesięć minut przed odjazdem autobusu przychodził oficer łotewski i mówił, że „ci a ci” mają za dziesięć minut być z rzeczami poza obozem. Szczęśliwcy jechali do Rygi, załatwiali tam sprawy paszportowe i czekali na miejsce w samolocie do Sztokholmu. Trwało to dwa do trzech dni. Ja byłem w grupie dziesięciu, którzy lecieli specjalnym samolotem szwedzkim Ju52.

Z przykrością muszę znowu podkreślić, że bałagan w naszym konsulacie był niesamowity. Pan Szembek, który był kierownikiem konsulatu (oficjalnie już angielskiego po zlikwidowaniu naszego poselstwa na Łotwie), łaskawie urzędował od 11-tej rano do 2-giej po południu. Szereg samolotów poszło z wolnymi miejscami, dzięki niedbalstwu naszych władz. Nie mieli czasu na przygotowanie dokumentów dla odlatujących. Meldunki o tym składano i w Sztokholmie, a później i w Paryżu, z zerowym skutkiem.

Z angielskim dokumentem w kieszeni, jako inżynier, pół po wojskowemu, pół po cywilnemu, zająłem miejsce w samolocie niemieckiej produkcji, ze szwedzkimi znakami. Haneciu najdroższa, kiedy poczułem się w powietrzu, poczułem się znowu wolnym.

FRANCJA

Był to mój pierwszy lot nad morzem i pierwszy lot nocny. Wreszcie Sztokholm w powodzi światła, iluminacja przedświąteczna. W sześć godzin byliśmy w innym świecie. Lądowaliśmy o godz. 11.30.

Porozmieszczano nas w hotelikach. Ja dostałem wyjątkowo skromny. Następnie zabrano nas do prawdziwego szwedzkiego *smorgasboard'u*. Możesz sobie wyobrazić, jak się obżeraliśmy.

Do Szwecji wjechałem (ściśle mówiąc, wleciałem) przy pomocy bardzo niezwykłego dokumentu: *Polish Emergency Certificate*, wydany przez brytyjski konsulat w Rydze, podpisany przez „*H.M. Consul in Charge of Polish Consular Interests in Latvia*”. Występuję w nim jako inżynier. Dokument ten mam jeszcze przy sobie.

Sztokholm to miasto bardzo ciekawe, olbrzymi ruch przedświąteczny, powódź światła. Dostaliśmy po 6 koron na dzień, z tego 3 na hotel. Widzieliśmy się z polskimi internowanymi marynarzami, biedacy zostali tam uziemieni. Nie było mowy o ich wydostaniu się stamtąd. My oficjalnie byliśmy cywilami, więc nie byliśmy internowani i swobodnie mogliśmy wyjechać ze Szwecji.

Wigilię spędziłem w hoteliku na spakowanej walizce. Zjedliśmy trochę dzemu pomarańczowego z chlebem, podzieliliśmy się opłatkiem, który miałem z domu i o 10-tej wieczorem wsiedliśmy do pociągu do Oslo. Następnego ranka byliśmy w Oslo. Przez dwie godziny łąziłem po mieście (miałem chleb, znalazłem go na dworcu). Tłumy ludzi z nartami jechały w góry na święta. Z Oslo wyjechaliśmy do Bergen, przejeżdżaliśmy przez najwyższe szczyty wśród niesamowitej śnieżycy.

W Bergen spędziliśmy dwa dni. Nadzwyczaj ciekawe miasteczko, podobno obecnie spalone. Pogoda ładna, śnieg. Byliśmy

zaproszeni na jakąś świąteczną zabawę, nie pamiętam przez kogo zorganizowaną.

27 grudnia 1939 roku załadowaliśmy się na statek S.S. Iris. Dostałem pojedynczą kabinę I klasy. Powiedziano, że płyniemy do Newcastle, godzina wyjazdu nieznana. Przez 18 godzin byliśmy ukryci, nie wolno było wyglądać na pokład. Ruszyliśmy o drugiej w nocy. Ogólna radość. Znalazł się alkohol. Trwało to aż do wyjścia okrętu z fiordu. W grudniu Morze Północne potrafi być całkiem burzliwe. W pół godziny po wyjściu na otwarte morze jadalnia świeciła pustkami, pozostali w niej ci niezłomni, z Adamem Rudzkim na czele. W drodze, w obawie o niemieckie łodzie podwodne, zmieniliśmy kurs na Aberdeen, gdzie też i lądowaliśmy.

Nareszcie jesteśmy na wymarzonej angielskiej ziemi. Schodzimy z S.S. Iris, jest wieczór, mamy trochę czasu do pociągu do Londynu, gdzie mamy zameldować się. Trzeba jakoś uświęcić, upamiętnić ten moment, kiedy nareszcie dotarliśmy do naszego celu. Aberdeen w grudniu, po ciemku w deszczu, w czasie wojny, nie jest miejscem zbyt atrakcyjnym. Szukamy jakiegoś lokalu, z którym moglibyśmy utożsamić ten przełomowy punkt w naszej wędrówce do czynu zbrojnego. Wreszcie widzimy światło (zły *blackout*), stopnie prowadzące w dół do jakiejś knajpy. Schodzimy i cóż widzimy? Tłum siedzących kobiet, bez słowa robiących na drutach. To wysiłek dla wojny, pewnie skarpetki albo szaliki dla wojska. Smutni zawróciliśmy na dworzec kolejowy, aby tam czekać na nasz pociąg do Londynu.

Do Londynu dotarliśmy 30 grudnia 1939 roku i byłem tam do 18 stycznia 1940 roku. Mieszkałem razem z Adamem Rudzkim, z którym dosyć zżyliśmy się. Znowu znalazłem się w państwie wojującym. Balony zaporowe nad miastem, *blackout*, schrony w wypadku nalotów lotniczych. Maski gazowe, z którymi Anglicy nie rozstawali się. Dla nas uprzejmi, chyba poczuli, że nam nie pomogli.

Jak pamiętasz, w Anglii byłem przed wojną z wycieczką Sekcji Lotniczej, zwiedzając angielski przemysł lotniczy. Tym razem patrzyłem, jak ten przemysł działa. *A propos* przemysłu, działka przeciwlotnicze w Hyde Parku były polskiej produkcji.

Z naszej grupy paru zostało w Anglii, reszta ruszyła do Francji. Z Londynu wyruszyliśmy 17 stycznia 1940 roku do New Haven, i 18 stycznia wylądowaliśmy w Dieppe. Tegoż dnia zjawiliśmy się w Paryżu.

Dnia 19 stycznia 1940 roku zameldowaliśmy się w koszarach Bessier. Po dwóch dniach dostałem przydział jako dowódca plutonu na stacji zbiorczej Dugny przy le Bourget.

Paryż, 27 lutego 1940 roku

Jestem na stacji zbiorczej w Dugny. Jest to wojskowa część Le Bourget, położona na południowo-zachodniej krawędzi lotniska. Usiłujemy z rozbitków polskiego lotnictwa, które przeważnie z Rumunii dostało się do Francji, utworzyć coś podobnego do wojska. Ja sam mieszkam w Paryżu w hotelu Sorbonne, rue de La Sorbonne, tak jak i reszta oficerów rozsypanych po Paryżu. Dojeżdżam do lotniska. Podoficerowie i szeregowi są zakwaterowani w murowanych koszarach w Dugny. Początkowo koszary te nie były opalane, więc co zaradniejsi zaczęli rozbierać części budynków na opał. Żywność i wino było dostarczane, ale ani centa na jakieś osobiste wydatki, np. pasta czy też szczerbka do zębów. Brak wszystkiego. Stopniowo sytuacja poprawiała się, ale trzeba było na siłę wyciskać wszystko od Francuzów, chociaż mają pełne magazyny. Na wstępie o jakiejś dyscyplinie w ogóle nie było mowy. Rozpoczęliśmy od tego, że poszczególne sale miały nazwijmy to przedstawiciela do pobierania jedzenia. Następnie ustalono listy zamieszkałych na salach, zbiórki celem wydawania papierosów czy czegoś podobnego, ochotnicze modlitwy poranne, wreszcie podział na stopnie i weryfikacja danych osobistych. Praca konieczna, ale nie powiem, że zawsze przyjemna. Tą metodą zaczęło znowu powstawać wojsko.

O nastrojach panujących w Paryżu niech świadczą dwa następujące przykłady.

Którejś nocy zdecydowałem się wrócić na piechotę z Place de L'Etoile do mego hotelu obok Sorbony, to znaczy w poprzek całego Paryża. W tej nocnej wędrówce spotkałem dwóch policjantów i trzech cywili. Tak wygląda Paryż w nocy w czasie wojny.

Przy pierwszym alarmie lotniczym tej wojny w Paryżu pozostałem w moim łóżku, nie traktując tego poważnie. Następnego rana moi koledzy oświadczyli, że powinienem żałować mego lekceważenia przepisów, bo do schronu w popłochu zbiegła cała pleć piękna w bardzo niekompletnych strojach.

Paryż, 6 marca 1940 roku

Nareszcie udało mi się wywalczyć, że przy ostatecznym ustalaniu obsady stacji zbiorczej w Le Bourget zostałem pominięty. Musiałem stoczyć o to batalie z pułkownikiem, majorem, poprzez kpt. Urbańskiego, aż wreszcie przy pomocy Bolka Korpowskiego

dopiąłem swego, jadę do Lyonu. Zastanawiałem się, czy nie robić starań o przydział do Anglii, mam do Anglików zaufanie, poza tym wiem na pewno, że personel techniczny lata u nich, tylko boję się badań lekarskich, bo są u nich bardzo ostre.

Tutaj nastroje na ogół dobre. Mam przekonanie, że nie ma mowy o jakichś kompromisach. Ton prasy bojowy. Zdaje się, że rozmowy amerykańskie w Berlinie nie są groźne. Na froncie nic się nie dzieje. Z Finami źle, cofają się. Zdaje się, że alianci dadzą im pomoc, kiedy będą już przez Rosjan zupełnie rozbici.

Lyon, 19 marca 1940 roku

Od czterech dni jestem w Lyonie. Mój wyjazd z Paryża był dosyć nieoczekiwany. Rozpoczęło się od tego, że zacząłem robić starania, by dostać się do grupy angielskiej. Okazało się jednak, że oficerów technicznych mają dosyć. Wtedy zgłosiłem się na strzelca płatowcowego, z tym, że muszę zrezygnować ze stopnia oficerskiego na czas wojny. Poszedłem na badania u Anglików i odpadłem ze względu na wzrok.

Tymczasem Bolek Korpowski zaproponował mi, że mogę na jutro wyjechać do Lyonu z tym, że prowadzę transport żołnierzy. Zgodziłem się.

Ostatni wieczór w Paryżu spędziłem obchodząc tak zwane Katarzynki, to znaczy dwudziestopięciolecie panny Danielle. Francuzka, mieszkająca o dwa piętra wyżej w moim hotelu, narzeczona porucznika lotnictwa francuskiego, zaprosiła mnie na tę uroczystość. Przyniosłem jej pięć tulipanów, była tym zachwycona. Skończyło się na tym, że całe towarzystwo się urzęnęło i musiałem roznosić ich po pokojach.

Wyjeżdżałem z Paryża z przyjemnością. Przez sześć tygodni siedzenie i oczekiwanie z dnia na dzień na wyjazd nie było zabawne. Nie można było nic zorganizować, nawet nauki języka. W tym czasie bardzo zbliżyłem się z Adamem Rudzkim. Z pozoru trochę cynik, w gruncie rzeczy romantyk. W chwili wybuchu wojny był dyrektorem Portu Gdańsk, co na jego trzydzieści siedem lat było całkiem niezłym osiągnięciem. Nieraz prowadziliśmy z nim dyskusje polityczne. Na ogół byliśmy zgodni, z tym, że on był stanowczo wrogo nastawiony do Kościoła. Co nie przeszkadzało, że co niedziela zachodziliśmy do jakiegoś kościoła, często do Notre Dame. Poza tym ja byłem optymistą, a on pesymistą. Optymizm mój znalazł wyraz w zakładzie z Bolkim Korpowskim, że w tym roku Niemcy zostaną rozbite. Niewątpliwie rozmowy z Adamem były bardzo ciekawe. Dużo wi-

dział, znał ciekawych ludzi, był dobrze poinformowany w sprawach gospodarczych. Przez cały czas pobytu w Paryżu byliśmy stale razem. Toteż z przykrością żegnałem się z nim.

Wyjechaliśmy wieczorem z Dworca Lyonńskiego. Jechało nas 10 oficerów i około 100 podoficerów i szeregowych Transport szeregowców prowadził kto inny. W przedziale byłem z ppor. Smykiem, młody sympatyczny chłopak. Do Lyonu przyjechaliśmy nad ranem. Wynajęliśmy we dwójkę hotelik, przespaliśmy się dwie godziny i o godzinie 9-tej rano, 15 marca 1940 roku zameldowaliśmy się na stacji zbiorczej w *Foire*, Lyon. *Foire* (targi) są to budynki położone nad brzegiem Rodanu, ciągną się one wzdłuż alei. Po drugiej stronie alei, ładny park (*Parc de la Tête d'or*). W ostatniej olbrzymiej hali umieszczono nasze wojsko. Hala nowoczesnej konstrukcji, żelbetowa, o całkowicie oszklonym dachu i betonowej posadzce, doskonale nadawała się na ekspozycję na przykład samochodów. Hala ta przez całą zimę służyła za mieszkanie dla naszego wojska. Zorganizowano jakieś prowizoryczne, a raczej symboliczne, ogrzewanie. Na gołym betonie leżały cienkie sienniki. Bez ciepłej bielizny i kocy musieli ci ludzie przecierpieć kilka zimowych miesięcy. Podobno sporo poszło do szpitala. Kiedy zameldowaliśmy się w Lyonie, panował tam już dobry nastrój, była wiosna, ciepło, żołnierze przeważnie mieli już mundury, był porządek. Poza tym to, że nasi myśliwcy już zaczęli latać z pobliskiego lotniska, niewątpliwie wpłynęło na poprawienie nastroju. Jednym słowem wojsko poczuło się znowu wojskiem. Miałem przyjemne spotkanie z podoficerami z 55 eskadry z Lidy, do której przed wojną byłem przydzielony i latałem jako rezerwista. Zdaje mi się, że mnie lubili. Spotkałem sporo znajomych oficerów. Roboty żadnej nie dostaliśmy, mamy czekać, co też robimy. Wynajęłem w mieście pokój u jakiejś staruszki Francuzki za 200 franków miesięcznie, następnie znalazłem prywatne obiady za 12 franków. Mają one tylko jedną wadę, że dużo chodzi tam Polaków. Tą metodą nigdy nie nauczę się francuskiego.

Lyon, 7 kwietnia 1940 roku

Przedwcześniej miałem bardzo przyjemną niespodziankę. Odczytano mnie na liście kandydatów na szkolenie w pilotażu, jako posiadającego już przeszkolenie na RWD8. Przeszkolenia takiego nie miałem i w mojej ewidencji tego nie podawałem, bo byłoby to kłamstwem, ale nie mam zamiaru prostować tej pomyłki, bo i tak będą szkolić od początku. Boję się tylko lekarzy, jak z moją

rupturą i oczyma? Będę się bronił. Jedyna okazja. O ile uda mi się przeszkolić, będzie to najlepszy kawał.

Nas jest tutaj bardzo dużo. Gdziekolwiek się nie ruszysz, wszędzie spotkasz Polonusów. W Grenobli i w górach i w Vienne, wszędzie polscy lotnicy. Muszę przyznać, że zachowują się przyzwoicie. Dziwny jest stosunek oficerów francuskich do nas. Na przykład w Dugny jadalismy we wspólnym oficerskim kasyynie, ale absolutnie bez nawiązania żadnego kontaktu.

Haneczko kochana, dużo myślałem o przyczynach naszej klęski. Dużo dyskutowalismy, wiemy, że sami nie byliśmy w stanie się obronić. Jeszcze w dzisiejszej gazecie jest wywiad z generałem Ironside, który twierdzi, że gdyby Niemcy uderzyli na nich na początku, mogliby złamać aliantów. „*Si les Allemands avaient lancé leur attaque au début, ils auraient pu nous user*” (Paris-Soir, 7 avril 1940). Z drugiej strony wiemy, że nasza obrona nie była taka, jaka mogłaby być. Wiemy, że nie mogło być większego bezhołowania. Zupełnie nie wyczuwało się, że istnieje jakieś naczelne dowództwo. Do wojny nic nie było przygotowane. Bardzo to słaba pociecha, że i alianci również nie byli przygotowani. To bardzo przykre samopoczucie, być członkiem rozbitej armii. Sądzę, że Belgowie w 1914 roku czuli się lepiej od nas.

Wiem, że poszczególne eskadry zrobiły swoje. Z 55 eskadry połowa oficerów, z dowódcą eskadry kpt. Skibniewskim, zginęła. W jednej z eskadr zginęli wszyscy. Tylko dzięki temu można bez wstydu nosić mundur. A w każdej rozmowie zamknąć Francuzowi usta, że jak dotychczas oni jeszcze nie walczyli, że pozostawili nas samych pomimo głośnych obietnic. Ale do tego wszystkiego trzeba rozmowy, a fakt pozostaje faktem, że nasi wodzowie poprowadzili wojnę nieudolnie. Trzeba im przyznać, że sytuacja była wyjątkowo ciężka, no ale na to powinni byli być przygotowani, a oni sądzili, że wojny w ogóle nie będzie.

Któregoś dnia odbyła się u nas na Bron (wojskowe lotnisko pod Lyonem) wielka uroczystość z Sikorskim na czele. Pierwsi myślicy odeszli na front. Ja na uroczystości nie byłem, bo mam przepisywać szary mundur, a większość tutejszych Polaków ma granatowe, tak jak Francuzi. Adiutant bał się odpowiedzialności — a jednak nic się nie zmieniło. Oczywiście na uroczystości było sporo siwych mundurów. Podobno uroczystość wypadła bardzo dobrze. Była pochwała w miejscowym rozkazie francuskim itd.

Lyon, 12 maja 1940 roku

Nareszcie zaczęła się wojna. Dnia 10 maja 1940 roku obudziły

mnie z rana strzały armatnie. To D.C.A. (*Defense Contre Avion*) rozpoczęła swoją pracę. Trzeba przyznać, że niebo było usiane wybuchami. Niestety wynik był taki, że później znajdowaliśmy pełno odłamków od granatów, a nie szczątków Dornierów. Ze-strzelony był tylko jeden i to zdaje się, że przez myśliwca. Nalot trwał prawie dwie godziny, a wykonywało go tylko 9 maszyn. Wynik: 18 zabitych i około 40 rannych na lotnisku. Zaskoczenie zupełne, lotnisko nieprzygotowane. Zabitych 9 Francuzów i 9 Polaków. W południe dowiedzieliśmy się (byliśmy na Sportach), że Niemcy wkroczyli do Belgii, Holandii i Luksemburga. Po południu znowu alarm z bombardowaniem Bron. Bombardowała jedna maszyna, reszta została rozpędzona. Na lotnisku trochę paniki. Wśród starszych przyków dużo paniki. W hotelu w Lyonie pani Rudzka, kuzynka Adama, musiała przynieść ubranie z pokoju kpt. (lot) Sobańskiego, bo on zwiął do „abri” w piżamie i bał się wrócić do siebie do numeru, aby się ubrać.

Dowiedziałem się, że podobno zanim dostanę się na pilotaż, mam pójść na staż w charakterze kierownika handlowego małej wytwórni przemysłu pomocniczego. Zupełnie mi to nie odpowiada, wolę do eskadry na oficera technicznego.

Norwegia i Belgia bronią się. Niemcy stosują na szeroką skalę desanty spadochronowe i dywersje. Alianci wkroczyli do Belgii. Bardzo silne działanie lotnictwa. Podobno pierwszego dnia stracono szwabom około 200 samolotów. Anglicy i Francuzi bombardują lotniska. Włosi tymczasem czekają. Dzisiaj byłem na pogrzebie zabitych przy bombardowaniu, ale pogrzeb był przerwany przez alarm.

Po południu zwiedzałem z panną Gayet stary Lyon. Ostatnio wydaje trochę za dużo pieniędzy.

Lyon, maj 1940 roku

Dzisiaj przyniósł Rylski wiadomość od Turskiego, że podobno mój brat Włodzimierz¹¹ i teść¹² zostali aresztowani i nie ma o nich wiadomości od grudnia. Nic z tego nie rozumiem. Prze-

11. Włodzimierz D. Sylwestrowicz, doktor medycyny. Wybuch wojny zastał go na wakacjach we Francji. Poprzez Jugosławię i Rumunię powrócił do Warszawy. W czasie rewolucji rosyjskiej w 1918 roku, 14-letni chłopak uciekł z domu i podając, że ma 16 lat dołączył do Brygady Syberyjskiej. Po roku został zwolniony do rodziny jako nieletni.

12. Tadeusz Urbanowicz, ojciec Hanki. Dyrektor Banku Związku Spółek Zarobkowych w Warszawie.

cież Włodek operował Hanke i pracuje w Warszawie. Muszę to wszystko wyjaśnić, jakieś nieporozumienie, tym niemniej nie z najmiłszych.

Haneciu najdroższa, znowu nabieram nadziei, że wojna skończy się w tym roku. Daj Bóg. Ziuk wyjechał z Coëtquidan. Jest teraz w pierwszej dywizji, obecnie jako oficer kasynowy. Zrobił mu jakieś świństwo.

Lyon-Bron, 19 maja 1940 roku

Kochana Haneczko! Myślę stale o Tobie. Bardzo mi jest czasem ciężko, ale trzeba przetrzymać. Ja jestem zdecydowanym optymistą. Wierzę, że wszystko skończy się dobrze. Nie mam wątpliwości, że Niemcy zostaną pokonani, chociaż jak dotychczas stale idą naprzód. Mam wrażenie, że w tej chwili odbywa się decydująca rozgrywka.

Belgia jest prawie cała zajęta. Okazało się, że Francuzi na granicy belgijskiej nie mają linii Maginota. Trwają tam bardzo ciężkie walki. Sedan i Liège bronią się. Zdaje się, że pomimo posuwania się naprzód Niemcy stracili rozpęd i mają olbrzymie straty. Francuzi są zaniepokojeni, dopiero teraz zrozumieli, że to nie są żarty, wciąż wierzyli w Linie Maginota i przypuszczali, że im nic nie grozi.

Bruksela i Antwerpia oddane. Obecnie linia frontu przebiega następująco: Rzeka Dendre - Avesnes - Vervins - Rethel - Sedan - Montmedy, z tym, że Niemcy są na zachód od Avesnes - Vervins.

W Paryżu znowu zmiany gabinetu. Wszedł marszałek Pétain jako wicepremier, Daladier objął sprawy zagraniczne, obronę narodową objął premier Deynaud. Mylą się Francuzi, o ile przypuszczają, że zmianami gabinetu zwyciężą. Wśród ludności zaniepokojenie, pewne przynębienie, ale nie ma mowy o panice.

Widziałem wczoraj nowe maszyny francuskie: Amiot i Breguet, niewątpliwie udane. Przez lotnisko idą maszyny na północ. Wszyscy nasi odeszli. Zdaje się z Włochami tymczasem spokój. W dalszym ciągu nie wydaje się prawdopodobne wystąpienie Włoch przeciwko aliantom. Mam wrażenie, że Ameryka wtrąciła swe trzy grosze i to skutecznie.

U nas nie ma nawet alarmów, całe lotnictwo nieprzyjaciela na froncie belgijskim. Co będzie z nami, nie wiem. Czekamy na maszyny. Ja przypuszczam, że wobec olbrzymiego zniszczenia lotnictwa na froncie, albo już zaczną szkolić nas, albo użyją jako obserwatorów. Tymczasem siedzę na lotnisku w hangarze z pięknym widokiem na lotnisko i tłumaczę z francuskiego na polski

instrukcje użytkownika samolotu myśliwskiego. Moim wodzem jest obecnie mjr Suchos, człowiek niegłupi, sympatyczny, jak na wojskowego wyjątkowo niewojskowy. Poza tym razem ze mną pracuje Adam Rylski, Malinowski (był moim pierwszym wodzem w PZL u Praussa), Turowicz i Rusin (dyrektor tramwajów we Lwowie). Wszystko inżynierowie, towarzystwo nieliczne, ale dobrane. Jest jeszcze inż. kpt. Luźniak (byłem razem z nim w podchorążówce) i dwóch inżynierów ppor. rez., których nazwisk nie pamiętam. Piszemy i spoglądamy na niebo, czy nie czas wiać do rowów, które są położone dosyć niefortunnie: z jednej strony prochownia, z drugiej i trzeciej hangary, z czwartej budynki koszarowe. Jednym słowem gdzie nie będą bombardować, zawsze trafią w te rowy, jak to praktyka wykazała z poprzedniego bombardowania. Trzeba jednak przyznać, że humory są dobre. *A propos* bombardowania, to ludzie częściej spoglądają tutaj na południe niż na północ, i pocieszają się, że włoskie maszyny są już przestarzałe.

Po ostatnim bombardowaniu wytworzyły się w Lyonie bardzo przykre stosunki. Rozeszły się wśród ludności pogłoski, że Polacy są winni stratom. Że kilku uciekło do Niemiec razem z samolotami, że kilku rozstrzelanych i temu podobne bzdury. Przedwczoraj w prasie ukazały się krótkie artykuły, bardzo dobrze napisane, przypominające Lyończykom, że samoloty, które widzą nad sobą, są pilotowane przez Polaków i że to oni bronią Lyonu przed nieprzyjacielem. Zdaje się, że to pomogło. Chociaż w dalszym ciągu towarzystwo Polaka chyba trochę kompromituje Francuzki. Jednym słowem trudno mówić o specjalnie serdecznych stosunkach.

Wczoraj byłem zaproszony do Mlle Gayet. Było parę Francuzek oraz panna Kosko i Makowski. Trwało to wszystko godzinę.

Lyon, 23 maja 1940 roku

Kochana Haneczko! Miałem bardzo przykre dni. Przedwczoraj wieczorem była deklaracja premiera Reynaud, wygląda na zupełną klęskę Francji. Wiem, że zrobiła ona ogromne wrażenie na Francuzach, szereg kobiet płakało. Z ciężkim sercem poszedłem spać. W nocy obudziłem się i nie mogłem zasnąć. Przypominała mi się noc w Brwinowie przed moim wyjazdem. Dzisiaj jestem zupełnie spokojny i zupełnie pewny zwycięstwa. Wczoraj dostałem wiadomość od Wojciecha Dłużewskiego, że Włodek został aresztowany i że do 25 kwietnia nie został jeszcze

zwolniony. Boję się nawet myśleć, co dzieje się z Wami. A ja siedzę w Lyonie i tłumaczę instrukcje.

Lyon, 4 czerwca 1940 roku

Chociaż dotychczas zwycięstw nie było, nie jest tak źle jak wygląda. Pomimo haniebnej zdrady króla belgijskiego, udało się Anglikom i Francuzom przedostać do Dunkierki. Trzeba im przyznać, że tym razem dobrze się bili, nie przypuszczałem, że wydadzą się. Lotnictwo angielskie spisuje się doskonale, codziennie ponad 70 maszyn niemieckich idzie na szmelc. Francuzi także rzucili na front wszystkie swoje stare graty i robią swoje. Naszych sporo poszło na front. Część wyruszyła wczoraj do Marsylii, podobno po amerykańskie maszyny. Trzeba przetrzymać jeszcze ze dwa miesiące, a wszystko będzie dobrze, ale tymczasem będzie bardzo gorąco, tym bardziej, że spodziewamy się z dnia na dzień zobaczyć nad sobą Włochów. Dzisiaj ci makaroniarze mają wielką radę faszystowską. Tylko zdaje się, że jak oni ruszą, to i Ameryka ruszy.

Przedwczoraj podpisałem oświadczenie, że zgadzam się jechać do eskadry jako brygadzysta lub mechanik, może z tego coś będzie, pilotażowi to nie przeszkadza, jak będzie aktualne to ściągną. Dostałem kartkę od Ziuka, zmartwił się Włodkiem.

Drugiego czerwca mieliśmy piękne bombardowanie na Bron. Około 25 maszyn złożyło nam wizytówki. Przeważnie setki, ale było kilka pięćsetek (bomby 500 kilogramowe). Efekt dosyć nieprzyjemny. Naszym schronem były dawne fortyfikacje, projektowane przeciw artylerii. Nad nami cement i warstwa ziemi, ale jedna ściana otwarta na fosę, za którą wał ziemny. Pomimo względnego bezpieczeństwa, szok wybuchu w pobliżu pięćsetki, widok latających w powietrzu belek, to wszystko robi wrażenie. Lekkie drganie rąk, czego nie można pokazać szeregowcom, którzy są naokoło ciebie. Kiedy po odwołaniu alarmu wyszedłem na lotnisko, spotkałem francuskiego oficera lotnictwa, szedł nieprzepisowo ubrany, brakowało mu tylnej części portek; przypuszczałem, że podmuch bomby. Szedł blady, niepewnym krokiem i raczej fraszliwy. Straty w ludziach nie były duże, tylko kilku zabitych. Szereg budynków porozbijanych, hangary nie ucierpiały. W naszym biurze (drewniany budynek) ściany, sufit i podłogi przestały być pionowe lub poziome. W wyniku musieliśmy się przeprowadzić do miasta.

Podczas nalotu na Bron, jedyna maszyna, która zaatakowała bombowców, to była polska. Jeden z naszych myśliwców, ppor.

Kalpas zaatakował sam dziewięć maszyn, ponieważ leciał na prze-
starzałym myśliwcu francuskim, więc w wyniku zestrzelono jego.
Jutro pogrzeb; dostał Croix de Guerre.

Bezpośrednio po bombardowaniu pojechałem na poranną her-
batkę w prywatnym francuskim domu, specjalnie zorganizowaną
dla Polaków. Był Makowski i inż. Kosko z siostrą. Zbieraliśmy
truskawki, czereśnie, córka państwa domu śpiewała, ma silny
głos, syn gospodarzy na froncie w oddziałach pancernych. To
wszystko razem trochę niesamowite.

Lyon, 11 czerwca 1940 roku

Wczoraj minął równo miesiąc od początku natarcia niemiec-
kiego. Wczoraj wieczorem Włochy przystąpiły do Niemiec.
Alianci wycofali się z Norwegii. Z tego wszystkiego chyba naj-
bardziej podłą politykę prowadzi Rosja.

Kocik mój najdroższy, wczoraj z rana zapisałem się na ochot-
nika jako strzelec samolotowy. Po południu dostałem kartkę:

*Witek! Hurra, hurra, jesteś już na liście, mam ją ze sobą,
jestem zajęty, jutro będzie odczytana o 8.15 na Sezie,
wyjeżdżamy razem. Bądź na Sezie rano, mjr W., nasz wódz,
wyda dyspozycje. Pas zabierz, zostawiam.*

Ściskam. C z e s i e k

Zdaje się, że będę latał. Nie będziesz miała żalu do mnie
za to. Wiesz, że to mój obowiązek. Wczoraj cały dzień myślałem
o Tobie. Dzisiaj o ósmej rano mam być na Sezie i dowiedzieć
się, kiedy jedziemy. Możliwe, że jeszcze dzisiaj. Przeszkolenie
ma trwać od jednego do dwóch tygodni.

Lyon, 12 czerwca 1940 roku

Dzisiaj o szóstej wieczorem wyjeżdżam z Lyonu. Pożegnałem
się z moją staruszką, u której mieszkalem na Avenue de Saxe 1.
Z rozczulenia, że idę bronić Francję, nie policzyła mi za ostatnią
filiżankę kawy, którą dostałem od niej przed odejściem.

Andrezieux, 14 czerwca 1940 roku

Dzisiaj, według komunikatu, wojska francuskie odstąpiły od
Paryża.

Andrezieux, 16 czerwca 1940 roku

Jestem w małym miasteczku nad Loarą, niedaleko (16 km) od St-Etienne. Jest tutaj nasz ośrodek wyszkolenia ziemnego. Mieliśmy być tutaj dwa tygodnie, ale zdaje się jutro wieczorem odjeżdżamy. Ja jestem w grupie strzelców płatowcowych. Z frontu wiadomości coraz gorsze. Podobno zajęty Dijon. Trzeba dużo optymizmu, by nie utracić wiary w zwycięstwo.

Argeles, 21 czerwca 1940 roku

Haneciu. Jestem o parę kilometrów od granicy hiszpańskiej, w miejscowości letniskowej. Mamy wyjechać z Francji, gdzie — nie wiadomo.

W pociągu pomiędzy Carcassonne a Toulouse, 22 czerwiec 1940 roku. Dnia 17 czerwca rano oświadczone nam, że wszystkie oddziały mają tworzyć ośrodki obrony przeciwpancernej w miejscowościach, gdzie stoją. My mieliśmy bronić odcinka Loary koło Andrezieux. Podzielono nas na oddziały i wyznaczono odcinki, które mieliśmy umocnić. Była mowa o wysadzeniu w powietrze mostu na Loarze. Ale to wszystko było jakimś smutnym nieporozumieniem. Właśnie na plac zajęchały ciężarówki, z których zaczęli wyładowywać się zdemobilizowani już z wojska Francuzi, rozradowani, szczęśliwi, „*la guerre est finie*”.

Wieczorem przyszedł rozkaz, by być na dworcu — mamy wyjechać. Całą noc spędziliśmy na oczekiwaniu. Następnego rana ruszyliśmy na południe. Jechaliśmy przez St-Etienne doliną Rodanu do Avignon, Beziers (nad Morzem Śródziemnym) i stąd znowu na północ do St-Affrique w masywie centralnym. Tam, według rozkazu sprzed tygodnia, miało zgrupować się nasze lotnictwo. Przyjechalśmy tam wieczorem 19 czerwca, a następnego dnia w południe załadowaliśmy się do wagonów, wyfasowaliśmy karabiny i znowu na południe.

21 czerwca z rana obudziliśmy się w miejscowości Argeles, o parę kilometrów od granicy hiszpańskiej nad brzegiem Morza Śródziemnego. Spotkałem tam Władka Marczyńskiego. Walczył z brygadą zmotoryzowaną gen. Maczka, w artylerii przeciwczołgowej. Tegoż wieczora załadowaliśmy się znowu do wagonów i znowu ruszyliśmy. Początkowo mówiono, że załadujemy się o 8 km w porcie na okręty, ale następnie okazało się że jedziemy w kierunku na Toulouse, a gdzie dalej — zobaczymy. Tyle chronologii.

Haneciu kochana. Francja przegrała tę wojnę w haniebny spo-

sób. Młodzież po prostu nie walczyła. Zupełnie nie znieśli naporu wojsk niemieckich. Działanie lotnictwa niemieckiego zdemoralizowało oddziały. Francja nie była przygotowana technicznie do wojny. Sprzęt, chociaż może przestarzały, mieli. Podobno Francuzi mieli więcej czołgów niż Niemcy, ale nie umieli ich użyć. Lotnictwo okazało się do niczego. Nikt nie wykazywał chęci do latania. Każdy pocieszał się, że w 1914 roku było jeszcze gorzej, a jednak zwyciężyli. Wierzyli, że do nich nie dojdą. Pełno młodzieży w doskonałych humorach, którym nawet na myśl nie przyszło, że mogliby również walczyć.

Widać olbrzymią różnicę w zachowaniu się starszego pokolenia a młodzieży, zupełnie nie zdającej sobie sprawy z powagi sytuacji. Tych, których jeszcze nie zdemoralizował zupełnie strach i niechęć do walki, zupełnie rozłożyło publiczne ogłoszenie o wszczęciu rokowań z Niemcami. Upadek Francji odbył się w sposób małoduszny, poczynając od płacznego apelu do Ameryki, a kończąc na oświadczeniu marszałka Pétaina, że do wszczęcia rokowań zmusił go widok kolumn cierpiących uciekinierów.

Co będzie z nami, nie wiemy. Czy dotrzemy do jakiegoś portu, czy dotrzemy do Anglii? Przynajmniej taki jest nasz zamiar.

Haneciu moja, pomimo naszej klęski przynajmniej pokazaliśmy, że umiemy walczyć ale nie możemy pochwalić się naszymi wodzami. Niestety, pomimo moich starań, nie brałem czynnego udziału w tych walkach.

Haneczko, wiesz, że zawsze jestem optymistą, ale boję się wprost myśleć, co będzie z nami. Kiedy my się zobaczymy?

ANGLIA — BLACKPOOL

„Arandora Star”, 26 czerwca 1940 roku

Haneczko najdroższa. Jestem na okręcie, zbliżamy się do Liverpoolu. Z pokładu widać brzegi Anglii. Wojna we Francji skończona, ale pomimo wszystkich niepowodzeń nie tracę nadziei na pomyślne zakończenie. Pierwsza dywizja, w której był Ziuk, przeszła granicę szwajcarską. Sądzę, że Ziuk jest tam obecnie.

Dnia 24 czerwca załadowaliśmy się na angielski okręt „Arandora Star” w St-Jean-de-Luz, o jakieś pięć kilometrów od granicy hiszpańskiej, koło Biarritz. Okręt stał na redzie. Nas dowożono do niego szalupami. W ten sposób opuściłem Francję szalupą.

Dobijając do statku, zobaczyłem jak nasze bagaże były załadowywane dźwigiem, który w dużej siatce wciągał je w górę. Na samym szczycie zobaczyłem moją nową, skórzaną, kupioną we Francji walizkę, na wpół otwartą, grożącą, że za chwilę cały mój dobytek ziemski znajdzie się w oceanie. Ale miałem szczęście, ostatecznie walizka nie otworzyła się i w całości dostała się na pokład.

Jest nas na okręcie prawie 3.500 osób, przeważnie lotnictwo. Nastrój na ogół dobry. Było trochę fermentów wśród szeregowców, ale w znacznej mierze jest to wina oficerów.

Płynęliśmy we trójkę: nasz okręt (około 20.000 ton), drugi również pokaźnych rozmiarów (zdaje się bez pasażerów) i kontrtorpedowiec eskortujący nas. Wzdłuż brzegów Hiszpanii konwojowały nas trzy kontrtorpedowce. Stale manewrowaliśmy.

Płynie z nami sporo oficerów francuskich, którzy nie chcieli pozostać we Francji. Dołączyli do nas, niektórzy poprzebierani w nasze mundury, by wejść na pokład. Co za ironia losu.

Haneczko pamiętaj, że zawsze myślę o Tobie. Jestem bardzo niespokojny o Was.

Beeston Castle, 28 czerwca 1940 roku

Jesteśmy w Anglii. 27 czerwca z rana wyładowaliśmy się w Liverpoolu. W międzyczasie niemieckie radio podało, że jesteśmy storpedowani i nikt się nie uratował. Początkowo mówiono, że na okręcie było nas około 3.500 osób, później, że 5.000. W każdym bądź razie wyładowywanie się trwało od 9-tej rano do 3-ej po południu, przemaszerowaliśmy przez miasto, załadowano nas na pociąg. Po dwóch godzinach jazdy wysiedliśmy na jakiejś stacji i po przemaszerowaniu 10 km piechotą znaleźliśmy się w cudownym parku wśród namiotów, czekających na nas. Na ulicach i po drodze witano nas wszędzie bardzo życzliwie, podnosząc dwa palce na znak zwycięstwa. Nad nami stale krąży samoloty. Organizacja dobra, śpimy pod namiotami, nawet woda została doprowadzona do namiotów. Polacy wzięli w swoje ręce przygotowanie posiłków, więc bałagan.

Wieczorem zebraliśmy się pod stuletnimi dębami, ktoś z armii grał na skrzypcach. Grał pod gołym niebem, na obcej ziemi, otoczony zasłuchanym tłumem w mundurach.

Blackpool, 5 lipca 1940 roku

Dnia 2 lipca przewieziono nas do Blackpoolu, miejscowości kąpielowej. Szeregowcy pozostali po drodze w jednej z baz angielskich. Nas umieszczono w zarekwirowanych pensjonatach wzdłuż wybrzeża. Mam osobny pokój, czysto, karmią dobrze, trochę mało (pasza treściwa, ale nie objętościowa). Zapisalem się do grupy pilotów, zobaczymy co będzie po badaniach. Tutaj jest ośrodek naszego lotnictwa, jak dotychczas obchodzi się bez awantur. Anglia dobrze wpływa na ludzi. Zobaczymy na jak długo. Wszyscy modliliśmy się, by nasze lotnictwo zostało wcielone do R.A.F., a nie było samodzielne, bo znowu wypłynęłyby stare wielkości. Jest tutaj Karpiński, Pawlikowski i inni wielcy wodzowie.

Anglicy są może zbyt flegmatyczni, ale u nich jest porządek i niewątpliwie ich lotnictwo przedstawia wielką siłę. Stale i bez przerwy bombardują niemieckie ośrodki, pomimo strat, jakie przy tym ponoszą. Natomiast Francuzi zupełnie skompromitowali się i wojnę przegrali przede wszystkim przez niesamowity bałagan i tchórzostwo. W eskadrach prawie zupełnie nie latano, pomimo, że był sprzęt. Jednostki bojowe w najgorętszych chwilach potrafiły robić po jednym locie na trzy dni. Słynna eskadra „Cygogne”, której dowódcą w czasie wielkiej wojny był Gugnemeur,

największy as lotnictwa francuskiego, w ciągu dziesięciu miesięcy zestrzeliła 15 maszyn niemieckich, z tego w ciągu dwóch miesięcy 4 zestrzelili Polacy (było tam trzech Polaków).

Spółeczeństwo zupełnie nie rozumiało, że wojna trwa o istnienie imperium francuskiego. Każdy pocieszał się, że przecież nieprzyjaciel do nich nie dojdzie. Wiele naszych oddziałów, po otrzymaniu rozkazu udania się na południe albo zachód Francji, napotykało na przeszkody ze strony Francuzów, a nawet musiało przebijać się z bronią. Podobno nie chciano pozwolić na nasze załadowanie się w St-Jean-de-Luz i dopiero interwencja Anglików, którzy zagrozili, że załadują siłą (na redzie stał jeden krążownik i cztery kontrtorpedowce) przekonała Francuzów. Zresztą myśmy też byli uzbrojeni.

A chyba już szczytem wszystkiego było wyjście floty francuskiej z portów angielskich, celem poddania się Niemcom.

Dzisiaj odbyła się morska bitwa pomiędzy flotą angielską a francuską¹³. „Strasburg” i szereg innych okrętów francuskich poszło na dno. Uszkodzona „Dunkierka” zwała. Zawsze miałem wrażenie, że Francuzi nie znoszą Anglików, ale nigdy nie przypuszczałem, że okażą się takimi sukinsynami. Naszym pilotom, którzy byli w francuskich eskadrach, odbierano maszyny, by nie mogli przelecieć do Anglii.

O ile wśród kobiet widziałem patriotyzm, mężczyźni, a zwłaszcza młodzi, okazali się podłymi tchórzami.

Trzeba przyznać, że sytuacja nasza jest nie do pozazdroszczenia, ale i nie jest beznadziejna. Anglicy muszą zdobyć się na zupełną determinację i wtedy mogą wygrać. Tymczasem ewakuują kobiety i dzieci do Kanady.

Blackpool, 23 lipca 1940 roku

W dalszym ciągu nic nie robię. Mam życie, mieszkanie i dwa i pół szylinga dziennie. W dowództwie zmiany, Ujejski na czele, zastępca Iwaszkiewicz, może będzie trochę lepiej. „Leśne dziadki” znaleźli się w komplecie. Zbiór degeneratów i kretynów, aż przykro patrzeć. Nasze lotnictwo prawie w całości dostało się do Anglii. Gdzie jest Ziuk nie wiem, prawdopodobnie w Szwajcarii. Dzisiaj nasi myśliwcy odchodzą na szkolenie. Co będzie ze mną, jeszcze nie wiem. Jestem zapisany na listę uczniów pilotów, ale boję się badań lekarskich.

13. Po poddaniu się Francji, Francuzi chcieli przekazać swą flotę Niemcom. Aby temu zapobiec, Anglicy byli zmuszeni zniszczyć część floty francuskiej.

Spodziewamy się, że jeszcze w tym tygodniu Niemcy rozpoczną tłuc Anglię. Tymczasem zupełny spokój, na wybrzeżu pełno ludzi. W soboty i niedziele taki tłok na promenadzie nad morzem, że nie można przejść. Zresztą spokój jest względny, Anglicy bez przerwy bombardują niemieckie ośrodki przemysłowe i porty, a Niemcy bombardują południową Anglię i Szkocję, zdaje się bez specjalnych wyników. Anglicy latają bardzo dobrze.

Blackpool, 15 sierpnia 1940 roku

Od paru dni trwają duże walki powietrzne. Niemcy tracą po 60-70 maszyn dziennie, Anglicy około 20. Z naszych zginęło paru, między innymi inżynier kpt. Pankrac, bardzo wartościowy człowiek. Ludzie wartościowi giną, łobuzy przeżywają co do jednego. A trzeba przyznać, że mamy ich w lotnictwie dużą liczbę. Sądzę, że od majorów wzwyż ponad siedemdziesiąt procent.

Spodziewamy się, że w tych dniach Hitler uderzy na Anglię. Tutaj panuje zupełny spokój, nie ma żadnego zdenerwowania. Na wybrzeżu całymi dniami ćwiczą rekruci do lotnictwa, poza miastem piechota. Naszych sporo odeszło do nowo tworzących się jednostek. Odjechał Narcyz na oficera technicznego dywizjonu. Ja podobno już jestem umieszczony na liście. Pomógł mi w tym Rupiński. Tylko nie wiadomo jeszcze, czy wezmą mnie jako strzelca, oficera uzbrojeniowego, czy oficera technicznego. Na komisji kwalifikacyjnej podałem, że byłem na kursie strzelców i że chcę być przeszkolony albo na strzelca, albo na pilota.

Wczoraj lotnictwo angielskie miało ładny wyczyn. Lot Anglia-Włochy i bombardowanie Turynu i Mediolanu. Całkowite zaskoczenie Włochów. W ogóle lotnictwo angielskie jest doskonałe, tak ludzie jak i sprzęt, latają świetnie. Gorzej jest z piechotą, nie bardzo wytrzymują, ogień artylerii.

Ja już jestem w Anglii przeszło półtora miesiąca i jak dotychczas marnuję czas. Nic nie robię, angielskiego nie uczę się, całymi dniami siedzę nad brzegiem morza. Dokuczliwy jest brak pieniędzy, właściwie mówiąc stale jestem bez grosza. Poza tym nasze władze stale wysilają się, jak by obrzydzić życie, wydając szereg idiotycznych zarządzeń. W pewnym stopniu młodszy oficerowie przyczyniają się do tego swym postępowaniem. Cała promenada zapchana jest naszymi oficerami z Angielkami pod rękę — nazywa się to „nauka angielskiego”. W ten sposób wszystkie służące z okolicy mają adoratorów. Anglikom trzeba przyznać,

że są dla nas bardzo uprzejmi i przyjaźnie usposobieni. W ogóle są sympatyczni. Nasi nie zawsze potrafią to docenić, chociaż zachowują się na ogół przyzwoicie, tylko wielu brak kultury, co bardzo razi.

Ktoś napisał, że Anglia jest krajem kontrastów, zdaje się, że jest w tym dużo prawdy. Z jednej strony wytworni sztywni oficerowie, z drugiej żołnierze leżący z dziewczuchami, w biały dzień w środku miasta, obmacując je zupełnie publicznie, a jednocześnie niemożność sprowadzenia kobiety do hotelu. Właściwie mówiąc mają dosyć swoistą moralność, tak że trudno powiedzieć, czy jest wielka rozpusta, czy nie, ale w każdym razie nie asceza.

Szalona rozpiętość w zamożności, w dobrobycie, a zdaje się także w inteligencji (trudno mi jeszcze mówić o tym, bo nie znam języka). Bardzo brzydkie miasta przy dużym uroku wsi. Pracują wolno, są wygodni, ale cechuje ich duża solidność. To co mają zrobić, robią dokładnie i sumiennie. Charakterystyczne są tutaj dwutygodniowe urlopy, tylko wojskowi mają cztery tygodnie.

Miałem list od Wojciecha Dłużewskiego, poza tym przyjechał tutaj Jurek Łazarowicz, Janek Sikorski, w ogóle lotnictwo jest w komplecie.

Blackpool, 20 sierpnia 1940 roku

Dzisiaj zostałem przydzielony do polskiego RAF na oficera dywizjonu. Dowódca kpt. Owsianka, tymczasem roboty mało. Jest to wyszkolenie na ziemi podoficerów i szeregowców. Lepiej to, niż nic. Dotychczas moje zajęcia wyglądały następująco: śniadanie 8.30, obiad 1.00, kolacja 5.30, w międzyczasie obijanie się.

Dużo pilotów i obserwatorów odchodzi do eskadr na przeszkolenie. Ja także się staram. Podobno zginął mjr Niedźwiecki podczas szkolnej walki powietrznej. Z szeregu objawów widać, że atmosfera w lotnictwie trochę się poprawiła. Zdaje się, że jest to zasługa Iwaszkiewicza, zobaczymy jak będzie dalej. Z Londynu dochodzą znane nazwiska: Słonimski, Liberman, Topolski, Fitelberg i wielu innych. Ja przeważnie trzymam się w towarzystwie Szkopa¹⁴.

Haneciu, nie mam żadnej wiadomości co dzieje się z Wami. Myślę o Was stale.

14. Ppor. rezerwy obs. Szkop. Poznaliśmy się jeszcze we Francji. W Blackpoolu przez jakiś czas mieliśmy wspólną kwaterę. Wszystko byłoby dobrze, tylko, że pisał wiersze do żony w Kraju, których musiałem wysłuchiwać w nocy.

Blackpool, 8 września 1940 roku

Niemcy zaczęli poważnie bombardować Londyn. Wczoraj było 400 zabitych i ponad 1.000 rannych. Zestrzelono około 100 maszyn. Ja jestem w dalszym ciągu na funkcji w dywizjonie, ale dowiedziałem się, że jestem na liście pilotów. Tylko jak będzie z oczami i przepukliną, czasem dokucza mi. Nastrój tutaj na ogół dobry. Panom, którzy chcą zachować swe siły życiowe dla Kraju, tłumaczymy, że i bez nich Kraj da sobie radę, a teraz muszą walczyć.

Niedawno miałem zabawę. Dowództwo zdecydowało, że musimy jakoś formalnie zademonstrować naszą obecność w Blackpoolu. Nieoficjalnie miasto już dawno było zalane naszymi wojakami. Ponieważ kpt. Owsianka był chory, więc zastępowałem go na tej odprawie. Byłem jedynym podporucznikiem na sali. Odprawa była długa, omawiano szczegółowo defiladę, gdzie kto ma stać, w jakiej kolejności maszerować. Uwzględniono problem ruchu ulicznego i inne podobne szczegóły. Po parugodzinnej odprawie, na zakończenie padło pytanie „czy ktoś z obecnych ma jakieś zapytania”. I wtedy z ostatniego rzędu, z zachowaniem całej etykiety wojskowej, ppor. Sylwestrowicz pozwolił sobie na zwrócenie uwagi, że w Anglii obowiązuje ruch lewostronny. Ten szczegół został przeoczony podczas całej odprawy, wobec tego całe planowanie należało rozpocząć od początku. Na tym odprawa została zakończona. Nie jestem pewien, czy Wodzowie byli wdzięczni, czy też wściekli na biednego podporucznika.

Poznałem młodą Angielkę. Nazywa się Winnifrede Issac (stara rodzina z Kornwalii), jest z rodzicami, sympatyczna dziewczyna, usiłuje uczyć mnie angielskiego. Wczoraj byłem na koncercie Filharmonii Londyńskiej, grali Czajkowskiego, Bacha, Griega. Sala przepełniona. Trzeba przyznać, że jak dotychczas Anglicy mają dobre nerwy. Zobaczymy jak dalej. Z pieniędzmi jestem teraz dobrze.

Nie mam żadnych wieści od Ciebie, Haneczko, smutno mi jest.

Blackpool, 26 września 1940 roku

Jestem w dalszym ciągu w Blackpoolu, jako oficer w wyszkoleniu ziemnym. Powoli uczę się angielskiego. Poznałem kilka Angielek. Byłem zaproszony na wieś niedaleko Manchesteru. Imponują mi nadzwyczajnym spokojem. Niemcy bombardują, a oni robią swoje. Nie ma mowy o panice. W ogóle nie mówi się o tym, Londyn bardzo silnie zniszczony. Zdaje się, że główną

cechą Anglików jest obowiązkowość, robią dokładnie. W rodzinie gdzie byłem, ojciec jest dyrektorem fabryki, ale służącej nie ma. Gotują córka i matka, choć niewątpliwie mają pieniądze, ładną willę, samochód.

Nasi myśliwcy dobrze się spisują. Tłuką szwabów. Od nas stale odjeżdżają do eskadr. Może kiedyś pojedą i ja.

RAF Station Hospital

Weeton near Preston, 17 października 1940 roku

Kochana Haneczko, leżę w szpitalu, jutro mają mnie krajać — „przepuklina”. Jest to osobliwy szpital, bo w barakach, ale pomimo to niejeden z naszych szpitali mógłby pozazdrościć tym barakom. Elektryczne światło, centralne ogrzewanie, gorąca woda, ładna łazienka, czyściutko, przestronnie, wszystkim błyszczący. Leżę na sali oficerskiej na 20 łóżek, ale jest nas tylko trzech. Młody ppor. pilot (Anglik) z amputowaną lewą dłonią i porucznik z rozbitym nosem. Karmią dobrze. Samopoczucie jak zwykle dobre, tylko smutno samemu.

Na „froncie” nasi młodzi spisują się świetnie, lepiej od Anglików. Zginął Paszkowski, mąż Marylki. Oficjalnie miał przyznanych 8 zwycięstw. Na tyłach świństwa, idiotyzmy i bałagan, jak za dawnych dobrych czasów. Zupełna rozpacz, ci ludzie niczego się nie nauczyli, aż strach pomyśleć. Przed paru dniami dostałem depeszę od Mlle Gayet z Lyonu, pisała do Was. Muszę kończyć, bo gaszą światło i zdaje się jakiś szwab nad nami. Do widzenia Haneczko, całuję Ciebie z całego serca.

Weeton near Preston, 10 listopada 1940 roku

Kochana Haneczko. Dzisiaj nasza rocznica. Od dwóch dni wstałem. Po operacji leżałem 21 dni. Czuję się dobrze, w tych dniach opuszczę szpital. Opiekę miałem doskonałą. Na sali leży teraz sześciu, trzech Polaków i trzech Anglików. Stosunki bardzo miłe. Wczoraj mój chirurg, major, przyszedł specjalnie razem z dowódcą szpitala zapytać, gdzie pójdę na urlop, czy mam przyjaciół. Powiedziałem, że wracam do Blackpoolu. Zdaje się, że chcą wystarać się dla mnie o jakieś locum. Wszyscy są dla mnie bardzo uprzejmi. Ponieważ ze mną leżą mjr Sush i płk Ingraf, odwiedza nas sporo oficerów z obozu. Codziennie jest płk Starzyński i dr Opacki. Włodek musiał słyszeć o nim, zdaje się jeden

z lepszych w Polsce ortopedów, bardzo sympatyczny. Jego córka kończyła ze mną Politechnikę, więc zdaje się polubił mnie.

Był Majcherczyk, Pełka. Przyjechali na urlop. Są w słynnej 303 Eskadrze jako podoficerowie mechanicy. Eskadra ma 150 ze-strzelonych niemieckich maszyn. Przyjechali w siódmkę odwiedzić mnie. Był Malinowski, mój pierwszy szef w PZL, bardzo sympatyczny i porządny człowiek, na którego można liczyć. Jak widzisz, nie jestem opuszczony.

Haneciu najmilsza, wprost boję się myśleć, co dzieje się z Wami. Z zazdrością spoglądam na Anglików, co prawda i oni mogą niepokoić się o swoich, bo jednak miasta są bombardowane, Londyn i Liverpool solidnie, ale to jest zupełnie co innego. Haneciu, jestem z coraz większym uznaniem dla Anglików. Impo-nują mi swoim spokojem i nadzwyczajną obowiązkowością. Mie-liśmy o nich zupełnie mylne pojęcie. U mnie na sali leży jeden młody chłopak bez obu nóg, drugi od pasa w dół całkowicie unieruchomiony, trzeci bez ręki, ale gdybyś widziała w jakich są humorach, nie wierzyłabyś własnym oczom. Stale żartują, śpie-wają, robią sobie kawały, a każdy z nich miałby prawo być pełnym melancholikiem.

My niestety tworzymy dwie zupełnie krańcowe grupy. Z jed-nej strony mamy dużo „leśnych dziadków”, którzy na dźwięk samolotu tracą władzę w członkach, a sama myśl, że mogliby dostać się do samolotu przyprawia ich o mdłości, natomiast jak-ikolwiek wysiłek umysłowy jest dla nich fizyczną niemożliwością. Z drugiej strony ci, którzy idą do walki, walczą bardzo dobrze.

Podobno w piechocie stosunki są znacznie lepsze.

RAF Hospital, Torquay 29 listopada 1940 roku

Haneciu, jeszcze jestem w szpitalu jako rekonwalescent. Jest to jeden z najluksusowszych hoteli w Torquay, „Palace Hotel”, zamieniony na szpital dla rekonwalescentów. Hotel leży nad brze-giem La Manche, w ładnym parku. Jest to najwytworniejsza miejscowość letniskowa w Anglii. Mam pokój z Nowozeland-czykiem, także własną łazienkę, wszelkie wygody. Po zainstalo-waniu mnie w pokoju pielęgniarka zapytała, czy wszystko w po-rządku. Na to oświadczyłem, że chyba tak, chociaż wolałbym różowy kolor łazienki od niebieskiego. No, ale jakoś to prze-trzymam.

Jest nas tutaj około dziesięciu Polaków, trochę Czechów i przeszło 200 Anglików. Jest płk Bajan, paru myśliwców prze-

ważnie z „Virtuti Militari”. Na sali jadalnej dużo ludzi popalonych.

Mieliśmy nawet coś w rodzaju rewii, wykonanej przez rekonwalescentów. Polacy wystąpili z chórem, w którym i ja również partycypowałem, symulując, że śpiewam, otwierając usta i tylko z rzadka wydając głos, z niewątpliwą korzyścią słuchaczy. Głównym zapiewajłem był płk Bajan, ma niezły głos.

Zaprzyjaźniłem się z młodym Szkotem, Livingstonem, jego stryjeczny dziad był słynnym podróżnikiem Afryki. Bardzo sympatyczny i inteligentny młody chłopak. Biedak po kraksie, ma jakąś nerwową reakcję i nie może normalnie przełykać jedzenia, wymiotuje. Musi jeść bardzo powoli, jak gdyby podświadomie wykonywał tę czynność, i wtedy jest w porządku.

Torquay, 1 grudnia 1940 roku

Haneciu najdroższa, dzisiaj wysłałem trochę pieniędzy i list, może dojdzie do Ciebie. Może będę miał wiadomości od Was, mógłbym Ci w ten sposób stale przysyłać trochę pieniędzy, ale jakoś nie wierzę, że dojdą. Jesteś teraz bardzo daleko ode mnie, często myślę o tym, jak byłoby dobrze, gdybyś była przy mnie, o ile łatwiej byłoby znosić wszystko. Czasem wpadam w jakąś beznadziejność. Kiedy zobaczę Ciebie, kiedy wrócę do Kraju? Ile czasu upłynie, zanim będziemy wolni — aż strach pomyśleć. Jak świat będzie wyglądał po wojnie.

Blackpool, 6 lutego 1941 roku

W Torquay byłem do 18 grudnia 1940 roku, stamtąd pojechałem pod Londyn do Holton, centralny szpital lotniczy, gdzie zbadano mnie i angielska komisja lekarska orzekła, że nie nadaję się do latania (oczy). Schowałem to orzeczenie do kieszeni na wieczną rzecz pamiątkę i poszedłem na polską komisję, ale spotkał mnie ten sam los.

Przez jeden dzień posiedziałem w Londynie u Wojtka Dłużewskiego i dnia 21 grudnia powróciłem do Blackpoolu do swojej roboty. Staram się teraz dostać do jakiejś eskadry jako oficer techniczny, a tymczasem robię zbiórki, sprawdzam obecność, prowadzę do kościoła, albo do kąpieli, względnie wypłacam żołąd, itd. I tak nic nie robiąc mam cały dzień zajęty. Tego rodzaju inteligentne zadania są moim udziałem w wojnie. Chciałbym

trochę popracować nad sobą, ale nie idzie to jakoś. Głupieje z dnia na dzień, zaczyna mi brakować energii.

Przed paru dniami dostałem list od pani Lichtarowicz. Pisze, że jesteś zdrowa, pracujesz i że oczekujecie powrotu Włodka, ale jednocześnie podpisano Lichtarowicz i Włodek. Nic teraz nie rozumiem, gdzie jest Włodek. Wysyłam paczki do Ziuka i Bohdana, ale nie wiem, czy otrzymują. Poza tym wysłałem Bohdanowi swój mundur, Ziukowi ciepłe rzeczy.

O ile chodzi o moje samopoczucie, to w Anglii jest ono o wiele lepsze niż we Francji. Tutaj szanują Polaków, możemy chodzić po ulicy z podniesioną głową. Nie musimy przed każdym tłumaczyć się, dlaczego przegraliśmy wojnę, wyjaśniać, że jednak nasi żołnierze potrafili bić się. Nasi marynarze mają świetną opinię, wiem to od angielskich oficerów marynarki. Pamiętam, kiedy byłem wieczorem w barze w Torquay, podszedł do mnie jakiś porucznik marynarki mówiąc, że zna naszych marynarzy, którzy są w jednym porcie z nimi. Chwalił ich bardzo i jako przykład podawał strzelanie z poprzedniego dnia, gdzie z polskiego okrętu za trzecim strzałem trafiono w cel (krótki, długi, cel — klasyczne wstrzeliwanie się, jak to pamiętam z mego artyleryjskiego doświadczenia) tak jak na pokazowym strzelaniu. Brat Winnifrede, oficer marynarki, instruktor od łodzi podwodnych, szkolił trochę Polaków i jest dla nich z całym podziwem. Oni robią nam dobre imię.

Podobno stosunki w Szkocji, pomiędzy naszą armią a Szkotami, są jak najlepsze. Stacjonują oni na północ od Edynburga, na jednym z ważniejszych odcinków obrony.

Nasze lotnictwo daje sobie dobrze radę. O ile chodzi o myśliciów, to już wyrobili sobie doskonałą markę, bombowcy dopiero zdobywają swe laury. Już dwa dywizjony mają Welingtony i latają nad Niemcami. Nawet w Blackpoolu sytuacja nieco poprawiła się. Wysłano stąd zdecydowanych leśnych dziadków, oczywista nie obeszło się bez szeregu świństw, ale z tym się już zżyliśmy. Są zupełnie realne widoki na szkolenie się, tak że nastrój się poprawił.

W Londynie nie widać specjalnego zniszczenia, przynajmniej w śródmieściu. W dzień spokój, tylko wieczorem zupełnie ciemno. Na alarm ludzie nie reagują. W kolejce podziemnej pełno ludzi śpiących na podłodze, ale przyglądając się im mam wrażenie, że większość z nich ma tam wygodniej, niż w ich własnym domu. Trzeba podziwiać u Anglików zadziwiający spokój. W Blackpoolu i Torquay, podczas alarmów lotniczych, w kinach gdzie zawsze podają do wiadomości pobliskie alarmy, nie widziałem ani razu kogokolwiek schodzącego do schronu. Starają się prowa-

dzic jak najbardziej normalne życie i udaje się im to w znacznej mierze.

Stale zadziwiają mnie swą solidnością i organizacją. Przyjeżdżam do olbrzymiego szpitala w Holton na jeden dzień, a już w kasynie wiedzą, że mam przyjechać, łóżko przygotowane. Ponieważ pomyłkowo wysiadłem na niewłaściwej stacji kolejowej, jedzie po mnie 30 kilometrów sanitarka. Następnego dnia całe badania trwały około godziny, a wszystko to dzieje się obok Londynu, gdzie są stałe naloty.

W Londynie przenocowałem u Wojtka Dłużewskiego, trochę gadaliśmy. On pracuje w Ministerstwie Oświaty, organizował gimnazjum polskie w Londynie, maturalne kursy korespondencyjne dla wojska. Napisał broszurkę „Droga do Polski”, wydał ją własnym kosztem. Nie bardzo podobała mi się. Porusza za dużo tematów, co w wyniku dało bardzo schematyczne potraktowanie zagadnień. Poza tym za bardzo w tonie księżowskim, co daje zły efekt.

Na Wigilię zrobiliśmy zjazd Spartan¹⁵. Zebraliśmy się u mnie. Byli: Janek Sikorski, jest instruktorem w szkole ziemnej w Blackpoolu, Jurek Łazarowicz, robi to samo co ja. Jerzy Pełka i Antoni Majcherczyk są mechanikami w 303 dywizjonie myśliwskim. Tadeusz Benedykciński, podchorąży w Broni Pancerniej w Szkocii. Miał być Kazio Móchliński, ale nie przyjechał. Poza tym po paru dniach dołączył Wiesio Fronckiewicz, ppor. piechoty w Szkocii. Wypiliśmy butelkę Chablis, zjedliśmy sardynki, trochę biszkoptów i wspominaliśmy dawne czasy.

15. Korporacja akademicka „Sparta”.

317 DYWIZJON MYŚLIWSKI

Blackpool, 18 lutego 1941 roku

Kochana Haneczko, zostałem wyznaczony na oficera technicznego nowo tworzącego się 317 Dywizjonu Myśliwskiego. Jediną obecnie przeszkodą jest to, że podobno, a właściwie na pewno, jestem przeznaczony do angielskiego Instytutu Badawczego w Farnborough, odpowiednik polskiego ITL, ale to ma być dopiero za cztery miesiące, trzeba liczyć pół roku, a ja już mam dosyć tego czekania. Tymczasem objąłem już swe funkcje, polegające w tej chwili na formowaniu obsady personelu technicznego. Będę miał pod sobą około 180 podoficerów i szeregowców. Ściągam do siebie Sikorskiego, jako szefa eskadry technicznej. Na szefów eskadr liniowych mam dwóch chorążych z ITL, a na tłumacza staram się o jakiegoś dobrego inżyniera. W sumie miałbym w eskadrze ze trzech-czterech inżynierów.

Dowódcą dywizjonu jest *Squadron Leader* (major) Brzezina, w Polsce był kapitanem. Młody człowiek, wygląda na energicznego. Trzeba przyznać, że mam szczęście, spośród tłumu oficerów technicznych dostać dywizjon i to bez egzaminu z angielskiego jest chyba wygraniem na loterii. W tej chwili polskich oficerów technicznych w Anglii jest nie więcej niż dziesięciu. Jednym z nich jest Narcyz w dywizjonie bombowym. Jestem chyba pierwszym rezerwistą w czasie wojny na tym stanowisku. Będzie to próba moich zdolności organizacyjnych.

Przy układaniu listy personelu pomagał mi Narcyz. On zna podoficerów zawodowych i był mi bardzo pomocny. Ciekawa była procedura doboru technicznego personelu do dywizjonu. Kiedy zgłosiłem się w Dowództwie, jakiś major z personalnego oświadczył mi, że właściwie mówiąc to strata czasu na dobieranie sobie ludzi. Decydują o tym Anglicy, zupełnie nie licząc się

z listami, które przedstawiamy. Ostateczna decyzja zależy od angielskiego chorążego o dwa piętra niżej. Dowiedziałem się od niego o zasadach jakie stosowane są w angielskim lotnictwie przy dobieraniu personelu technicznego, zupełnie innych niż w naszym lotnictwie. Cała praca opiera się u nich na ścisłej specjalizacji. Zależnie od spełnianej funkcji i specjalizacji zmienia się szarża podoficera. Sierżant od silników nic nie ma do czynienia z płatowcem, elektryk z uzbrojeniem. Każdy podoficer codziennie podpisuje, że wykonał daną pracę w jego specjalizacji i on osobiście jest odpowiedzialny za tę pracę, jego szef sprawdzał tylko, że praca jest wykonana.

Cały skład personelu technicznego dywizjonu ułożyłem według jego wskazówek i wysłałem do zatwierdzenia. Przesłany skład został zatwierdzony przez Anglików.

Dostałem list od Kownackiego, jest w Royal Air Force jako oficer, do polskiego lotnictwa nie przyjęli go, bo ma usuniętą śledzionę. Pyta o Bohdana i całą rodzinę. Jego żona w Warszawie.

Zaprzyjaźniłem się tutaj z młodą (26 lat) Angielką, Winnifrede Isaac, nic z Żydami wspólnego. Ciekawe, że Anglicy bardzo nie lubią Żydów. Zdaje się pochodzi z dobrej rodziny, często mówimy o Tobie. Zaprasza nas razem do siebie po wojnie. Pracuje tutaj w Victoria Hospital, prowadzi naświetlania, elektromasaże itd., jest brzydka, ale bardzo sympatyczna.

Northolt, 26 lutego 1941 roku

Jestem na lotnisku 303 Dywizjonu. Zapoznaję się z pracą oficera technicznego. Spotkałem tutaj sporo znajomych. Dowódcą jest *Squadron Leader* (polski por.) Heneberg, dowódca B-Flight'u Łepkowski, jest Arentowicz, Kołaczkowski. Wczoraj byli nad Francją jako osłona bombowców, dzisiaj to samo. Dzisiaj Cwiner zaatakował pięć Messerschmittów 109, zdaje się, że spuścił jednego, ale niepewny. Latają na Spitfire'ach. W mojej eskadrze będą Hurricane'y. Jutro jadę do 308, oni mają Hurricane'y. Tutaj nastrój doskonały, właściwie mówiąc nie czuje się, że jest wojna. Zdaje się, że zwyczaj Anglików niemówienia o lataniu przyjął się i u naszych.

Acklington, 10 marca 1941 roku

Haneciu najdroższa. Nareszcie jestem już w Dywizjonie. Przedwczoraj w nocy zameldowałem się o godzinie 23.30 (8 mar-

ca 1941 roku) na tym lotnisku. Jestem oficerem technicznym 317 Dywizjonu Myśliwskiego. Moim dowódcą jest *Squadron Leader* (angielski major) polski kpt. Brzezina. Moim sobowtórem jest P/O (*Pilot Officer*) Reason; zdaje się, że inżynier, młody, bardzo sympatyczny Anglik. Współpraca będzie przyjemna. Ponieważ przedtem byłem w 308 squadronie (*Hurricane'y*) w Coventry, więc orientuję się w pracy dosyć dobrze. Tylko będę musiał włożyć dużo pracy w dokładne poznanie *Hurricane'a*.

Na naszym lotnisku stoi poza tym 315 Polski Dywizjon Myśliwski. Dowódca Stach Pietraszkiewicz i 72 squadron angielski na Spitfire'ach. Mieszkam w drewnianym baraku, w pokoju z porucznikiem (*Flying Officer*) Anglikiem, ale jak dotychczas nie widuję go. Kiedy on wraca, ja śpię, a kiedy ja wracam, on śpi. Mamy bieżącą wodę, elektryczność, centralne ogrzewanie. Życie bardzo dobre. Lotnisko położone o parę mil od Morza Północnego, około 20 mil na północ od Newcastle.

Naokoło nie ma żywego ducha. Pogoda paskudna, deszcz, zimno, błoto. Całe szczęście, że Anglicy nie żałują asfaltu. Zdaje się, że będę miał tutaj dobre warunki pracy.

Dzisiaj nasza miesięcznica.

Acklington, 14 marca 1941 roku

Piszę ten dziennik w swoim pokoiku, mieszkam teraz w pojedynczym pokoiku. Jakiś Niemiec lata nad nami. Przed chwilą strzelały karabiny maszynowe, gdzieś dalej tłuką z artylerii. Dzisiaj od dziewiątej wieczór mamy gości nad sobą, coś bombardują niedaleko nas. Wczoraj w nocy Australijczyk z naszego lotniska na Spitfire'rze spuścił Ju-88. Dzisiaj tak wygląda, że szukają nas.

Dziwna to wojna. Jestem na operacyjnym lotnisku, my nie jesteśmy jeszcze operacyjnym squadronem, ale 72 squadron Spitfire'ów jest. Prowadzimy życie bardzo wygodne. Mam małą pokoi w baraku z centralnym ogrzewaniem, dywanik, fotel, wygodne łóżko, biureczko z biblioteczką. W kasynie jadamy na obrusach, całkiem obficie i dobrze. Mamy palarnię z kominkiem, klubowe fotele, salę bilardową, brydżową, a wszystko to w drewnianych barakach, zbudowanych w czasie wojny.

Przed chwilą wróciłem z łazienki, wykąpałem się, a Niemcy jak kręcili się nad nami, tak się i kręcą.

Ja mam w moim dywizjonie 18 samolotów myśliwskich *Hurricane*, ale jeszcze nie przyjechali ludzie z obsługi, więc nie mogę uruchomić więcej jak 6 maszyn. Tymczasem zagospodarowuję się. Mam wrażenie, że praca będzie szła dobrze.

Wczoraj odleciał Pietraszkiewicz ze swoim dywizjonem pod Liverpool, wchodzi do akcji.

Haneciu kochana, jest wpół do dwunastej, czas iść spać. Dobranoc Kochanie.

Acklington, 16 marca 1941 roku

Z rana była msza w hangarze dla naszego dywizjonu, potem dużo roboty przy maszynach. Następnie przyjechał z wizytacją Air Marshall z płk. Bajanem. Płk Bajan jest teraz dowódcą Polskiego Lotnictwa Myśliwskiego. Pytali mnie, czy chcę pójść do przemysłu. Następnie musiałem przygotować wykład na jutro dla pilotów, a teraz jest już dwunasta. *A propos* przemysłu, powiedziałem, że stanowczo wolę pozostać tutaj.

Acklington, 22 marca 1941 roku

Ostatnie dni miałem urozmaicone. Roboty dużo, ludzi brak, narzędzi nie ma, ale tymczasem dajemy sobie radę. Tylko wczoraj i dzisiaj pechowe dni. Wczoraj uszkodzili skrzydło, dzisiaj rano śmigoło, a po południu sierżant rozbił maszynę. Muszę odesłać ją do fabryki. Trochę winy dowódcy Anglika, cały dzień chodził bardzo strapiiony. Podczas tego wypadku robotnikowi na lotnisku urwało rękę.

Haneciu kochana, zdaje się, że pobiliśmy rekord. Po dwóch tygodniach organizowania się przechodzimy w poniedziałek do „Operation”, to znaczy zaczniemy latać na zadania bojowe. Jutro ostatnie przygotowania, a pojutrze sześć maszyn gotowych do akcji.

Ja na etat 180 ludzi mam 80-ciu, urwanie głowy. Maszyny Hurrican I mamy stare (trzy nowe), ale w dobrym stanie, latać można. Piloci zdaje się dobrzy, pijaństwa nie ma, ale poza pilotowaniem i dziewczynami nic ich nie interesuje. Z całego towarzystwa niewątpliwie najciekawszy jest dr Knappe, nasz lekarz, dobrze śpiewa, podobno występował na scenie, gra na pianinie, inteligentny. Sympatyczny jest kpt. Wczelik, dowódca A-Flight'u. Dowódca B-Flight'u, kpt. Szczęsny, silny drab, wygląda na bardzo dobrego pilota, ma Krzyż Walecznych i *Distinguished Flying Cross*, zestrzelił sześciu Niemców, człowiek nieskomplikowany, ma duże powodzenie u kobiet, doskonały typ samca. Dowódcę squadronu bardzo mało widuję, poza lataniem nigdy go tu nie ma. Oczywiście kobiety, ale robi to dyskretnie. Poza tym jest paru młodych podporuczników, nieskończenie z siebie zadowolonych, pro-

porcjonalnie do tego inteligentnych, ale w gruncie rzeczy dobrych chłopaków. Wszyscy chcą latać i zdaje się nie boją się.

Wśród tego towarzystwa czuję się zupełnie osamotniony, ale mam swoją robotę, a przecież po to tu jestem. Bardzo zaprzyjaźniłem się z Winnifrede Isaac, bardzo dobra i porządna dziewczyna. Kocik kochany, możesz być o nią spokojna. Ona zdaje się trochę podkochuje się we mnie ale to niegroźne. W stosunku do Ciebie jest w stu procentach w porządku, stara się jak może pomóc mi w porozumieniu się z Tobą i na pewno robi to szczerze, jestem tego pewny.

Ostatnie wieczory miałem urozmaicone, ale miałem paskudne samopoczucie, taki jakiś samotny w tłumie osób. Pierwszego dnia koncert w Messie podoficerskiej dla całego wojska, urządzony przez trupę artystów objeżdżających obozy wojskowe. Następnie przyszło całe towarzystwo do Messy oficerskiej, gdzie zabawa trwała do dwunastej. Po wyjściu artystów śpiewał nasz doktor i to było najprzyjemniejsze, poszliśmy spać o drugiej. Następnego dnia pojechaliliśmy samochodem na rewię do Newcastle. W dzień potem nasz squadron został zaproszony do posiadłości jakiegoś *viscount'a*, czy coś w tym rodzaju. Coś pomiędzy pałacem, a zamkiem. Było wyjątkowo paskudnie. Jakiś angielski generał, panie z okolic. Anglicy sztywni, panie ani be, ani kukuryku. Nasi bez klasy, tak że byłem zadowolony, jak wyjechaliliśmy stamtąd. Najciekawsze z tego wszystkiego były meble, obrazy i broje, no i kapitan Szkot, w pełnych swoich regaliach, który chyba przez pół godziny grał na kobzie, maszerując tam i z powrotem w hallu zamkowym.

Na zakończenie, czwartego dnia, całe towarzystwo z paniami zjawiło się u nas w Messie. Było już znacznie lepiej. Sztywny nastrój znikł, nasi przemieszali się z Anglikami, którzy nie zawsze i nie wszyscy są już tak bardzo wytworni i jakoś wytworzył się dobry nastrój.

Akurat w czasie tych uroczystości odwiedził nas płk Bajan. W czasie kampanii w Polsce został on postrzelony w lewą rękę i ma teraz trudności w operowaniu rączką do gazu. Obiecałem mu zrobić uchwyt, który ułatwi mu latanie.

No i wreszcie mam dzisiaj spokojny wieczór. Gdyby tylko mniej tłukli maszyny. Jutro pojadę do Kazika Móchlińskiego, jest w Newcastle.

Acklington, 8 kwietnia 1941 roku

Przedwczoraj pierwszy raz od dwóch lat siedziałem w maszy-

nie. Miałem sporo spraw w Blackpoolu. Dostałem Magistra¹⁶ i poleciliśmy. Wczoraj wieczorem byłem z powrotem. Przed trzema dniami, pierwszy raz pilot z mego dywizjonu spotkał się z Niemcem na Ju-88. Leciał Anglik, wystrzelał całą amunicję, ale bez rezultatu. Od dwóch dni jesteśmy już operacyjni w nocy. Tylko paru pilotów, reszta dopiero szkoli się w nocnym lataniu. Mam duże kłopoty, brak ludzi, obiecali mi w Blackpoolu, że przyślą natychmiast. Również brak części zapasowych do samolotów. Łatwiej jest dostać całe skrzydło, niż parę śrubek. W tej chwili mam u siebie sześć rozgrzebanych maszyn i nic nie mogę zrobić, bo brak części. A dowódcy Flightów urywają mi głowę. Właściwie mówiąc nic nie robię, ale cały dzień jestem zaganiany.

Dzisiaj przeczytałem nekrolog o Strończyńskim, jeszcze przed trzema tygodniami był na naszym lotnisku. Przyleciał na dużej maszynie transportowej celem przewiezienia mechaników z 315 Dywizjonu na nowe lotnisko. Był w grupie transportowej i przewoził ludzi po całej Anglii.

Acklington, 9 kwietnia 1941 roku

Dzisiaj rano Niemcy zajęli Saloniki. Trzeba im przyznać, że umieją walczyć. Ich atak na Libię jest bardzo groźny. Churchill oświadczył dzisiaj, że będzie to walka o Egipt i należy spodziewać się jeszcze sporo kłopotów. Z Jugosławią i Grecją jest źle. Z Abisynią już jest skończone, no a flota włoska znowu dostała dobre lanie. Ameryka angażuje się do wojny coraz bardziej. Afryka, Morze Śródziemne, Bałkany to są sprawy bardzo ważne, ale nie decydujące. Decyzja leży nad Anglią, Niemcami i Atlantykiem. Wszystko zależy od tego, czy Niemcom uda się w tym roku inwazja, albo odcięcie Anglii od Ameryki. W jesieni tego roku zaczną się dla nich ciężkie czasy. Wojna lotnicza wymaga stosunkowo mało ludzi w pierwszej linii, natomiast olbrzymich zasobów materialnych, których ma dostarczyć Ameryka, pracująca w zupełnym spokoju. Dzielne naloty Niemców na Anglię łałały się w zeszłej jesieni; pozostały noce. Ale w ostatnich czasach i Anglicy korzystają z nich w szerokiej mierze. O ile Londyn, Bristol, Coventry i Portsmouth ucierpiały całkiem poważnie, to i Kiel, Bremen, Hamburg i Berlin dostały niezłą porcję bomb, a to dopiero początek. Kto wytrzyma dłużej. Jak dotychczas Anglicy mają dobre nerwy i ani razu nie spotkałem się

16. Dwuosobowy otwarty samolot szkolny, używany w dywizjonach do komunikacji między lotniskami.

z jakimś niezadowoleniem i defetyzmem. Oni są powolni, ale dokładni i bardzo spokojni. Czasem jest to wada, ale czasem duża zaleta, szczególnie przy bombardowaniach.

Acklington, 22 kwietnia 1941 roku

Dzisiaj mieliśmy mszę. Przyjechał kapelan z Blackpoolu. Po południu uroczystość wręczenia *Distinguished Flying Medal* sierżantowi Maciejowskiemu. Ma on zestrzelonych pięć maszyn.

Dzisiaj nad naszym lotniskiem klucz Spitfire'ów złapał Niemców, jednego spuścili. Wczoraj solidnie zrabali Newcastle. U nas tymczasem spokój. Idę spać, dobranoc Haneczko kochana.

Przed czterema dniami była uroczystość wręczenia krzyża DFC kpt. Szczęsnemu, dowódcy B-Flight'u. W tej chwili w Dywizjonie jest jeden z Virtuti, czterech z Krzyżami Walecznych, jeden z DFC i jeden z DFM. (U Anglików oficerowie dostają DFC, podoficerowie DFM). Zobaczymy, jak będzie dalej.

Haneciu Kochana. Przerwałem pisanie. Byłem w Messie podoficerskiej, gdzie był dalszy ciąg żegnania Dowódcy, zakończony przeniesieniem go na rękach do jego pokoju. Polubiliśmy go wszyscy.

Dobranoc Haneczko, jest już pierwsza godzina.

Ouston, 28 kwietnia 1941 roku

Dzisiaj z częścią rzutu ziemnego zameldowałem się na nowym lotnisku. Jutro przylecą maszyny i dołączy pozostały personel techniczny. Jesteśmy teraz o 11 mil na zachód od Newcastle na zupełnie nowym lotnisku. Poza nami jest tutaj angielska jednostka treningowa.

My jesteśmy pierwszą jednostką bojową na tym lotnisku. Lotnisko nie jest jeszcze wykończone, ale zdaje się zupełnie dobre do pracy. Są trzy szerokie *runway*'e, pasy startowe, ale biada temu, kto z nich zjedzie, doły po parę metrów. Wszystkie budynki murowane. Duże kasyno. Mam dwuosobowy pokój z por. Arendarskim, jest on naszym tłumaczem, ale zna angielski nie lepiej ode mnie. Od paru dni mamy nowego angielskiego dowódcę, *Squadron Leader* Cole, zdaje się, że wyjątkowo niesympatyczny. Był dowódcą angielskiego squadronu, który ma iść do Afryki i odmówił wyjazdu (*King's Regulation* przewiduje taką możliwość). Na jego miejsce poszedł nasz pierwszy Wódz. Haneciu kochana, wczoraj dowiedziałem się, że zostałem miano-

wany polskim porucznikiem, zawsze to przyjemnie. Do widzenia Haneczko moja.

Ouston, 3 maja 1941 roku

Haneciu najukochańsza. Dzisiaj jest Trzeci Maja. Mieliliśmy mszę w hangarze, a później pogadankę dla żołnierzy przez kpt. Pomaskiego. Na pogadance nie byłem, wątpię czy coś potrafi powiedzieć z sensem. Jest u nas adiutantem, tak zwanym gaciowym, bo co w Polsce adiutant miał ciekawszego w pracy, tutaj przejął to *intelligence officer*. Ale nawet i w tym skróconym zakresie jest to stanowczo ponad jego poziom.

Pogoda dzisiaj cudowna, prawdziwie trzecio-majowa. Przypomina mi się msza w Ogrodzie Botanicznym, pochod korporacji. Wszystko to było tak niedawno, a teraz tak dalekie.

Grecję przegraliśmy. Anglicy pocieszają się, że odwrót został wykonany wzorowo, trzeba przyznać, że to bardzo słaba pociecha. Przypuszczam, że ten sam los spotka Egipt, a może i cały Bliski Wschód. Niemcy wleźli już do Iraku, oni są mistrzami w prowadzeniu wojny. Ale mimo wszystko jestem dalej optymistą, bo wynik wojny według mnie zależy do pojedynku lotniczego Niemcy - Anglia, kto dłużej wytrzyma. Anglicy są bardzo spokojni i o ile przy walkach na lądzie może to jest jednym z powodów ich niepowodzeń, przy bombardowaniach spokój jest skarbem nieocenionym i tutaj mogą spotkać Niemców przykre niespodzianki. A przemysł amerykański zaczyna nabierać coraz większego pędu.

O ile Niemcy nie złamią jeszcze tej jesieni ducha Anglii bombardowaniami, nasze szanse zwycięstwa będą duże, ale to jeszcze potrwa.

Ouston, 7 maja 1941 roku

Haneciu kochana. Wczoraj w nocy dobrali się do naszego lotniska. W mój hangar wpakowano sześć bomb. Na szczęście wewnątrz było mało maszyn. Spalił się jeden Hurricane, Lisander i Moth. Czterech chłopaków z mojej eskadry wyciągnęło z palącego się hangaru dwie maszyny i to podczas nalotu i wybuchającej amunicji w palącym się samolocie. Na szczęście cięższe bomby poszły poza hangar. Całego bigosu narobił jeden Ju-88. Mnie także sponiewierał, bo kiedy dobiegałem do hangaru, zobaczyłem sylwetkę samolotu, jak z lotu koszącego zaczął tłuc w moim kie-

runku z karabinów maszynowych. Biegłem, samotny, na betonowej przestrzeni, oświetlonej palącym się hangarem. Musiałem rozłożyć się jak długi. Niewątpliwie był dobrym pilotem, ale tym razem miał pecha, bo zaraz poza lotniskiem zawadził o drzewo i na tym zakończył swoją karierę.

A dzisiaj wynosimy się z *maintenance* na drugą stronę lotniska. Ale po co budować ogromne hangary; to było do przewidzenia.

Ouston, 16 maja 1941 roku

Byłem na tygodniowym urlopie. Zwiedziłem Edynburg, Glasgow, byłem w okolicy jezior, tak zwanym *Lake District*. Pojechaliliśmy we trójkę: kpt. Wczelik, ppor. Wójcik i ja. Oczywiście byliśmy także i w Blackpoolu. Jechaliśmy samochodem Wczelika. Droga bardzo ciekawa, ale wolałbym być sam. Roboty w eskadrze mam mało. Chcę trochę zabrać się do czytania. W Blackpoolu spotkałem profesora Mokrzyckiego, mówił, że jestem na liście do angielskiego ITL (Farnborough), ale ja z tego wcale się nie cieszę, bo tam nie będzie ciekawej roboty. W Dywizjonie mam teraz 21 Hurricanes, jeden Bathel i jednego Magistra. Stosunki mam dobre, ale właściwie mówiąc, z nikim nie jestem w przyjaźni, jestem trochę samotny. Może dlatego, że piloci mają swoje życie i trzymają się flight'ami, adiutant nie jest sympatyczny, *intelligence officer* bez zainteresowań, tłumacz bez zainteresowań, chociaż porządny chłopak, lekarz ciekawy, ale dziwak. Pozostaje jeszcze ksiądz, ale to chyba nie kompan dla mnie. Mój sobowtór Anglik, chamowaty pomimo wszystkich zewnętrznych gentelmenkości. W ogóle trochę rozczarowałem się do Anglików. Są mniej inteligentni, niż zdawało się. Potrafią być chamowaci.

Dziwna historia z Hessem. Widocznie bał się, że go skrócą o głowę w Niemczech, i jako najbezpieczniejsze schronienie wybrał sobie Anglię. Francuzi okazują się coraz podlejsi. Teraz zgodzili się na przepuszczenie Niemców przez Syrię. Wydaje się, że prowadzą krótkowzroczną politykę. Myślę, że obojętnie kto zwycięży, Anglicy czy Niemcy, oni dostaną po skórce, z czego będą się cieszyć. Spodleli zupełnie.

Około 10 maja były bardzo ciężkie bombardowania Anglii. Uszkodzony został Parlament, Westminster, dużo ofiar w ludziach. Generał Sosnkowski lekko ranny. Poza tym bardzo silnie zniszczono Liverpool. W Libii zatrzymano Niemców, a nawet zorganizowano przeciwnatarcie. Do Iraku pchają się Niemcy. Zobaczymy, co z tego wyniknie. Najlepiej nie jest, ale także nie jest

rozpaczliwie. Byle Ameryka przestała mówić, a zaczęła naprawę pracować.

Ouston, 29 maja 1941 roku

Przed paru dniami przyszła wiadomość, że w ciągu najbliższych dni pójdziemy na południe od Londynu, zastąpić 302 Dywizjon. Roboty będzie sporo. Jest to jedno z najbardziej bombardowanych lotnisk. Zdaje się, że 302 miał spore straty. Otrzymamy Hurricane II z 12 karabinami maszynowymi. Piloci woleliby 2 działka i 6 karabinów maszynowych, jak jest na niektórych Hurricane II, no ale i 12 karabinów to nie jest źle jak na jedną maszynę.

Ouston, 31 maja 1941 roku

Mam trochę kłopotów z ludźmi. Zaczęło się od tego, że przy wysłaniu ich z Blackpoolu powiedziano im, że będą otrzymywać żołd według pełnionej funkcji w Dywizjonie. Tymczasem nic podobnego, każdy otrzymuje według posiadanego angielskiego stopnia wojskowego i specjalizacji. W wyniku powstał niesamowity bałagan. Na przykład na stanowisko szeregowca AC2 przysłano polskiego plutonowego (cpl). Robili im nadzieję, a teraz ja muszę wszystkich uspokajać. Na domiar złego, po to, by przeprowadzić awanse, muszą zdać egzamin, tego wymaga *King's Regulation*. I znowu awantura. Szereg z nich czuje się tym dotkniętych i mówią, że egzaminów zdawać nie będą. A ja muszę tłumaczyć im, że jak nie przyjdą na egzamin, to awansu nie dostaną. A w ogóle bardzo wielu przewróciło się w głowie, zupełnie zapomnieli, że są w wojsku i że jest wojna. Pewien plutonowy staje do raportu o przeniesienie do innego dywizjonu, bo nie może współpracować z szefem dywizjonu. Dzisiaj jeden z moich sierżantów, specjalista radiomechanik, oświadczył, że nie będzie słuchał szefa mechaników w *maintenance* i może przyjmować rozkazy tylko ode mnie. A kiedy powiedziałem mu, że ma słuchać szefa, oświadczył, że nie wykona rozkazu. W tym wypadku przeholował i może mieć bardzo przykre konsekwencje. Dałem mu czas do namysłu, a jego kolegom poradziłem, by pogadali z nim. Nie chcę, by przez głupotę wpadł w bardzo poważne kłopoty, mówiąc delikatnie, bo dobry pracownik i tylko ma niesamowicie wybujałą ambicję. Inny jeszcze, wobec tego, że nie został podany do awansu, oświadczył, że będzie starał się o paszport do

Ameryki i temu podobne bzdury. Jest to wynik dwóch ewakuacji, bałaganu w Dowództwie, głupoty i niezdrowych ambicji. Jednocześnie zapominają, że jest wojna.

Przy tym wszystkim są to przeważnie dobrzy chłopcy, pracują całkiem nieźle, szczególnie kiedy jest ruch. Natomiast przy pracy koszarowo-porządkowej zaczyna się tragedia.

Niedawno miałem charakterystyczną historię w autobusie. Wracalem z Newcastle na lotnisko. Do autobusu przyszedłem późno. Ponieważ wszystkie miejsca były już zajęte, stanąłem w przejściu. Byłem jedynym oficerem w autobusie, poza tym podoficerowie i szeregowcy, Polacy i Anglicy. Początkowo nikt nie ustąpił mi miejsca. Gdy autobus ruszył, powstał jeden z Anglików, bardzo grzecznie ustępując mi miejsce. Podziękowałem i posadziłem go z powrotem. Myślę, że to dobra lekcja dla naszych, bo po chwili jeden z Polaków zaproponował mi swoje miejsce, a gdy podziękowałem mu, po jakimś czasie znowu inny. I tym razem nie skorzystałem. Mam wrażenie, że jeden z drugim bał się być za uprzejmym. Znowu głupia ambicja, bo wiem, że jestem raczej lubiany i dopiero Anglik dał im lekcję grzeczności.

Wczoraj była w Messie *party* dla naszego Dywizjonu. Tańcono, trochę pito, było dużo ludzi. My śpiewaliśmy. Na ogół wszystko odbyło się w dobrym nastroju. Cała uroczystość zakończyła się po dziesiątej. Był Kazik Móchliński. Z moim Anglikiem stosunki niby dobre, ale stanowczo nie ma dobrej współpracy. Zasadniczo ma on ułatwiać kontakty z angielską administracją, ale w rzeczywistości zajmuje się tym angielski starszy sierżant, przydzielony do naszego Dywizjonu.

Przykra była strata „Hooda”, ale wynagrodziliśmy sobie posłaniem na dno „Bismarcka”. Anglicy nie nauczyli się jeszcze walczyć z Niemcami i na Krecie zdają egzamin z nieudolności i powolności. Ale jakoś zatrzymali marsz na Egipt i z Irakiem zdaje się już jest dobrze. Najważniejsze jest teraz, by wytrzymali tutaj w Anglii i by zmniejszyli straty w marynarce handlowej. A mam nadzieję, że im to się uda przy pomocy Ameryki i wtedy przyjdzie dosyć przykra zima dla Niemiec. Ameryka zapowiada na zimę produkcję dwu i pół tysiąca samolotów na miesiąc. Mam nadzieję, że Hamburg, Bremen, Kolonia i szereg innych miast będą wyglądały znacznie gorzej od Warszawy.

Ouston, 2 czerwca 1941 roku

Dzisiaj nasz Dywizjon zestrzelił pierwszą niemiecką maszynę, Ju-88, por. Niemiec i sierżant Brzeski.

Ouston, 3 czerwca 1941 roku

Nareszcie po trzech miesiącach istnienia, a dwóch operacyjnych, mamy na naszym koncie niemiecką maszynę. Dotychczas jakoś nie szło. Zresztą w naszym sektorze stosunkowo trudno jest złapać nieprzyjaciela. Wczoraj wieczorem, około 10.30, poderwano w powietrze „Black” sekcję z B-Flight'u. Już był zmrok. Chmury, pogoda raczej zła. *Operation Room*¹⁷ naprowadził ich nad miasto Newcastle. W *Operation Room* widzą, że niemiecka maszyna krąży nad brzegiem morza, szukając konwoju. Nasi są zupełnie blisko od szwabów, ale nie mogą ich zobaczyć. Tamci przeważnie siedzą w chmurach. Posterunki obserwacyjne z ziemi podają, że widzą „bandytę” i dwa Hurricane'y z tyłu za nimi w odległości dwóch mil. W międzyczasie podrywają dwie sekcje Spitfire'ów z 71 Dywizjonu. Leci tam S/L Sheen, Australijczyk, dowódca dywizjonu z Acklingtonu.

W pewnym momencie szwaby spostrzegli konwój na rejdzie przed Newcastle, więc wyszli z chmur do bombardowania. Artyleria z okrętów otworzyła ogień. Nasi zobaczyli ogień artyleryjski i słusznie wnioskując, że tam musi być szwab, poszli w tym kierunku.

Jak później opowiadali, trochę nieprzyjemnie było włączyć w ogień własnej artylerii. W tym momencie por. Paweł Niemiec zobaczył przed sobą w górze Ju-88, który szedł w chmury. Dał znak sgt. Brzeskiemu i rozpoczął atak z podciągniętego skrętu. Strzelec z bombowca zaczął strzelać do Pawła. Trwało to chwilę, bo bombowiec schował się w chmury. Nasi też dali nurka za nim. Tym razem szczęście sprzyjało Brzeskiemu. We mgle zobaczył maszynę przed sobą. Otworzył ogień z bardzo bliskiej odległości, tak, że dokładnie widział strzelca w masce tlenowej. Początkowo strzelec odpowiadał z karabinu maszynowego, ale po chwili karabin maszynowy poszedł do góry, a strzelec zapadł się. Musiał otrzymać swoje. Brzeski siedział mu tak blisko na ogonie, że miał całą kabinę oblaną oliwą z postrzelonego Junkersa. Obie maszyny wyszły z chmur w ostrej pice. Junkers z palącymi się silnikami. Obok nich wyskoczył Paweł, ale na takim gazie, że wyminął ich. Tymczasem Brzeski strzelał do ostatniego naboju i dopiero wtedy odszedł na bok. Jego miejsce zajął Paweł i doprowadził szwaba aż do morza. Maszyna wpadła o jakieś dwieście metrów od konwoju, który miała zniszczyć. Wyobrażam sobie, co za radość mieli ci na okrętach. Wszystko to trwało kilkanaście sekund.

17. Ośrodek radarowego naprowadzania samolotu na cel.

Ouston, 6 czerwca 1941 roku

Mamy pozostać tutaj dłużej. Ponieważ zbliżamy się do pełni więc mamy stale nocny *readiness*. Przyjęto teraz nową taktykę, każda załoga ma wyznaczoną wysokość i rejon i ma patrolować tam przez 45 minut, potem wraca na lotnisko. Po uzupełnieniu paliwa może być wysyłana ponownie. Samoloty nie są prowadzone przez radio. Wolno im porozumiewać się z *Operation Room* tylko w razie spotkania nieprzyjaciela, lub gdy muszą zejść ze swego odcinka patrolowania. W ten sposób ma powstać zaporą nad pewną miejscowością. Artyleria strzela tylko do 10 tysięcy stóp, myśliwcy ponad 12 tysięcy. W wyniku tego, w razie aktywności artylerii, myśliwcy mogą pozostać w powietrzu. Cały ten schemat możliwy jest tylko przy bardzo pogodnej nocy, kiedy myśliwiec sam trafi na jego lotnisko. Naprowadzać będą tylko maszyny dwuosobowe.

Ouston, 17 czerwca 1941 roku

Wczoraj nie udało mi się. Latałem na Whitlwy'u. Jest to duży bombowiec. Nasi myśliwcy ćwiczyli się w atakach na niego. Ponieważ lot trwał dwie godziny, więc łąziłem po całym płatowcu. Kiedy wlałem do tylnej wieżyczki, w samym ogonie, gdzie są 4 karabiny maszynowe, nie zamknąłem szczelnie drzwiczek za sobą, obróciłem wieżyczkę w bok (próbowałem, jak porusza się i czy jest wygodnie celować) i prąd powietrza urwał drzwiczki. Miałem trochę kłopotu z doprowadzeniem dziury po drzwiczkach do normalnej pozycji i obejrzawszy, że nic nie grozi bezpieczeństwu samolotu, wlałem z powrotem do kabiny obserwatora. Pilotowi powiedziałem dopiero po wylądowaniu. Bardzo przykra sprawa, bo cudza maszyna, a tutaj oficer techniczny demoluje ją przy pierwszym locie.

Dzisiaj widziałem angielski rozkaz mianujący mnie *Flying Officer*'em, odpowiednik polskiego porucznika. Ale jak zwykle u nas błądali i podali mnie w grupie administracyjnej. Dowódca już wysłał pismo w tej sprawie.

Mianowany jestem z datą 1 marca 1941 roku.

Ouston, 20 czerwca 1941 roku

Mieliśmy niedawno zabawną historię. Jeden z naszych sierżantów, który ostatnio, w biały dzień, na widoku całego New-

castle, zestrzelił Niemca, wracał na lotnisko z przyjaciółmi. Dyskutowali właśnie ofiarowanie przez panią Churchill lwicy, jako maskoty, któremuś z angielskich dywizjonów. Narzekali, że my nie mamy żadnej. A tu przez drogę maszeruje kaczka. Spadła jak z nieba. Uznano, że będzie naszą maskotą. Została złapana, dostarczona na lotnisko, gdzie zbudowano dla niej ładny betonowy basen. A że następnego dnia kaczka zniosła jajko, przyjęto to za dobry omen.

Wszystko byłoby cudownie, tylko że nazajutrz zjawił się miejscowy policjant, oświadczając, że kaczka jest jego, że została skradziona, a sprawa idzie do sądu.

Na przewodzie sądowym wszystkie okoliczności towarzyszące zostały przedstawione. Przy okazji wspomniano, że to właśnie o jego zestrzeleniu pisała miejscowa prasa, no i zapadł wyrok. Kaczka z jajkiem wraca do policjanta, a sierżant zostaje skazany na grzywnę pięciu funtów. Po ogłoszeniu wyroku sędzia sam zapłacił grzywnę, a całe towarzystwo z sędzią na czele, policjantem, sierżantem i świadkami, znalazło się w pobliskim *pub*'ie.

Ouston, 22 czerwca 1941 roku

Dzisiaj z rana przyszła dobra wiadomość, Niemcy rozpoczęli działania wojenne przeciwko Rosji. Były bombardowane: Kijów, Sewastopol i Kowno. Niech bandyci wyrzynają się wzajemnie, nam pomoże to wygrać wojnę. Tylko, że znowu na naszych ziemiach wojna, ale tego nie można było uniknąć. Mam tylko nadzieję, że w pierwszej fazie wojny wojska niemieckie szybko pójdą naprzód, co uchroni Kraj od zniszczeń.

W Anglii teraz spokój. Prawie zupełnie ustały naloty, natomiast Anglicy już od dziesięciu dni bombardują Nadrenię, Kolonię i Düsseldorf. Poza tym stałe wyprawy dzienne, z osłoną myśliwców, na Francję.

Przedwczoraj przyszła wiadomość, że za pięć dni idziemy na południe. Będziemy niedaleko Bristolu, jakieś 10 mil od miejscowości Bath.

Część personelu technicznego leci samolotami transportowymi, część kolejną. Nasi piloci nie bardzo zadowoleni, bo praca tam będzie duża, a nie bardzo efektywna, prawdopodobnie osłona portów. Natomiast nie będzie lotów nad Francję. Otrzymamy tam nowe maszyny. Ze swoimi gratami zaczynam już mieć kłopoty. Stale brak części zamiennych, tak że często mam po kilka maszyn nie do latania. Dotychczas praca Dywizjonu wygląda jak

poniżej: co drugi dzień mieliśmy *readiness* z tym, że podany układ wypadł co czwarty dzień, bo co drugi, tam gdzie A-Flight miał *readiness*, wchodził B-Flight.

<i>Flight A</i>		<i>Flight B</i>	
I sekcja	II sekcja	I sekcja	II sekcja
13.00-16.30	15 min. 30 min.		
16.30-19.45	<i>Readiness</i>	15. min.	<i>Readiness</i>
19.45 — zmrok	15 min. 30 min.		30 min.
Swit-8	15 min. 30 min.		<i>Readiness</i>
8.00-13.00	<i>Readiness</i>	15 min.	<i>Readiness</i>
			30 min.

W dniach naszego *release* pracuje 72 squadron. Nocami przewidziane były możliwości użycia całego dywizjonu, ale teraz był spokój.

Fairwood-Common, 29 czerwca 1941 roku

Jestem na nowej stacji, nad brzegiem Atlantyku w południowej Walii. Dnia 26 czerwca zostaliśmy przeniesieni na lotnisko Colerne o parę kilometrów na wschód od Bath, a następnego dnia, 27 czerwca, do Fairwood-Common w południowej Walii. Przeprowadzka odbyła się częściowo rzutem kołowym, częściowo powietrznym, Bombey'ami¹⁸ po 22 osoby na każdy. Za tydzień dostajemy od 306 (P) squadronu Hurricane IIB. Mają one dwusprężarkowe silniki i 12 karabinów maszynowych.

Fairwood, 3 lipca 1941 roku

Stanowczo szwaby za szybko prą na Moskwę. Boję się, by ta wojna w Rosji nie skończyła się za wcześnie. Aż strach pomyśleć, jak wyglądają teraz nasze wschodnie tereny. Pewnie nie ma ani jednej całej wsi. Taki już nasz psi los, że wszystkie największe walki odbywają się na naszej ziemi. Niech wyrzynają się jak najwięcej, ale nie na naszych terenach.

Od dwóch miesięcy mamy spokój w Anglii, a to bardzo przyda się tutaj. Dzisiaj byłem w Swansea. Podobno przed wojną był to ładny port. Teraz dosłownie jedna trzecia leży w gruzach. Przychodziły tutaj transporty z Ameryki. Powoli, wśród gru-

18. Duży, stary typ bombowca, nie używany już w akcji.

zów, życie powraca do normalnego. Na stosach cegieł i żelastwa ogłoszenia poszukujących się rodzin, z podaniem ich nowego adresu. Już od trzech tygodni zachodnie Niemcy są bombardowane co noc, a ostatnio i w dzień. Myśliwcy siedzą nad Francją. Nasi biorą w tym żywy udział. Natomiast mój Dywizjon ma znowu patrolowanie konwojów. Robota bardzo niewdzięczna.

Fairwood Common, 8 lipca 1941 roku

Nareszcie walki przeniosły się na rosyjskie tereny. Byle teraz nie szło szwabom za dobrze. Od paru dni Anglicy robią duże naloty na północne Niemcy i Francję. Nasi biorą udział w tych lotach. Mamy spore straty. Ostatnio nie wrócił Kula, latał na Wellingtonie. Myśliwcy latają nadal nad Francję. Mają również duże straty, ale i doskonałe wyniki. W ostatnich dniach 303 squadron zestrzelił dwadzieścia parę maszyn. My mamy niewdzięczną pracę. Po dwie godziny piloci latają nad morzem pilnując konwoi. W razie jakiegokolwiek defektu, przymusowa kąpiel. Ostatnio dostaliśmy, na wypadek skakania do morza, specjalne gumowe łódki, dinghy, ale użycie ich w praktyce nie jest tak łatwe, jak podano w instrukcjach.

Okolice lotniska bardzo ładne, trzy mile do morza. Skaliste brzegi, a na dole piękna piaszczysta plaża. Pogodę mamy cudowną, tylko na lotnisku straszliwy kurz. Lotnisko jeszcze jest w budowie, mamy szczęście do nowych lotnisk. Za pół roku będzie tutaj zupełnie dobrze, ale na pewno nas już wtedy nie będzie tutaj. Już teraz chodzą słuchy, że wkrótce przejdziemy nad La Manche. Tymczasem straszliwe drogi, brak wody, nie ma *batman'ów*¹⁹, *dispersal* w namiotach (latem to jest całkiem znośne). Natomiast *maintenance* ma pół hangaru, drugą połowę zajmuje 79 squadron i mamy, dzięki temu, całkiem wygodne pomieszczenie do pracy.

Mój sobowtór, P/O Reason, okazał się jednak zdecydowanie mniej sympatyczny, niż wyglądał na początku. Głupi i cham, od czasu do czasu mamy starcia, ale staram się ustępować, by nie zaogniać stosunków. Zasadniczo ma on ułatwiać kontakt z administracją angielską, ale w rzeczywistości zajmuje się tym angielski starszy sierżant, przydzielony do naszego Dywizjonu, który robi to doskonale. Wkrótce ma go (sobowtóra) pozbyć się, będąc miał spokój.

19. Ordynansów.

Wracając do lotniska, to zbudowano je z sensem. Wszystkie pomieszczenia są w małych barakach, porozrzucanych naokoło lotniska. Lekkie hangary na *maintenance*, tylko *runway*'e słabe, nierówne. Ponieważ jesteśmy z daleka od wodzów, na lotnisku tylko dwa dywizjony Hurricane'ów, więc stosunki domowe. Dowódca stacji sympatyczny.

Ja mieszkam poza lotniskiem. Mam wygodny pokój, pełno kwiatów. Willa przy szosie. Wszystkie wygody. Gospodyni jest właścicielką sklepu w Swansea, a mąż policjant. Był już na emeryturze, a teraz pracuje z powrotem. Mają ładny samochód, pięć pokoi z łazienką, ładnie umeblowane. Stąd do messy mam pół godziny spacerem, ale przeważnie jeżdżę samochodem naszego lekarza.

Haneczko kochana. Teraz, kiedy Niemcy zaczęli walczyć z Rosją, nadzieja na szczęśliwy koniec wojny zaczyna być coraz realniejsza. Byłe Rosja trzymała się jak najdłużej. Nigdy nie wierzyłem w dobre stosunki pomiędzy Rosją a Niemcami. W każdym bądź razie, ta kampania będzie kosztowała ich drogo. Anglii pozwoliła odetchnąć po ostatnich nocnych bombardowaniach i pozwoliła na uzyskanie zdecydowanej przewagi w powietrzu. Mam wrażenie, że inwazja na Anglię stała się nierealna. Ciekawe co zrobi teraz Japonia, czy zaatakuje Rosję?

Wczoraj byłem w Bristolu. Miasto jest bardzo zniszczone. W okolicy dworca same mury, ale pomimo to życie toczy się zupełnie normalnie. Byłem na premierze w teatrze, sala pełna.

Fairwood Common, 10 lipca 1941 roku

Dzisiaj, po raz pierwszy, nasz squadron latał nad Francję. Wieczorem, kiedy ja byłem już poza lotniskiem, major dostał rozkaz. Przez noc *maintenance* przygotowało trzy maszyny, a z rana 12 maszyn poszło w powietrze. Lądowali nad samym Kanałem, uzupełnili benzynę i razem z 306 (Pol.) i 504 (Ang.) squadronami konwojowali nad Hawrem 12 Blenheim'ów. Nasi byli bezpośrednio nad Blenheim'ami. Pozostałe dwa squadrony wyżej. Przed Hawrem nasi zrobili kółko i tak latali przez 27 minut nad wejściem do portu, a tymczasem bombowce tłukły port. W międzyczasie przyszło 8 Messerschmittów 109 i zaatakowały nasz squadron. Atak wyglądał tak: z większej wysokości pikowali na chodzące w kółko Hurricane'y i przechodząc obok nich strzelali z armatek i karabinów maszynowych. Ale w momencie ataku na jednego z Hurricane'ów wchodził w ogień następny. Jeden z M. 109 zaatakował mjr. Brzezinę, ale z tyłu otworzył do niego

ogień sgt. Maciejowski, Brzezina zrobił wywrót i natknął się na poprzedniego M. 109 i korzystając z okazji, spuścił go w dół. W tym manewrze sam wyskoczył z kółka. W podobnej sytuacji znalazł się kpt. Szczęsny. Bronił go z tyłu sgt. Brzeski. Szczęsnemu udało się, przy pomocy Brzeskiego, prawdopodobnie spuścić jednego M. 109, ale oni pozostali w formacji.

W wyniku spotkania przyznano naszym jeden M. 109 zestrzelony, jeden prawdopodobnie zestrzelony i jeden postrzelony. Nasi wyszli cali, tylko Brzezina przywiózł dziurę w śmigle. Wynik, jak na pierwszą wyprawę całkiem dobry.

Rosja broni się. Zdaje się, że Niemcy mają duże straty. W Londynie odbywają się rozmowy polsko-rosyjskie na temat uregulowania naszych stosunków: co z tego wyjdzie, zobaczymy. W Libii Francuzi proszą o pokój. Jednym słowem mogło być gorzej. A RAF w dzień i w nocy lata i bombarduje. Ameryka zajęła Islandię i obejmuje opiekę nad konwojami aż po Islandię, to także coś znaczy.

Haneciu, staram się nie myśleć o tym wszystkim, co dzieje się dookoła nas. Robię swoje, śmieję się, tańczę, chodzę do kina. Staram się prowadzić możliwie normalne życie, tak by być w najlepszej formie do pracy. Według mnie mamy teraz trzy zadania do spełnienia: niszczyć Niemców wszędzie, gdzie tylko można i jak tylko można. Robić propagandę dla Polski. Utrzymać się w jak najlepszej kondycji duchowej i fizycznej.

O ile chodzi o propagandę dla Polski, to zdaje się zdobyliśmy dla siebie całkowite uznanie Anglików. Niewątpliwie tak nasze lotnictwo, jak i marynarka są bardzo tutaj cenione. Podobno w Szkocij piechota zdobyła sobie wielką popularność.

Fairwood Common, 15 lipca 1941 roku

Dzisiaj znowu nasi byli nad Hawrem. Jak poprzednio, wystartowali o świcie. Lądowali nad Kanałem celem uzupełnienia benzyny i znowu poszli jako osłona bombowców. Tym razem 30 Hurricane'ów eskortowało 6 Blenheimów. Dwa bombowce nie powróciły. Zestrzeliła ich artyleria. Myśliwcy nie atakowali. Bombardowali z małej wysokości, podczas cudownej pogody. Za to płaci się. W drodze do wyjściowego lotniska, sgt. Kościak zawadził o linkę balonową i odciął sobie pół skrzydła. Lądował przymusowo, maszyna rozbita w kawałki, on cały i zdrowy. Zabrałiśmy go Magistrem na lotnisko i tegoż dnia był w *readiness*'ie i latał.

Po południu kpt. Szczęsny i sgt. Brzeski, podczas patrolowania

konwoju, zobaczyli Ju-88, który lotem koszącym podchodził do konwoju. Zobaczył naszych, gdy byli już o jakieś 300 metrów od konwoju, zrzucił bomby do morza i usiłował wiać, ale nie udało mu się. Atak rozpoczął Szczęsny, wykończył Brzeski. Wystrzelali całą amunicję. Ju-88 stracił szybkość, uderzył ogonem o wodę i dał nura. Dwóch wypłynęło, dwóch pozostało. Jest to nasza czwarta maszyna.

Fairwood Common, 22 lipca 1941 roku

Kochana Haneczko. Ostatnio miałem trochę zamieszania. Przenosimy się z Fairwood do Exeteru, a jednocześnie zmiana sprzętu. Kiedy nowe maszyny przyleciały na lotnisko (nowy typ Hurricane'a) pojechałem na *dispersal* zobaczyć nasz nowy sprzęt. Ale już na pierwszym stoisku zobaczyłem, że jestem w kłopotcie. Jak rozwścieczone osy dopadli mnie mechanicy wołając, że samoloty są w strasznym stanie, brudne, zaniedbane. Trzeba będzie parę dni, zanim będzie można wystawić je do *readiness'u*. Było oczywiste, że eskadra, która odesłała samoloty, nie dbała o nie od jakiegoś czasu. Moi mechanicy byli wściekli i oświadczyli, że nie chcą pracować za dzemojadów. Ja również trochę się zdenerwowałem i zadzwoniłem do Group'y, że będę musiał zawiesić Dywizjon w lotach operacyjnych, ponieważ otrzymałem samoloty w stanie nie nadającym się do lotów operacyjnych.

Reakcja na mój meldunek była nieoczekiwanie szybka i niespodziewana. Następnego dnia, bez uprzedzenia, zjawiła się na lotnisku cała generalicja z Group'y. Zażądali pokazania przekazanego sprzętu. Obejrzel i odlecieli. Byłem trochę w strachu, czy nie przesadziłem w mojej reakcji. Zawieszenie w operacjach squadronu w czasie wojny jest sprawą dość poważną. Tego samego dnia dostałem telefon z Group'y, że nazajutrz oficer techniczny z mechanikami ze squadronu, który przekazał nam samoloty, zamelduje się u nas i mają być tak długo, dopóki nie uznam, że doprowadzili sprzęt do porządku. Podziękowałem za oficera technicznego, że obędzie się bez niego, natomiast mechanicy będą mile widziani. Moja popularność wzrosła niepomniernie u moich mechaników.

Exeter, 6 sierpnia 1941 roku

Kochana Haneczko, od 24 lipca jestem na nowej stacji Exeter. Dywizjon przyleciał parę dni przede mną. Otrzymaliśmy nowe

maszyny Hurricane II z 12 karabinami maszynowymi. Ja pozostałem przez parę dni w Fairwood Common, by doprowadzić do porządku stare maszyny i zdać je, idą do szkół. Do Exeter przyjechałem Magistrem. Jesteśmy teraz nad brzegiem Kanału La Manche. Tworzy się tutaj polski Wing w składzie 302, 316 i 317 squadronów. Również na naszym lotnisku stoi 307 squadron nocnych myśliwców wyposażonych w Defianty. Są to dwuosobowe maszyny, 307 Dywizjon przezbiera się teraz na Beau-fighter'y.

Spotkałem tutaj Stacha Kownackiego. Jest on w RAF, ma być przydzielony do 307 squadronu jako specjalista aparatury do wykrywania w nocy nieprzyjacielskich samolotów. Są to przyrządy zamontowane na samolocie, bardzo pomysłowe, wymagają tylko inteligencji w ich obsłudze i posługiwaniu się nimi.

Dowódcą Wingu został mjr Brzezina, dowódca dywizjonu. Na miejsce Brzeziny został Szczęsny, a Wcelik zdaje się odejść do bombowców. Postąpili z nim nieładnie. Jest on jednym z najstarszych pilotów myśliwskich. We Francji miał trzy zestrzelone maszyny. Ma swoje wady, ale pracuje, lata i to całkiem nieźle.

W tych dniach latałem do Blackpoolu w sprawie ludzi. Miałem komiczne wrażenie nad Bristolskim Kanałem. Mgła, woda i niebo, wszystko razem tworzyło kulę, nie wiadomo gdzie góra, gdzie dół.

W sobotę 2 sierpnia odszedł ze squadronu mój angielski sobowtór. Cieszę się z tego. Ostatnimi czasami współpracowało się z nim bardzo źle, o ile w ogóle można było to nazwać współpracą. Prosiłem o zabranie jego. Teraz jestem zupełnie samodzielny. Nawet nie pożegnałem się z nim. Akurat pojechałem pod Tauton zobaczyć się z Winnifrede Isaac i jej bratową: kiedy wróciłem, jego już nie było w Exeter. Zresztą tak wolę. Mam teraz w squadronie 18 maszyn. Są w dobrym stanie. Znowu latanie całymi dniami nad konwojami.

307 DYWIZJON NOCNYCH MYŚLIWCÓW

Exeter, 15 września 1941 roku

Haneciu, zdaje się, że uda mi się dostać, jako radio obserwator, do nocnych myśliwców. Już rozpocząłem trening na Beaufighter, tylko jeszcze nie zostałem zwolniony oficjalnie ze stanowiska oficera technicznego w 317 squadronie. Przypuszczam, że nareszcie zostanę przydzielonym do 307 Dywizjonu. Jest na tym samym lotnisku, co my.

Haneciu wiedz, że nie robię tego dla przyjemności latania. Uważam, że muszę zrobić wszystko co mogę, by przejść do pierwszej linii. Na moje miejsce podaję jako zastępcę Henryka Malinowskiego, on nie może latać — choruje w powietrzu, będzie lepszy ode mnie.

Dobranoc Hanko, chciałbym obudzić się z tego koszmaru.

Exeter, 20 września 1941 roku

Haneczko kochana. Dzisiaj z rana Kownacki zrobił mi nieprzyjemny kawał. Nawymyślałem mu za to, przyznał się, że zrobił głupstwo. On jest w 307 Dywizjonie specjalistą od nowej aparatury do naprowadzania naszych maszyn na nieprzyjacielski samolot. Ja mam pomagać mu, jako instruktor w powietrzu, w szkoleniu obserwatorów w tej nowej pracy. Będziemy teraz w jednym dywizjonie, tylko on jest angielskim oficerem przydzielonym do 307 squadronu. Razem z nami jest również Kazik Móchliński jako mechanik przy obsłudze naszych aparatów i Jurek Łazarowicz, jako radio obserwator. Z Jurkiem nie bardzo mogę się dogadać.

Mamy latać w nocy na dwusilnikowych samolotach myśliwskich Beaufighter. Uzbrojone w 4 działka i 6 karabinów maszynowych. Olbrzymia siła ogniowa, wszystko skoncentrowane do przodu. Z ziemi mają naprowadzać nas na jakieś 2-3 mile do „Bandit”, a następnie obserwator przy pomocy jego aparatury doprowadza pilota aż do kontaktu wzrokowego z nieprzyjacielskim samolotem.

To wszystko jest bardzo piękne, ale dzisiaj dowiedziałem się, że nie jestem przydzielony do 307 Dywizjonu, bo nie mam warunków zdrowotnych. Czuję się trochę zmęczony tym wszystkim. Air Ministry kierowało się orzeczeniem komisji lekarskiej, wydanym w zeszłym roku po mojej operacji. Tymczasem ja miałem komisję lekarską tutaj na stacji, która potwierdziła, że nadaję się na radio operatora, tylko zapomnieli wysłać orzeczenie do Air Ministry.

Więc znowu kłopoty i nieprzyjemności. W 307 czekają na mnie i muszę już więcej poświęcać tam czasu. W 317 trochę zaniedbałem swą pracę. Następcy na moje miejsce jeszcze nie przysłali. Roboty i tu i tam pełno, naprawdę mam już dosyć tego wszystkiego. Muszę nareszcie wyjaśnić swą sytuację.

Exeter, 25 września 1941 roku

Haneciu najmilsza. Już trochę latam, ale oficjalnie jeszcze nie zostałem przeniesiony do 307 Dywizjonu. Na szczęście w moim 317 Dywizjonie wszystko w porządku. Dzisiaj na 19 maszyn wszystkie operacyjne.

Wczoraj dowiedziałem się, że Pietraszkiewicz nie wrócił z wyprawy nad Francję. Przez radio podał, że zestrzelił dwa Messerschmitty i że sam zmuszony jest lądować. Nie wiem czy pisałem, że Narcyz żyje i jest w dywizjonie, nie wrócił inny Krupowicz.

Exeter, 5 października 1941 roku

Haneciu kochana. Już mam mego zastępcę w 317 Dywizjonie, jest nim Henryk Malinowski, mój dawny szef w PZL, a ja nareszcie mogę całkowicie poświęcić się pracy w 307 Dywizjonie. Ale formalnie nie zostałem jeszcze przeniesiony do 307 Dywizjonu. Boję się, że przy moim pechu znowu zrobią mi jakiś kawał. Tymczasem sporo latam na Beaufighterze.

W zeszłą sobotę zabił się w naszym dywizjonie (307) pilot

P/O Gaysler i obserwator P/O Pfeiier. Podczas przechodzenia przez chmury wmeldowali się w ziemię. Ironia losu, na cmentarzu gdzie zostali pochowani, obok nich leży podoficer pilot niemiecki, o nazwisku Grochocki.

Mieszkam teraz razem z Kownackim. Wynajmujemy pokój w niedużej willi. Bardzo miła gospodyni.

Exeter, 15 października 1941 roku

Haneczko najmiłsza. Latam teraz jako radio obserwator. Latam bardzo dużo, bo pomagam w szkoleniu załóg w powietrzu. Ponieważ Kownacki jest zajęty szkoleniem personelu ziemnego i całą stroną techniczną, więc ja muszę sporo latać z obserwatorami.

Szkolenie idzie źle, stale coś nawala, a poza tym trochę bałagan w dywizjonie. Przed dwoma dniami pierwszy raz latałem w nocy. Dzisiaj wystawiamy po raz pierwszy trzy maszyny do *readiness'u*. Ja byłem wyznaczony na drugą załogę z por. Lewandowskim, dowódcą B-Flight'u, ale kiedy przyszedłem na lotnisko, przebrałem się i już byłem gotów, Lewandowski wpakował na moje miejsce sierżanta, któremu bardzo zależało, by zostać operacyjnym, po pierwsze ze względów finansowych, a poza tym chcą zabrać go na pilotaż, a operacyjnego obserwatora będzie znacznie trudniej.

Byłem trochę zły, bo akurat pierwszą załogę poderwali w powietrze, a następny byłbym ja. Poza tym przebrałem się jak głupi, a tutaj wracaj do kasyna i spać. Wyznaczony na moje miejsce sierżant całkiem jeszcze nie jest przygotowany do pracy operacyjnej, i o ile wyślą go na intercepcję, to na pewno spaskudzi i będzie wstyd.

Ja mam tworzyć stałą załogę z ppor. Jerzym Damszem. Jest to mój kolega z Politechniki, rezerwista, specjalista od silników lotniczych. Pracował w ITL na oddziale silników. On jeszcze nie jest gotów do lotów operacyjnych, musi polatać na Beau-fighterze.

Exeter, 23 października 1941 roku

Z moim lataniem to jakoś nie bardzo idzie. Przysłała depesza z Air Ministry, że zanim zostanę obserwatorem, muszę być jeszcze raz zbadany przez Central Medical Board. Popsuło mi to wszystkie szyki. Z pierwszej kolejki w lataniu, automatycznie

spadłem na ostatnią. Ale to nic nie szkodzi, jeszcze wylatam swoje, tym bardziej, że mój pilot jeszcze nie jest gotów do nocnych lotów.

Mój dawny dywizjon już dostał Spitfire'y V z dwoma działkami i 4 karabinami maszynowymi, nowiutkie maszyny.

Rosja jeszcze się broni. Tak wygląda, że są szanse na utrzymanie Moskwy. W ciągu najbliższego tygodnia, albo dwóch, wszystko się wyjaśni. To, że Rosjanie dostają w skórę, to dobrze, byle nie załamali się. A to, że Niemców to drogo kosztuje, to jeszcze lepiej. W ten sposób Szwaby i Kacapy wyniszczają się wzajemnie. Zdaje się, że w Egipcie szykuje się jakaś awantura. Idzie tam bardzo dużo sprzętu. Nasza Brygada jest teraz w Tobruku.

Haneciu kochana, ja myślę stale o Tobie.

Exeter, 24 października 1941 roku

Haneciu. Dzisiaj w nocy zginął nasz dowódca squadronu kpt. Antonowicz z por. Karwowskim. Nawalił silnik, lecieli 30 mil na jednym silniku. Przy podchodzeniu do lądowania zwalili się, nie wiadomo dlaczego. Możliwe, że wypuścili całkowicie klapy i stracili szybkość. Maszyna spaliła się. Ja tego nie widziałem, bo już spałem. Bardzo ich żałuję. Dowódca był naprawdę bardzo kulturalnym człowiekiem, nadzwyczaj sympatyczny, uprzejmy. Jedyną jego wadą było to, że był trochę za miękki dla ludzi; bardzo dobry pilot. Karwowski był doskonałym obserwatorem. Początkowo, jak przyszedłem do Dywizjonu, moje stosunki z Karwowskim były złe. Ale ostatnio poprawiły się, zależało mi na tym.

Jutro jadę na badania lekarskie. Mam nadzieję, że wszystko skończy się pomyślnie.

Dzisiaj nad nami przeszło sporo maszyn niemieckich. U nas w *readiness*'ie były trzy załogi, wszystkie wystartowały, ale jakoś nie dają sobie rady. Stanowczo za mało przeszkoleni. Jest 11-ta godzina wieczorem, są jeszcze w powietrzu, może coś im się uda. Przed pół godziną dzwoniłszy do *Operation Room*, tymczasem bez wyniku. Idę spać, jutro dowiem się szczegółów.

Exeter, 1 listopada 1941 roku

Haneczko moja najdroższa, byłem pod Londynem na bada-

niach lekarskich. Uznano mnie jako zdolnego na radio operatora. Przypuszczam, że w ciągu paru dni, zostanę już definitywnie przeniesiony do 307 squadronu.

Mieszkam dalej z Kownackim i w jak najlepszej zgodzie. Jesteśmy przeważnie razem.

Przedwczoraj wieczorem byłem na stacji GCI (Ground Control Interception) podczas naprowadzania przez nią naszych myśliwców na Szwabów. Intercepcje nie udały się z winy kontrolerów w *Operation Room*. Nie przekazali na czas myśliwców. Ostatnia intercepcja wyglądała w ten sposób, że Beaufighter szedł za Niemcem w odległości 300 stóp przez jakieś 50 mil, ale cały czas byli w chmurach i nic nie widział. Warunki lotu straszne, bardzo silne oblodzenie, wichura, deszcz. Gdyby został przekazany do G.C.I. o parę minut wcześniej, G.C.I. zdążyłby złapać Niemca nad Kanałem, gdzie na tej wysokości nie było chmur. A tak Beaufighter ganiał za Niemcem przez cały Devon, wyszedł nad kanał Bristolski, aż wreszcie zobaczył, że sytuacja beznadziejna, oddał serię przed siebie na ślepo, ale to tylko strata amunicji, bo szanse trafienia w takich warunkach są zerowe, i wrócił na lotnisko. Strzelał przez nieporozumienie, bo źle zrozumiał rozkaz z ziemi.

Exeter, 4 listopada 1941 roku

W nocy z 1 na 2 listopada sierżant Turzański i sierżant Ostrowski zestrzelili dwa Dornier. Jeden spadł do kanału Bristolskiego, drugi do La Manche. Jest to pierwsze zwycięstwo naszego squadronu na Beaufighternach. Następnego dnia z rana poszli obaj na cmentarz, jak powiedzieli zameldować Antonowiczowi o pierwszym sukcesie.

Pierwsza maszyna Turzańskiego została zestrzelona trzema krótkimi seriami. Od pierwszej zapalił się silnik. Druga poszła w kadłub, przy trzeciej odleciało skrzydło. Druga maszyna Turzańskiego została zestrzelona jedną serią, po której nastąpił wybuch i Dornier rozleciał się. Załogi z obu maszyn, razem 8 osób, zginęły. Noc jasna, księżycowa.

Parę słów o Beaufightersze z silnikiem Rolls Royce Merlin XX. Jest to myśliwiec dwuosobowy, uzbrojony w 4 działka i 6 karabinów maszynowych. Wszystko strzela do przodu. Strzela pilot, obserwator zmienia ładowniki do działek, są ciężkie i na większych wysokościach nie jest to łatwe. Skoncentrowana siła ognia olbrzymia. Ujemną stroną płatowca są jego silniki. Ze wszystkich

Merlinów ten jest najmniej udany i często nawala. Jest to silnik wysokościowy, co nie jest konieczne dla nocnego myśliwca, który przeważnie pracuje na wysokości 10.000 stóp. Sama maszyna jest bardzo ciężka, waży 10 ton, i niestateczna. Pilot nie może na chwilę puścić drążka sterowego. Na jednym silniku można lecieć, ale lądowanie jest z lekka akrobacją. Bronią obserwatora jest jego przyrząd do naprowadzania na nieprzyjaciela. Jest to aparat wysyłający pewne fale, które odbijają się od samolotu nieprzyjacielskiego i powracają do odbiornika. W kabinie mam dwa małe ekrany, na których widać odbicie celu. Z charakteru odbić mogę zupełnie dokładnie określić położenie celu w stosunku do mego samolotu. Niestety aparatura ma stosunkowo mały zasięg, bo około półtora kilometra. Procedura intercepcji wygląda następująco: samoloty zbliżające się do Anglii są wykrywane przez stacje nadbrzeżne, działające na tych samych zasadach co na samolocie. Przekazują one wiadomość o nadchodzącym samolocie niemieckim do specjalnych stacji, Ground Control Interception, posiadających urządzenia znowu na tych samych zasadach, gdzie widzą oni na ekranie odbicie samolotów w promieniu około 80 kilometrów. Z kolei stacje te naprowadzają myśliwca, podając mu kierunek do nieprzyjaciela i jego wysokość lotu. Gdy samolot nieprzyjacielski znajdzie się w zasięgu aparatury pokładowej, zaczyna się praca radio nawigatora, który musi doprowadzić pilota do wzrokowego kontaktu z celem (około 100 metrów). To wszystko razem, a szczególnie aparatury do wykrywania samolotów w powietrzu, są bardzo tajne.

Do przeprowadzenia skutecznej intercepcji konieczna jest dobra współpraca ziemi z myśliwcem i zgranie się załogi. Bieda jest w tym, że wszystko odbywa się bardzo szybko, przy szybkościach około 400 km/godz., nie ma czasu na namysły, a Beaufighter na dobrą sprawę już jest za wolny na łapanie Ju-88.

Exeter, 11 listopada 1941 roku

Dzisiaj dostałem list od Winnifrede. Brat jej, piewszy oficer na kontrtorpedowcu „Cossack”, zginął. Okręt zatopiony. Biedaczka rozpacza, bardzo go kochała.

Dzisiaj był u nas Prezydent, dekorował szereg oficerów i podoficerów. Przed dwoma dniami 317 Dywizjon był nad Francją i Belgią około Lille. Zestrzelili trzech Niemców. Niewiele brakowało, by Brzezina pozostał po drugiej stronie. Brzeskiemu postrzelali maszynę.

Exeter, 21 listopada 1941 roku

Znowu wezwali mnie do Londynu na jakieś badania, ale okazało się, że to tylko nieporozumienie. Mam nadzieję, że już nareszcie przeniosą mnie do 307 Dywizjonu, bo moja pozycja zaczyna być krępująca. Ja już wkrótce wejdę jako operacyjny. Jerzy Damsz ma już rozpocząć nocne loty. Czekamy tylko na pogodę i po paru lotach będziemy gotowi. Trening szedł nam źle. Zawsze coś nawalało. Albo radio, albo maszyna, albo moja aparatura. A jak my mieliśmy wszystko w porządku, to u naszego partnera coś nawalało. Ja mam wylatanych na Beaufighterze ze 40 godzin. Początkowo latałem jako instruktor z rozmaitymi pilotami i nawigatorami, a później z Jerzym. W wyniku sam przeprowadziłem tylko trzy intercepcje.

Moskale bronią się, dostają w skórę, ale nie za bardzo. W Libii Anglicy zaczęli wielką ofensywę i mam nadzieję, że z tego coś będzie. Na morzu jest znacznie lepiej. W powietrzu jest dobrze.

Mieszkam nadal ze Stachem Kownackim. On chce jechać do Rosji, bo ma tam matkę i siostry. Przez chwilę zastanawiałem się, czy nie zrobić tego samego, ale dla mnie to zupełnie nie ma sensu.

Exeter, 25 listopada 1941 roku

Haneciu najmilsza. Dzisiaj oficjalnie zostałem przeniesiony do 307 squadronu. Trwało to około trzech miesięcy, ale byłem zdecydowany i doprowadziłem do swego. Kochanie moje najmilsze, pamiętaj, że poszedłem do personelu latającego nie dla przyjemności latania, ale uważam, że w ten sposób mam szansę zestrzelenia paru Szwabów, a to jest teraz naszym najważniejszym celem.

Starano się wmówić we mnie, że jako inżynier nie powinienem narażać się, że będziemy potrzebni po wojnie, że jesteśmy bardzo cenni i podobne bzdury. Moja odpowiedź jest taka: po pierwsze, na swoje stanowisko znalazłem zastępcę, który będzie lepszy ode mnie jako oficer techniczny. Po drugie: jeśli jestem konieczny na moim stanowisku, to dowództwo musi decydować o tym, a nie ja. Po trzecie: najważniejsze jest wygrać wojnę, a nie zachowywać swe siły na „po wojnie”.

Haneczko, jestem pewien, że mnie zrozumiesz.

Przed dwoma dniami ppor. Dziegielewski i ppor. Świeszcz zestrzelili Ju-88. Jest to trzecia maszyna zestrzelona po przezbrojeniu się naszego dywizjonu. Mieli ciężką pracę, bo zdaje się,

że Niemiec był ostrzeżony przez radio, że polują na niego. Zaczął skręcać schodzić w dół, ale złapali go i spuścili. Po pierwszej serii, która chyba była niecelna, z Ju-88 odpowiedzieli ogniem, ale od drugiej serii samolot zapalił się i zaczął rozlatywać się w kawałki. Dziegielewski oddał jeszcze dwie serie. Trzech wyskoczyło ze spadochronami, czwarty pozostał w maszynie. Szkoda, że nie wszyscy. Podczas walki zeszli z 8.000 na 4.000 stóp.

Exeter, 4 grudnia 1941 roku

Haneciu kochana. Kupiłem stary samochód za 15 funtów. Nie bardzo chodzi. Grzebię się przy nim z Jerzym, mam nadzieję, że doprowadzimy go do porządku. Bardzo przyda się, bo komunikacja z lotniskiem i miastem jest bardzo zła. Tymczasem rozkręcam, skręcam i już zaczyna chodzić. Za dwa, trzy dni będzie już do użytku. Mój pilot jest bardzo sympatyczny, szkoda tylko, że małżonka jego jest niezbyt ciekawa. Mają małego chłopczyka. Jeszcze nie jesteśmy operacyjni. Jerzy musi zrobić jeszcze parę nocnych lotów. Już raz latałem z nim w nocy, ale to za mało. Pogoda jak na złość bardzo zła i od dwóch tygodni nie siedziałem w maszynie.

W ostatnich dniach 317 squadron miał pecha. Rozpoczął Wiśniewski — brzydka kraksa. Nawalił silnik, położył maszynę na plecy, samolot do kasacji, a jemu absolutnie nic. Miał szczęście. W parę dni potem ppor. Wójcik, w bardzo złą pogodę, podczas lotu na patrol, wjechał na pełnym gazie w ziemię. Szczątki samolotu i ciało znaleziono po trzech dniach. Początkowo sądzono, że wpadł w morze. Był wyjątkowo porządnym i wartościowym chłopcem. Lubiłem go chyba najwięcej z całego Dywizjonu.

Bezpośrednio po tym młody pilot, ppor. Pucyk, podchodził dwukrotnie do lądowania. Za drugim razem znowu podszedł na za dużym gazie, za późno zdecydował się na dodanie gazu aby pójść w powietrze, zawadził o próg na końcu *runway*'u. Maszyna rozbita w kawałki, a on bardzo poharatany, ma szczęście, że żyje.

Haneczko kochana. Tak dla mnie szczęśliwie się składało, że dopóki byłem oficerem technicznym w Dywizjonie, nikt się nie zabił, ani nawet poharatał.

Dawny dowódca 317 squadronu, major Brzezina (angielski *Wing Commander*), który ostatnio dowodził Wingem, odchodzi do Londynu na zastępcę dowódcy lotnictwa myśliwskiego. Robi karierę, jest inteligentny, swoje wylatał.

Przed paru dniami zdarzył się dobry kawał. Niemiecka załoga

na Ju-88 siadła przez pomyłkę na angielskim lotnisku, sądząc, że są we Francji. Załogę i w dobrym stanie samolot wzięto do niewoli.

Exeter, 9 grudnia 1941 roku

Haneciu. Omal że nie miałem dzisiaj w nocy dużej frajdy. Poleciliśmy z Jerzym na ćwiczebny nocny lot. Mieliśmy współpracować z reflektorami. Zabawa nie udała się, bo lataliśmy ponad chmurami. Po godzinie kręcenia się pomiędzy Kornwalią a La Manchem dostajemy nagle od *Operation Room* wiadomość, że „Bandit” jest 20 mil od nas na wysokości 4.000 stóp. Dostaliśmy wektor, Jerzy dodał gazu, ja włączyłem moją szafę, odbezpieczyłem armatki i myślałem, że będziemy mieli zabawę. Ale wszystko skończyło się na podaniu nam paru wektorów. Po wylądowaniu telefonowaliśmy do *Operation Room* i dowiedzieliśmy się, że był niemiecki bombowiec. Szedł na Yowill, ale na małej wysokości (4.000 stóp). Szedł wprost na balony. Ponieważ, według grupy, było bardzo mało szans na złapanie jego, więc kazali odwołać nas, ale w ten sposób mieliśmy nasz pierwszy lot operacyjny.

Exeter, 17 grudnia 1941 roku

Wczoraj w nocy zakończyliśmy nocne treningowe loty. Jesteśmy już gotowi do lotów operacyjnych. Mieliśmy z tym sporo kłopotów, bo brak maszyn, fatalna pogoda, stale leje, mgła i wiatry. Dla Beaufightersów przyjęte są następujące normy: najmniej 20 godzin wylatanych w dzień i pięć godzin w nocy przed przejściem do operacji. Za dwa dni idziemy do *readiness'u*. Wygląda to w ten sposób, że siedzimy całą noc w *dispersal'u* (budynek na lotnisku, niedaleko samolotów, gdzie przebywają załogi i obsługa samolotów). Są dwa rodzaje *readiness'ów*: 15 minutowy i 30 minutowy. W pierwszym wypadku, załogi siedzą ubrane, by w każdej chwili bieć do maszyny, wystartować i najpóźniej w 15 minut od telefonu zgłosić się do *Operation Room*, już z powietrza (przeważnie poniżej 10 min.). O ile załogi są w 30 min. *readiness'ie*, to to samo trzeba zrobić w 30 min. Wtedy przeważnie można położyć się i spać ubranym. Na ogół 30-minutowy stosuje się wówczas, kiedy nie jest spodziewana aktywność w powietrzu, na przykład w złą pogodę, albo jako piąta i szósta maszyna. Decyduje o tym kontroler z *Operation Room*.

Do *readiness*'u Dywizjon przeważnie wystawia sześć maszyn, ale jest przewidywane, że mogą zażądać do ośmiu. *Readiness* trwa od zmroku do świtu. Te zasady obowiązują nocne myśliwskie dywizjony Beaufighterów.

Exeter, 21 stycznia 1942 roku

Nie jest tak źle, jak być mogło. Rosjanie biją Niemców, Niemcy odstępują, ale stale walcząc. Biją się długo i dokładnie, oby jak najdokładniej wyniszczyli jedni drugich, i to dzieje się nie na naszych ziemiach. W Libii także dobrze. Na dalekim wschodzie Japończycy pięknie dają w skórę Anglikom i Amerykanom. Anglia i Ameryka oświadczyły oficjalnie, że przedtem rozprawią się z Niemcami, a potem dopiero z Japonią. W każdym bądź razie, o tej porze rok temu było znacznie gorzej i beznadziejniej. W Anglii obecnie zupełny spokój. Czasem zjawia się jakiś niemiecki samolot, zrzuca kilka bomb na wybrzeżu i o ile zdąży, ucieka z powrotem. Praktycznie mówiąc, bombardowań zupełnie nie ma. Na Atlantyku tymczasem również nie jest źle. Trochę topią, ale w niegroźnych rozmiarach. W Rosji tworzy się 100-tysięczna armia polska. Ma być 6 dywizji.

U mnie bez zmian. Jesteśmy już załogą operacyjną. Na początku miesiąca lataliśmy bardzo dużo, ale za to od 12-go nie siedzieliśmy ani razu w maszynie. Albo mgła, albo chmury aż do ziemi. Niedawno mieliśmy raczej męczący operacyjny lot. Półtorej godziny bez przerwy w chmurach, w śnieżycy. U pilota na szybie wyładowania elektryczne. Któregoś dnia lataliśmy trzy i pół godziny przy bardzo silnym lodzeniu. Ale jak dotychczas ani razu nie miałem sukinsyna na mojej aparaturze.

Exeter, 26 stycznia 1942 roku

Dzisiaj jestem wolny, jutro mam *readiness*. Zasadniczo wypada nam co trzecią noc. Na *readiness*'ie jest zawsze paru oficerów, więc można grać w bridge'a. Podoficerów mamy sympatycznych, mają osobny pokój.

Ja jestem w B-Flight'ie. Dowódcą jest kpt. Lewandowski, angielski *squadron leader*. Jest sympatyczny, bez szukan. Idzie nam na rękę, może trochę za mało pilnuje mechaników. Ostatnio złamał rękę i zastępuje go por. Neyder, młody chłopak, wygląda na 21 lat. Nie jestem pewien, czy ma znacznie więcej. Nazywamy go „Młody Dowódca”. Bardzo sympatyczny, dobry pilot,

doskonale daje sobie radę z Flightem. Dobrze wychowany, kulturalny, zawsze taktowny. Drugim zastępcą jest por. Szablowski, posiada mniej więcej zalety poprzedniego. Miał on uprzednio na Defiant'ie bardzo brzydką krakę, z twarzy usuwano mu części przyrządów z tablicy pokładowej. Jednak przełamał opory psychiczne i wykazał wyjątkowo silną wolę, wracając do latania. Po częściowo, przy pierwszych jego lądowaniach na Beaufighterze, wychodziliśmy przed *dispersal*, patrząc, czy znowu nie rozwali się. Szło mu źle, bardzo twarde lądowania, wyraźnie miał trudności, ale w końcu przełamał się.

Obydwaj jako obserwatorów mają podoficerów. Neyder sierżanta Woźnego, z którym latał w Dywizjonie jeszcze na Defiantach (jednosilnikowe nocne myśliwskie samoloty). Bardzo dobry radio-nawigator. Szablowski lata z sierżantem Śliwakiem. Jest to starszy człowiek, podchorąży rezerwy, który już od lat powinien był dostać stopień oficerski.

Z oficerów jeszcze jest załoga: por. Pietrzyk, por. Krawiecki i ppor. Kurek i sgt. Skrouba. Pietrzyk przed wojną był studentem medycyny. Duży chłop, prosty, bez fasonów, dobry kompan, dobry pilot. Krawiecki również sympatyczny. Razem tworzą zgraną załogę. O ile chodzi o Kurka, to nazwisko doskonale pasuje do niego. Mały, trochę czupurny, z lekka zahukany przez innych. Nie jest jeszcze operacyjny, ale wkrótce już nim będzie. Przed paru tygodniami, według nas zrobił głupstwo i ożenił się z Angielką. Nie powiem, aby przypadła nam do gustu. Jego obserwator Skrouba, trochę lisowaty, ale w gruncie rzeczy porządny chłopak. No i wreszcie sławetna załoga inżynierska Damsz — Sylwestrowicz. Znana z posiadania samochodu „Tajfun”, bardzo dobrej firmy Armstrong, który ma tylko jedną wadę, że nie chodzi. Jest to powód licznych, a zupełnie nieusprawiedliwionych złościwości. Pech chciał, że Lewandowski, Neyder, Szablowski i Pietrzyk również mają samochody, ale ich chodzą.

W ostatnich czasach jeszcze trzech oficerów zostało przydzielonych do Flightu: Kohut, Błaszczuk i trzeci, którego nazwiska nie znam. Oni muszą jeszcze przejść spore przeszkolenie, zanim zaczną latać na Beaufighterze.

Był u nas jeszcze Szkop, ten sam, z którym jechałem z Francji. Byliśmy razem w Blackpoolu, ale przenieśli go do A-Flightu. Tym zresztą nie smucę się, bo ostatnio zawsze był nadęty jak purchawka. Nie sposób było w ogóle rozmawiać z nim. Złośliwi mówili, że ma kochankę, która jest siostrą kochanki dowódcy Flightu, to może i jest powód do nadęcia. Niby trudno odmówić im racji.

Exeter, 28 stycznia 1942 roku

Spać poszedłem o drugiej. Przedtem latałem na współpracy z Hurricane'ami. Zabawa polegała na tym, że reflektory miały złapać nas i oświetlić, a Hurricane'y zestrzelić oświetlony samolot. Reflektory bardzo ładnie brały nas w swoje stożki, my nie bardzo utrudnialiśmy im ich zadanie, ale Hurricane'om nie udało się jednak nas złapać. Dla jednoosobowej maszyny lot w nocy w ogóle jest trudny, ale właściwie mówiąc powinni byli złapać nas, bo reflektory oświetlały nas bardzo ładnie. O drugiej w nocy przyszedł do nas *Flight Lieutenant* z dywizjonu nocnych Hurricane'ów i kapitan z reflektorów, omówić ćwiczenia. Byli bardzo smutni, bo nie udało się im „zestrzelić” nikogo z nas. Skwapliwie zgodzili się na naszą sugestię, że właściwie pogoda nie była zupełnie odpowiednia do ćwiczeń. Po ćwiczeniach z Hurricane'ami, o drugiej w nocy, kontroler z *Operation Room* wysłał jeszcze dwie maszyny na ćwiczenia z G.C.I. i chciał wysłać następne, ale my zbuntowaliśmy się, na Niemca tak, ale ćwiczeń dość.

Exeter, 29 stycznia 1942 roku

Dzisiaj w nocy mieliśmy z Jerzym bardzo przykry lot. Wystartowaliśmy o czwartej z rana na lot ćwiczebny z drugą maszyną. Od razu po starcie druga maszyna zameldowała, że musi siadać z powodu silnika. Ja jestem prawie pewien, że powodem była pogoda. Już przed startem pilot nie wykazywał żadnego entuzjazmu do lotu. O gorszą pogodę było trudno, deszcze, śnieg, grad, silny porywisty wiatr. Poszarpane chmury o bardzo niskiej podstawie. Czasami przejaśnia się i wtedy wygląda księżyc. Pogoda możliwa tylko w Anglii. Po starcie dostaliśmy rozkaz wyjścia na 10.000 stóp i wektor (kierunek lotu). Już po chwili weszliśmy w olbrzymi Cumulus, spiętrzony do jakichś 20.000 stóp. Pierwsza niespodzianka to radio. Odbieraliśmy bardzo słabo, ale nas słychać było jeszcze gorzej. Ja prawie zupełnie nie słyszałem. Później w czasie lotu odbiór poprawił się, ale nadawanie czasem było lepsze, czasem gorsze. Kiedy Jerzy mówił do mnie przez radio, prawie go nie słyszałem, przez telefon pokładowy możliwie. Z miejsca wystąpiło bardzo silne oblodzenie. Zatkąło wszystkie szyby pilota, a następnie Jerzy podaje do ziemi, że jego szybkościomierz w ogóle nie działa. Zaczyna robić wolny skręt, by wyjść z Cumulusa.

Z ziemi podają nam rozkaz do lądowania. Rozpoczynamy

próby lądowania. Przyprowadzam Jerzego, przy pomocy mojej aparatury, nad lotnisko. Schodzimy do wysokości 1.000 stóp, stale deszcz i śnieżyca. Maszyna skacze we wszystkie strony, a my jesteśmy wciąż w chmurach. Trochę nieprzyjemnie, bo obok są wzgórza do 2.000 stóp. Już dwie nasze maszyny rozbiły się o te wzgórza. W pewnej chwili widzę pod nami lotnisko, ale zanim Beaufighter zrobił skręt, już siedzimy w paskudnej śnieżycy. Biedny Jerzy miał ciężką pracę. Maszyna cała oblodzona, nie bardzo słucha sterów, nic nie widać, szyby w lodzie, całe szczęście, że szybkościomierz zaczął działać. Decydujemy się wyjść nad morze. Tam jest trochę lepiej. Widzimy wodę i brzeg, ale nadchodzą nowe chmury, ciągnące się po wodzie. Ze trzy razy usiłowaliśmy podejść do lądowania, ale bezskutecznie. Jesteśmy stale w kontakcie z ziemią. Z ziemi stale strzelają rache dla wskazania gdzie jest lotnisko. Nie widzieliśmy ani jednej. Całe szczęście, że przy pomocy mojej aparatury sprowadzałem Jerzego bardzo dokładnie nad lotnisko. Parę razy widzieliśmy reflektor i światła lotniskowe, ale o lądowaniu nie było mowy. Ponieważ zobaczyliśmy, że na zachodzie trochę lepsza pogoda, poszliśmy nad Torquay na 7.000 stóp i postanowiliśmy czekać, aż pogoda trochę się poprawi. Po paru minutach *Operation Room* zawiadomił nas, że można lądować. Przyprowadziłem Jerzego poprzez śnieżycę nad lotnisko. Padał deszcz, ale chmury były dość wysoko. Wylądowaliśmy bardzo ładnie.

Byłem trochę zmęczony, ale muszę przyznać Jerzemu, że jest dobrym pilotem. Był to niewątpliwie mój najgorszy lot. Kontroler z *Operation Room* twierdził, że to był najgorszy lot w Dywizjonie. Gotów jestem uwierzyć mu. Dobre działanie mojej aparatury bardzo pomogło nam w tym locie.

Exeter, 3 lutego 1942 roku

Dzisiaj podczas lotu na G.C.I., po raz pierwszy widziałem brzegi Francji. Zasadniczo nie wolno nam zbliżać się do brzegów, ze względu na naszą tajną aparaturę, a poza tym w dzień jesteśmy bezbronni w razie spotkania się z dziennymi myśliwcami. Pod koniec ćwiczeń pogoda popsuła się. Maszyna, z którą robiliśmy ćwiczenia, lądowała na innym lotnisku. Zdaje się, że bardzo słaby pilot. Po wylądowaniu dowiedzieliśmy się, że inna maszyna rozbiła się przy lądowaniu na skutek defektu silnika. Robili oni próby lądowania na Bikon A.I.

A teraz coś dla rozmaitości. Przedwcześniej podczas *readiness'u*, pyta *Operation Room* Neydera, czy pogoda na lotnisku

do latania? Była mgła z deszczem, o dziesięć metrów nic nie było widać. Po chwili namysłu, zupełnie poważnie, Neyder odpowiada: „Pogoda nadaje się do latania tylko dla jednego rodzaju statków powietrznych — balonów na uwięzi”. Tej nocy dali nam spokój.

Wczoraj wieczorem byłem u państwa Buller. Mieszkają w ładnej rezydencji wiejskiej. Należą do miejscowej arystokracji. Jedyne pomniki w *Exeterze* to właśnie generała Bullera. Był on dowódcą wojsk angielskich w wojnie z Boerami w Południowej Afryce i o ile wiem, tak długo Anglicy dostawali w skórę, aż dowództwo objął Kitchener, który ostatecznie pobił Południową Afrykę.

Oficerowie z naszego Dywizjonu są dosyć częstymi gośćmi u państwa Bullerów, a ściślej mówiąc u pani Buller i córek, bo mąż jest gdzieś w wojsku, chyba poza Anglią. Nasze wizyty w tym domu w sposób drastyczny odbijają się na stanie zapasów alkoholowych państwa Bullerów.

Tego wieczora byłem jedynym gościem. W pewnym momencie, przed kolacją, gospodyni, chcąc rozpalić ogień w dużym kominie w *drawing room*'ie, połała drzewo w kominie naftą. Efekt był natychmiastowy. Buchnął ogień, dym, zapaliły się sadze w kominie. Cały *drawing room* w dymie, zrobił się popłoch. Ja wlałem na dach domu, utworzył się łańcuch ludzi, gospodyni, córki, pokojówka, którzy podawali mi wiadrami wodę, a ja siedząc na kominie lałem wodę przez komin. W pobliskim miasteczku biją w dzwony na alarm.

W tym rozgardiaszu, gdy ugasiłszy już ogień i zszedłem na dół do *drawing room*'u, otwierają się drzwi, wchodzi służąca i obrażona oznajmia, że kolacja jest spóźniona o pięć minut. Tym razem nawet Anglików zatkąło.

Straż ogniowa zjawiła się już po ugaszeniu przez nas pożaru.

Jak już mówimy o Anglikach, to trochę złośliwości. Niektórzy twierdzą, że istnieją dwie możliwości zwyciężenia Niemców: zwykła, jak z nieba zejdzie tysiąc Archaniołów z płonącymi mieczami, którzy zwyciężą Niemców. Natomiast drugi, cudowny sposób, jak Anglicy sami, bez pomocy sił wyższych, zwyciężą.

Bo naprawdę, gdziekolwiek ich siły lądowe się zjawia, wszędzie dostają w skórę.

Exeter, 12 lutego 1942 roku

Dzisiaj w nocy mieliśmy w Dywizjonie bardzo brzydką krakę.

Załoga z A-Flightu dwukrotnie podchodziła do lądowania. Za drugim razem podeszli za dłużej, pilot dodał gazu i zwalili się ze dwie mile za lotniskiem, nie wiadomo dlaczego. Pilot sgt. Thiesler i obserwator sgt. Podgórny spalili się. Thiesler niedawno miał wypadek na Beaufighterze i pewnie był tym speszony.

Dzisiaj z rana trzy niemieckie maszyny zaatakowały nasze lotnisko z lotu koszącego, ze smutnym dla nich wynikiem. Jednego zestrzelili nad lotniskiem. Drugi prawdopodobnie wpadł do morza. Jak wynikało ze znalezionych dokumentów, pilot miał 19 lat. Na lotnisku nie wyrządzono absolutnie żadnych szkód. Bomby spadły poza lotniskiem i tam zabiły kilka cywilnych osób.

Jak później dowiedzieliśmy się, cała ta impreza została zorganizowana celem odwrócenia uwagi lotnictwa od wyjścia na Bałtyk pancerników Gneznau, Sharnhorst i Prince Augen.

Exeter, 14 lutego 1942 roku

Przed chwilą wróciłem z *readiness'u*. Dzisiaj w nocy znowu mieliśmy kraknę. Zabił się por. Kurek i sgt. Skrouba. Dlaczego się zwalili, nie wiadomo. Przyszli nad lotnisko na jakichś 1.000 stopach. Ja z Jerzym byliśmy w maszynie, czekaliśmy przed *runway'em* na pozwolenie na start. Widziałem ich światła pozycyjne, najpierw prawe zielone, nagle zobaczyłem czerwone opisyujące łuk i ostrą pika, idącą do ziemi. Wszystko to trwało sekundę. Po chwili huk uderzenia o ziemię. Wiedziałem, że nie ma tam po co iść.

Była to druga noc *readiness'owa* Kurka, dopiero wszedł do operacji. Wczoraj jadąc na herbatę do kasyna rozmawiałem ze Skroubą. Cieszył się, że nareszcie ma swego pilota operacyjnego i nie będzie latał codziennie z innym pilotem. Miał żonę i dziecko w Kraju. Był w nich zakochany. Kurek był naszą maskotką Flightu. Jeszcze w ciągu dnia robiliśmy z nim ćwiczenia intercepcji.

Mieliśmy potem z Jerzym głupią historię. W jakieś dwie godziny po wypadku zażądano maszyny na współpracę z nocnymi Hurricane'ami. Kolejka wypadła na nas. Już w czasie kołowania na start zepsuła się nam interkomunikacja (telefon między pilotem a obserwatorem) więc musieliśmy zawrócić. Następna z kolei załoga sierżantów wykazała tak mało entuzjazmu do lotu, że Neyder zatelefonował, że nie może wysłać maszyny. Było mi szalenie przykro, bo wyglądało, że po prostu stchórzyliśmy. Poza tym ze względów wychowawczych twierdziłem, że musimy pole-

cieć ze względu na podoficerów. Po kilku ostatnich kraksach zapanował wśród nich dosyć zły nastrój. Zaczęli narzekać na Beaufightery i niechętnie szli do maszyny.

Przypilnowaliśmy więc elektryków, by naprawiono nam maszynę i razem z załogą Pietrzyk i Krawiecki, którzy tej nocy latali już trzy godziny, poprosiliśmy o ćwiczenie z G.C.I. Lataliśmy około dwóch godzin i o piątej trzydzieści rano wylądowaliśmy.

Exeter, 14 lutego 1942 roku

Dzisiaj z rana, kiedy pisałem poprzednie kartki, rozbił się por. Maxymowicz z Jurkiem Łazarowiczem. Oni byli w A-Flight'ie. Maxymowicz zabity na miejscu, Jurka odwieziono do szpitala. Amputowano mu nogę, ale są małe szanse, by wyszedł żywy.

Wypadek Thiestlera, jak stwierdzono, był z winy silnika.

Exeter, 16 lutego 1942 roku

Jurek żyje. Jego stan trochę lepszy, ale jeszcze nie wiadomo, czy wyjdzie z tego. Mieli idiotyczny wypadek. Pilot chciał zobaczyć, czy druga maszyna, z którą mieli współpracować, wystartowała. Przypikował na *dispersal*, za późno zaczął wyciągać, zawadził o drzewo, urwał skrzydło i na szybkości około 30 mil zrobił beczkę nad samym *dispersal*'em i o jakieś 300 metrów od drzewa zwałił się na ziemię, zrobił jeszcze jednego kozła i rozłożył się ostatecznie. Maszyna zaczęła się palić. Na szczęście mechanicy, pomimo obawy wybuchu, zdążyli wyciągnąć z niej Jerzego.

Pilot, bez głowy, wyleciał z maszyny. Maszyna zupełnie rozbita. Jeden silnik o jakieś 50 metrów od kadłuba i tylko kawałek kadłuba obok obserwatora względnie cały, a wewnątrz Jurek z nogą na kawałkach skóry. O ile wyżyje, to będzie mógł powiedzieć, że miał szczęście w nieszczęściu.

Exeter, 27 lutego 1942 roku

Jurek ma się lepiej, ale dotychczas nie bardzo mówi do rzeczy. Czekaliśmy z pogrzebem pięciu ofiar ostatnich kraks, by nie robić osobnego pogrzebu dla niego, ale ostatecznie pogrzebaliśmy ich.

Exeter, 5 marca 1942 roku

To wszystko, co dzieje się naokoło nas, jest pozbawione wszelkiego sensu, a co gorsza, że po tej wojnie nic się nie zmienia. Będzie znowu żłób i tłok przy nim. Będą mniejsi i więksi szubrawcy. Nawet ludzie przy żłobie nie bardzo się zmieniają. Takie to wszystko beznadziejne. Czy jesteśmy skazani na wieczne oglądanie marności w postaci naszych przywódców? Taki widocznie jest los ludzkości, bo wszędzie to samo.

Exeter, 8 marca 1942 roku

Dzisiaj pobiłem swój rekord wysokości, ponad 27.000 stóp. Byliśmy na pierwszej kolejce. Z *Operation Room* przyszedł rozkaz *scramble*. Pognaliśmy na złamanie karku do maszyny. Po starcie podano nam parę wektorów, kierując gdzieś w stronę Walii. Jakiś Niemiec szedł na bardzo dużej wysokości. Bezskutecznie usiłowaliśmy dojść do niego. Weszliśmy ponad 27.000 stóp, a on był jeszcze ponad nami. Gdzieś przed Swansea dostaliśmy się w zaporę rakietową, chyba paręset rakiet wybuchło naokoło nas. Ten fajerwerk był przeznaczony dla Niemca. Wyglądało to bardzo efektownie, ale niekoniecznie przyjemnie. Wreszcie zawrócono nas do bazy i tyle emocji.

Poza tym Niemcy prawie zupełnie nie latają. Czasem gdzieś zjawi się pojedyncza maszyna, na małej wysokości, zrzuci bomby i wieje.

Z Jerzym Łazarowiczem nienajlepiej. Mówi od rzeczy, całe noce majaczy.

Exeter, 20 marca 1942 roku

Zeszła niedziela była wyjątkowo pechowa dla 317 Dywizjonu. Wysłano ich na osłonę bombowców nad Francję. Pogoda była parszywa. Przy starcie jeszcze było jako tako, ale w drodze powrotnej zastali Anglię pokrytą mgłą. Z ziemi nie podano im, że na lotnisku, skąd startowali, nie mogą lądować. Doprowadzili więc bombowce do brzegów Anglii i poszli na swoje wypadowe lotnisko, tam mgła, a w zbiornikach resztki benzyny. W wyniku dowódca Dywizjonu kpt. Brzeziński zabity, był przez tydzień dowódcą po Szczęsnym (ten odszedł do grupy), dwóch solidnie potłuczonych, siedmiu lżej i tylko dwóch wylądowało cało.

Dziesięć maszyn rozbitych. Jak na jeden lot, to wcale nieźle.

Exeter, 3 kwietnia 1942 roku

Wczoraj w nocy znowu zginęło dwóch z naszego Dywizjonu, por. Bukowiecki i por. Puzyna. W nocy zapalili się w powietrzu i spadli, obydwaj bardzo mili chłopcy, szczególnie lubiłem Puzynę. Prawdopodobnie silnik, ale niektórzy podejrzewają, że własna artyleria. Akurat był alarm lotniczy.

Niemcy zaczęli latać. Spodziewamy się desantów spadochroniarzy jako odpowiedzi na wypadki angielskie. Stale jesteśmy w *readiness*'ie. Na trzy noce, dwie na lotnisku. Pogoda przeważnie zła, mgły, niskie chmury. Przed paru dniami nie mogliśmy lądować na naszym lotnisku. Poleciliśmy do Colerne za Bristol, a z rana wróciliśmy z powrotem.

Wczoraj G.C.I. naprowadził Neydera na nieprzyjaciela, ale ponieważ był na granicy zasięgu G.C.I., naprowadzili go łeb w łeb. Oczywiście zanim Neyder zrobił zwrot, Niemiec zwiął.

Nas także naprowadzono na cel „Bogey” (nierozpoznany). Okazał się być angielskim bombowcem, strzelał rakiety. Chyba był to Wellington. Bardzo nie lubimy takich nierozpoznanych, bo w nocy trudno jest zidentyfikować maszynę, a byłoby przykro zestrzelić własnego. Lądowaliśmy z popsutymi hamulcami. W wyniku zrobiliśmy pełne kółeczko na lotnisku. Jestem pełen uznania dla wytrzymałości podwozia. W dzień lataliśmy w szyku, pięć Beaufighterów. Później strzelaliśmy do morza. Wygląda to bardzo efektownie. Skoncentrowany ogień czterech działek i sześciu karabinów maszynowych robi wrażenie gotującej się wody.

Jest przewidziane użycie nas do zwalczania barek w nocy w razie prób niemieckich lądowań na wybrzeżu.

Przedwczoraj odleciał do Northoldu 317 squadron, na jego miejsce przyszedł 308 squadron. Nasze lotnisko jest często używane do lądowań przez bombowce powracające z Francji. Niektóre uszkodzone. Co pewien czas znajdujemy z rana rozłożonego bombowca. Coraz częściej widać czteromotorowce.

Cieszę się, że udało mi się dostać do personelu latającego. Nie potrzebujesz Haneczki wstydzić się swego męża, ani później przechowywać go w bezpiecznym miejscu do końca wojny. Teraz mam pewność w stosunku do siebie, że swój obowiązek spełniłem, a to daje siłę wewnętrzną, tak potrzebną w tych czasach.

Exeter, 10 kwietnia 1942 roku

W ostatnich czasach moje notatki są trochę pogrzebowe.

Z 50 personelu latającego, straciliśmy w pół roku 12. Poza tym rozbito 16 maszyn. W tych kraksach załogi miały dużo szczęścia, że wyszły cało. Warto by zmienić maszyny na nowy typ. Nasz stanowczo jest nieudany, silniki przeciążone.

Rozesła się teraz pogłoska, że całe nasze lotnictwo zostanie przetransportowane do Persji, gdzie podobno już jest 60.000 naszego wojska z Rosji. Specjalnie nie palę się do tego.

Exeter, 17 kwietnia 1942 roku

Ponieważ w ostatnich czasach zrobiła się modna współpraca lotnictwa z piechotą, więc wysyłają teraz oficerów z lotnictwa na trzydniowy staż do armii. W tym tygodniu byłem ja z Jerzym. Trafiliśmy bardzo dobrze, bo akurat na dwudniowe manewry dwóch brygad. Młody, bardzo wytworny kapitan z armii został przydzielony do nas.

Przez dwa dni nie wysiadaliśmy z lorki, którą dano nam do dyspozycji, jeżdżąc pomiędzy stronami walczącymi, rozjemcami. Z szarżami poniżej majora w ogóle nie rozmawialiśmy. Objechaliśmy cały środkowy Devon, tam i w poprzek, a na zakończenie pokazano nam artylerię nadbrzeżną.

Wszystko odbyło się bardzo przyjemnie. Niestety nie byliśmy zachwyceni samymi manewrami. Wynieśliśmy wrażenie, że wszyscy poczynając od generałów, a było ich paru (dwóch udzielało nam informacji podczas manewrów), a kończąc na szeregowcach, nie mają pojęcia o wojowaniu. Podczas koncentracji brygady w ogóle nie było obrony przeciwlotniczej. Żadnej osłony od nieprzyjaciela. Olbrzymie kolumny samochodowe pchające się drogami, gdzie możliwy jest przejazd tylko jednokierunkowy. Wszystkie drogi w głębokich jarach, bez możliwości zawrócenia. Jedna bomba zablokuje cały ruch. Dziesięć metrów za czołową placówką, już zbiorowisko samochodów, jak gdyby na placu przed stadionem sportowym. Piechota pojęcia nie ma, jak poruszać się w polu, wykorzystywać teren, zasłony. Bardzo drogo będzie ich jeszcze kosztowała nauka wojowania.

Po powrocie dowiedzieliśmy się, że załoga, kpt. Smok i por. Świerz, zginęła podczas nocnego lotu nad morzem. Część ciała Świerza wyrzuciło morze. Powód niewiadomy. Świerza znałem z Francji, robiłem z nim wycieczkę jego Citroënem w Alpy. Jego żona jest tutaj. Zaczynam się cieszyć, że nie jesteś ze mną. Obawiam się, że moje latanie kosztowałoby Cię dużo nerwów. Właściwie mówiąc, to już prawie jedna trzecia załóg operacyjnych zginęła. Bardzo trudna maszyna, a poza tym dostaliśmy serie sil-

ników z jakimiś wadami. Całą serię zawieszono i wymieniają na inne.

Haneciu kochana. Nie wiem, czy pisałem, że od miesiąca jestem właścicielem samochodu. Jest to dwuosobowy „Singer”. Nie należy go mylić z maszyną do szycia. Rocznik 1934, na ogół wszystko w nim działa, tylko odmawia rozwijania szybkości powyżej 45 mil na godzinę, ale to mi wystarczy. Łobuz żre dużo benzyny, co jest tym boleśniesz, że akurat zaczynają robić bardzo ostre obostrzenia z benzyną.

Exeter, 27 kwietnia 1942 roku

Mamy teraz dosyć pracowity okres. W ciągu ostatnich paru dni bombardowano silnie Exeter. Dużo zabitych w robotniczej dzielnicy. Również silnie zrąbano Bath. Obydwa miasta mają bardzo słabą obronę przeciwlotniczą. Bath bardzo ładne, stare miasto, sięgające rzymskich czasów. Naszego lotniska nie ruszyli, ale rąbali naokoło.

Pierwszego dnia, kiedy bombardowano Exeter, my byliśmy na patrolu i akurat kiedy sukinsyny startowali z Francji, zepsuło się nasze radio i moje przyrządy. Musieliśmy lądować. Reflektory wskazały nam drogę na lotnisko. Lotnisko odnaleźliśmy bez trudności. Jak tylko lądowaliśmy, zaczęło się bombardowanie. Wyobrażasz sobie Haneczko, jaki byłem wściekły. Przez następne dwa dni nie latałem, bo zasadniczo byliśmy na urlopie. Wczoraj przerwaliśmy urlop i byliśmy w *readiness*'ie, ale jak na złość nie było Niemców.

W ciągu tych trzech dni nasz Dywizjon zestrzelił trzech i uszkodził dwie maszyny. Por. Neyder — jedna zestrzelona, jedna uszkodzona. Sgt. Illasiewicz — jedna zestrzelona, jedna uszkodzona. Por. Pietrzyk — jedna zestrzelona, chociaż przyznano mu tylko *probably destroyed* (prawdopodobnie zestrzelona), ale dlatego, że nie widział, jak wpadła do morza. Strzelał do niej z odległości 100 metrów, a później omal że nie zderzył się. Wpakował w niego 120 pocisków z działek i 400 z karabinów maszynowych. Wszystko to w ciągu trzech sekund.

W Dywizjonie mamy trochę nowych ludzi, ale pomimo to bardzo brak załóg. Nowi jeszcze nie wyszkoleni, a starych dużo odpadło. Z sierżantów pilotów pozostało do użytku tylko trzech. Reszta wykończyła się i już nie nadają się do latania na Beau-*fighterach*. W naszym Flight'ie mamy nowego operacyjnego pilota — por. Ranoszek. Byłem z nim razem w podchorążówce. Będziemy z niego mieli pożytek, dobry pilot. Niestety nie moż-

na powiedzieć tego o dowódcy Dywizjonu, mjr. Brejnaku. Im prędzej go zabiorą, tym będzie lepiej. Przyszedł z bombowców, ma Virtuti i trzykrotny Krzyż Walecznych, ukończył Politechnikę. Z lataniem mu nie idzie, a z dowodzeniem jeszcze gorzej, nietaktowny. Na dowódcę A-Flightu przyszedł por. Różycki. Wygląda energicznie, zdaje się, że będzie dobry. Faktycznym dowódcą naszego Flightu jest Neyder. Lewandowski pokłócił się z Brejnakiem i jest teraz na dyplomatycznej chorobie w Torquay. Albo on, albo Brejnak muszą odejść z Dywizjonu. Mnie chcą zrobić bardzo brzydki kawał. Ponieważ przeszedłem do personelu latającego, chcą obniżyć mój angielski stopień do P/O²⁰. Świństwo pierwszej klasy. Mają zrobić to dla wszystkich radio nawigatorów, łącznie z nieboszczykami. Niektórzy nawigatorzy grożą, że przestaną latać.

Sytuacja wojenna na ogół poprawia się. Z Rosją Niemcy mają duże kłopoty i bardzo ich to kosztuje. Aby najwięcej, tak jednych, jak i drugih. Tymczasem Anglicy bombardują, i to nie na żarty. Spodziewamy się, że wkrótce zaczną przybywać lotnictwo amerykańskie, a następnie i armia, i to w większej ilości.

Exeter, 4 maja 1942 roku

Dzisiaj w nocy bardzo silnie zrąbano Exeter. Całe śródmieście spalone. Dużo zabitych. Nasz Dywizjon zestrzelił cztery maszyny. Jest to znośny wynik. Dwie zestrzelił sgt. Illasiewicz, jedną por. Neyder, jedną por. Andrzejewski. Ja byłem w domu po służbie. Wielu naszym, którzy mieszkali w mieście, wszystko się spaliło. Pietrzyk został tylko w piżamie i płaszczu lotniczym. Kiedy zobaczył, że zapalające bomby spadły na jego garaż, w popłochu narzucił na piżamę płaszcz i pognął ratować samochód. W międzyczasie bomba trafiła w jego kwaterę, likwidując jego dobytek ziemski. I tak nieformalnie ubrany zjawił się w Dywizjonie.

Exeter, 9 maja 1942 roku

Dywizjon otrzymał nowe maszyny, są to Beaufightery z silnikami Hercules, po 170 KM każdy. Nowe maszyny mają być o 40 mil szybsze, stateczniejsze i podobno przy właściwej obsłu-

20. Pilot oficer (odpowiednik polskiego stopnia podporucznika).

dze i używaniu silnika — niezawodne. Maksymalna szybkość w locie poziomym około 360 mil/godz. Uzbrojenie bez zmiany.

Żoneczko moja, mam do Ciebie następującą prośbę. Z każdomiesięcznej mojej pensji zadeklarowałem się na odkładanie około 6 funtów. Król dopłaca około 9 funtów i te 15 funtów są składane na Twoje imię.

Po wojnie, jak znajdziesz się na terytorium angielskim, możesz pobrać całą sumę. Pamiętaj Haneczko, że chciałbym bardzo, byś użyła te pieniądze wyłącznie na siebie, a nie na żadne dobroczynności, pomoce, pożyczki. Tyle o finansach.

Exeter, 23 maja 1942 roku

Latałem z Jerzym do Edynburgu na Magisterze. Lot męczący, ale ciekawy. W jedną stronę lecieliśmy wzdłuż zachodnich brzegów Anglii i Szkocji, z powrotem poprzez wschodnią Anglię. Mieliśmy zabawną przygodę z artylerią. Lecieliśmy nisko nad plażą, na tym odcinku pogoda była zła. Trasa nasza prowadziła akurat ponad artyleryjskim poligonem. Pech chciał, że wyskoczyliśmy z mgły nad poligon w momencie, kiedy bateria otworzyła ogień. Lecieliśmy na wysokości paru metrów, kiedy zobaczyłem błyski dział, a po chwili wybuchy pocisków na plaży naokoło nas. W pierwszej chwili Jerzy, myśląc, że strzelają do morza, jeszcze bardziej niżył lot, ale jak zobaczył wybuchy, wyskoczył w górę. Cała zabawa trwała parę sekund. Uśmialiśmy się z nim na myśl, ile strachu przeżyli artylerzyści, widząc nas pomiędzy ich pociskami.

Haneciu kochana, Ty sobie nie wyobrażasz, co za pustynie są w niektórych częściach Anglii i Szkocji. Szkockie góry są zupełnie puste, nawet nie ma krzaków. Nagie wzgórza, porośnięte mchem i wrzosowiskami, i to ciągnie się kilometrami.

Mogę już teraz powiedzieć, że dobrze znam Anglię i to lepiej wieś niż miasta. Mają bardzo ładne stare chaty, kryte słomą. Piękne pałacyki wśród dużych parków, przeważnie w falistym terenie. W miasteczkach stare kościołki. Osobny rozdział stanowią „puby”, często o bardzo ciekawej architekturze, miejsce spotkań miejscowej ludności.

Wszystkie drogi asfaltowane, stosunkowo kręte i wąskie. Prawie zawsze obramowane żywopłotami. Początkowo drogi te są bardzo przyjemne, ale po pewnym czasie męczące. Brak perspektywy, stale jest się zamkniętym wśród żywopłotów tak gęstych, że prawie nic nie widać. Wszystkie pola — przeważnie

są to małe łączki — obramowane są żywopłotami, wzdłuż których wysadzone są drzewka. Jak z tego widać, podstawowym elementem krajobrazu są żywopłoty.

Lasów prawie nie ma, natomiast sporo małych zagajników. Na drogach czasem można spotkać duże dwukołowe wozy, ciągnięte przez Percherony, ale częściej farmera jadącego samochodem do pracy na roli.

Życie mają raczej nudne. Jedyna rozrywka, to są puby i kina. Zresztą w miasteczkach lubią dancingi, ale tańce traktują raczej jak sport a nie okazję do spotkania płci odmiennej. Z moralnością raczej słabo. Nasi amanci zapisali w swoich notatkach i opowiadaniach poważną ilość cudzych żon. Jest to dziwne, bo Angielki są raczej pozbawione temperamentu. Czasem Polakom trudno je zrozumieć. Jest jedno pewne, że mają szacunek dla pieniądza.

Exeter, 26 czerwca 1942 roku

Dawno już nie pisałem. W międzyczasie w Dywizjonie było duże zamieszanie, spowodowane wojną pomiędzy mjr. Brejnakiem a Kownackim w szczególności, a resztą personelu latającego w ogólności, zakończone przeniesieniem Stacha do Colerne. Rozpoczęło się od słynnej odprawy oficerskiej, gdzie Brejnak zaczął narzekać na złe ustosunkowanie się do niego personelu i proponował, by na tej odprawie udzielono mu „votum zaufania albo nieufności”. Na to Stach oświadczył, że to jest zwykła prowokacja i sprzeczne z *King's Regulation*. Por. Dąbrowski oświadczył, że dowódca proponuje rzeczy dopuszczalne tylko na Radzie Komisarzy Robotniczych i Włościańskich, ale nie na odprawie oficerskiej. Ja też wtrąciłem swoich parę groszy. Jednym słowem zabawa była naprawdę nadzwyczajna.

Tegoż dnia Wódz polecił aresztować Stacha za niewłaściwy do niego stosunek. Oficjalnie nie miał do tego prawa, bo Stach jest oficerem R.A.F. i dyscyplinarnie mu nie podlega. Jako pretekst posłużyła mu odpowiedź Stacha w książce A.I. (naszej tajnej aparatury, za którą odpowiedzialny jest Kownacki) na uwagę majora, że mu było brak tlenu. A Stasio odpisał: „Proszę nie pisać bzdur”. Zasadniczo miał rację, bo brak tlenu nic nie ma wspólnego z działaniem A.I., ale może forma odpowiedzi była niewłaściwa.

Stach posiedział przez trzy dni w areszcie domowym, a później, żegnany przez cały Dywizjon, odjechał do Colerne. Przypusz-

czam, że po tym wszystkim Brejnak, Lewandowski i Kałuża odejdą z Dywizjonu.

W tej chwili Dywizjon nasz nie tyle jest myśliwski, co żrący się. Postaram się ująć wykresem, kto ujada się z kim:

F/L (pol. por.) Kałuża	Vir. Mil. dwuk. Krzyż Wal.
S/L (pol. kpt.) Lewandowski	Krzyż Wal.
W/C (pol. mjr) Brejnak	Vir. Mil. trzyk. Krzyż Wal.
F/L (pol. kpt.) Sawczyński	Krzyż Wal.
Z grubsza cały Dywizjon.	
S/L (pol. kpt.) Lewandowski	F/L (pol. por.) Neyder Krzyż Wal.
S/L (pol. kpt.) Różycki	F/L (pol. kpt.) Sawczyński
	P/O (pol. por.) Podgórski
A-Flight	B-Flight
Radio Section	Radio Navigators
F/O (pol. por.) Woronko	Int. Officer. Personel Latający.

To tylko tak w zarysie. Na całe szczęście u nas we Flight'ie spokój.

Exeter, 14 lipca 1942 roku

Haneczko kochana. Zaczyna ogarniać mnie niechęć, ani razu nawet nie byliśmy na nieprzyjaciela. Dywizjon ma 13 zestrzelonych, 4 prawdopodobne i 7 uszkodzonych, a nas naprowadzono tylko dwa razy i okazało się, że to były nasze bombowce powracające znad Francji.

U nas w Dywizjonie zmiany. Odchodzi Brejnak, na jego miejsce przychodzi kpt. Michałowski z bombowców. Ale przed jego odejściem Brejnak postarał się o usunięcie Lewandowskiego. Dowódcą naszego Flightu został por. Ranoszek, bardzo porządny chłopak, dobry pilot. Zobaczymy jak będzie dawał sobie radę jako dowódca. W tym wszystkim przykre było pominięcie Neydera, któremu niewątpliwie należało się dowództwo Flightu. Faktycznie dowodził on nim od pół roku i robił to bardzo dobrze. Powodem jego pominięcia były jego złe stosunki z płk. Pawlikowskim i mjr. Brejnakiem.

Trzeba przyznać, że nasze Dowództwo Lotnictwa nie może być oskarżone o nadmiar sprawności i rozsądku, a w ogóle o ich niedołęstwo można by napisać tomy. Zdaje się, że i mnie dostało się od Brejnaka. Bodaj że złożył na mnie meldunek, czy coś w tym rodzaju, tylko nie wiem jeszcze, czy jestem piątą kolumną, szpiegiem, czy jakimś elementem destrukcyjnym. A wszystko to dlatego, że jestem przyjacielem Kownackiego (wróg numer jeden)

no i zabrałem głos na sławetnej odprawie. Cały ten zatarg z Brejnakiem powstał zupełnie bez sensu. Mianowanie jego zostało przyjęte w Dywizjonie raczej przychylnie. Jako wychowanek Politechniki Warszawskiej był chętnie widziany przez kolegów inżynierów. Niestety od początku popełnił szereg nietaktów. Zdaje się, że ma trudności z nocnym widzeniem i jako pilot nie jest chyba asem. Natomiast po przybyciu oświadczył, że siądzie na starcie i będzie oceniał lądowania pilotów. Wielu z nich ma już duże doświadczenie i latają lepiej od niego na Beaufighterze. W złą pogodę nie ma go w *readiness*'ie, natomiast kiedy można spodziewać się aktywności nieprzyjaciela, zjawia się na *dispersal*'u i jako dowódca Dywizjonu lokuje się w pierwszej kolejce. To samo wystarczyło, by stać się bardzo niepopularnym.

Exeter, 21 lipca 1942 roku

Znowu mieliśmy przykry wypadek. Jeden z najlepszych naszych pilotów, sgt. Illasiewicz i ppor. Lisowski, zginęli podczas nocnego lotu. Przed dwoma tygodniami zostali odznaczeni F.F.C. (*Distinguished Flying Cross*), mieli *Virtuti Militari* i Krzyż Walcznych. Mieli przyznane dwie maszyny zestrzelone i dwie prawdopodobne. Jedną z tych maszyn zestrzelili w bardzo trudnych warunkach. Illasiewicz podany był na ppor. Ostatniej nocy wysłano ich na nieprzyjacielską maszynę. Po 40 minutach pilot podał przez radio, że aparatura obserwatora nie działa i że jeden silnik nawalił. Prosił o podanie jego pozycji i wektoru do lotniska. *Operation Room* podał mu natychmiast kierunek. Po czterech minutach Illasiewicz podał, że nawalił mu drugi silnik i ląduje przymusowo na wodzie. Był jakieś 20 mil od brzegu. Następnego dnia wyłowiono ciało obserwatora. Pilota nie znaleziono. Głupia historia, bo jest mało prawdopodobne, by zaszły defekty w obu silnikach jednocześnie. Istnieje możliwość, że został postrzelony z tyłu przez Niemca, a oni o tym nie wiedzieli.

Exeter, 18 sierpnia 1942 roku

Dnia 4 sierpnia, podczas *readiness*'u, chociaż oficjalnie byliśmy na urlopie, mieliśmy pierwszy kontakt z niemiecką maszyną. Wysłali nas na patrol z G.C.I. Exminster. Po chwili posłyszeliśmy, jak zaczęli naprowadzać Turzańskiego, ten ma szczęście, no i przyszła kolej na nas. Podali nam parę wektorów. W między-

czasie zobaczyłem na moim ekranie dwie maszyny idące za sobą, ale to nie był nasz „Bandit”. Wreszcie dostaliśmy naszego. Zobaczyłem go na ekranie znacznie ponad nami. Byliśmy na 12.000 stóp. Z G.C.I. prowadzono nas bardzo ładnie w jego kierunku. Kazałem Jerzemu leżeć w górę. Następnie dostaliśmy informację, że „Bandit” jest na 16.000. Czuję, że idziemy w górę jak balon. Zaczyna być zimno. Nie mogę odwrócić się do wysokościomierza, patrzę w tubę, boję się stracić kontakt. Pytam, jak wysoko jesteście. Jerzy odpowiada, że jesteście na 18.000 stóp, a ja widzę go stale sporo nad nami. Przypominam Jerzemu o tlenie, mój regulator tlenu jest z tyłu za mną, nie mogę odwrócić się by uregulować ciśnienie, boję się stracić blip. Ponieważ w powietrzu mgiełka, cały ekran mam zamazany i odbicie stosunkowo bardzo złe. Zbliżamy się do „Bandit” na 1.500 stóp, jest stale nad nami, my mamy 19.000 stóp. W tym momencie coś dzieje się z blipem, widzę go, ale już sporo pod nami. Wołam na Jerzego, by schodził w dół. W tym momencie dostajemy rozkaz z G.C.I. by schodzić na pełnej szybkości. Jerzy stawia maszynę na łeb i zaczynamy pikować. Jak mi później mówił, miał na szybkościomierzu 330 mil, to znaczy, po przeliczeniu²¹, około 430 mil na godzinę. Ja straciłem kontakt. Na wysokości 10.000 stóp znowu zobaczyłem blip. Zbliżamy się do niego bardzo szybko. Krzyczę do Jerzego by zwolnił, ale było za późno i przeskoczyliśmy go. Wyrównaliśmy na 8.000 stóp. W tym momencie zobaczyliśmy parę mil od nas większą ilość zapalających bomb na ziemi. To nasz „Bandit” wyrzucił swój ładunek. Poszliśmy w tym kierunku. Już w czasie pikowania podaliśmy, że straciliśmy kontakt z „Banditem”. Na *beacon* ustaliłem, gdzie jesteśmy i gdzie wyrzucono bomby zapalające. Wędłóg mnie około 8 mil na zachód od Exeteru. Po chwili dostaliśmy rozkaz powrotu do bazy. Z przykrością zawróciliśmy. W tym momencie Jerzy zobaczył na polu, gdzie „Bandit” wyrzucił swoje zapalające bomby, szereg wybuchów ciężkich bomb. To następne maszyny, sądząc, że zapalające bomby wyznaczyły cel, spuściły ich ładunek. Mała to dla nas pociecha, ale zawsze coś. Przynajmniej jakiś obiekt nie został zbombardowany.

Tej nocy nasz Dywizjon zestrzelił trzy maszyny. Dwie por. Ranoszek i jedną por. Szablowski. Z nami pokpił sprawę nasz kontroler z G.C.I., S/L Braun. Przewróciło mu się w głowie od poprzednich jego sukcesów, zaczął prowadzić od razu cztery maszyny, a wynik był zero.

21. Na wysokości, na skutek większej gęstości powietrza, szybkościomierz wykazuje szybkość mniejszą niż rzeczywista szybkość samolotu w stosunku do ziemi.

Tymczasem sąsiedni G.C.I., prowadząc dwie maszyny, doprowadził do zestrzelenia trzech. Na kierunek prowadził bardzo dobrze, ale zapomniał o wysokości. Pchając się w ostatniej chwili na pełnym gazie z 10.000 na 20.000 stóp mieliśmy nasze kolektory silników zupełnie rozgrzane, różowe i Niemiec musiał zobaczyć pod sobą dwa świecące obwarzanki, zbliżające się do niego. Wyrzucił więc bomby, postawił maszynę na łeb i w ostrej pice zszedł na 8.000 stóp.

Nasz „Bandit” był na 20.000-21.000 stóp i gdyby kontroler na początku podał jego prawdziwą wysokość, moglibyśmy spokojnie dojść do niego.

W ostatnich czasach mieliśmy znowu dwa wypadki. Zginął obserwator sgt. Jarzębowski. Mieli przymusowe lądowanie, maszyna zapaliła się. Pilot ocalał. Poza tym por. Podgórskiemu i kpt. Sawczyńskiemu odmaszerowała lotka podczas nocnego lotu. Musieli skakać, a następnie przez pięć godzin pływali na dingach. Z rana nasz B-Flight poleciał szukać ich w morzu, odszukano ich, no i ratunkowa łódź wyciągnęła ich za uszy z wody.

Skakanie było bardzo przykre. Podgórski, który przy skoku zderzył się z Sawczyńskim, stracił przypomność i odzyskał ją nisko nad wodą. Sawczyński po wpadnięciu do wody otworzył dingę, ale nie mógł wleźć do niej, stale przykrywało go przy włożeniu i gdyby nie Podgórski, który dopłynął do niego i wpakował go do dingi, prawdopodobnie utopiłby się. Natomiast Podgórskiemu nawaliła butla z powietrzem do napełniania dingi, a ręczny mieśzek pękł, więc wziął go od Sawczyńskiego. A później, ramię przy ramieniu, zaczęli wiosłować na gwiazdę polarną. Siedząc po pas w wodzie straszliwie zmarzli. Podgórski, kiedy dopłynął do Sawczyńskiego i pomógł mu wleźć do dingi, był tak zmęczony, że zaczął wymiotować.

Zdaje się, że Podgórski nie będzie mógł latać operacyjnie, nawaliło mu serce. Przy jego pierwszej kraksie na Beaufighterze, gdy przy podchodzeniu do lądowania nawalił mu silnik, tylko dzięki opanowaniu udało się mu wylądować na lotnisku bez podwozia, rozkładając zresztą samolot na czynniki pierwsze. Zdaje się, że wtedy dostał nerwicy serca. Druga kraksa na pewno nie pomogła.

Exeter, 21 września 1942 roku

Haneciu, nic specjalnie nowego. Pędzą nas jak głupich w powietrze, a Niemców ani śladu. W tym miesiącu mamy z Jerzym pobity rekord wylatanych w nocy godzin, ja mam już prze-

szło 100 godzin w nocy. Z oficerów obserwatorów mam maksymalną ilość godzin, z podoficerów dwóch ma więcej. Cóż, kiedy wszystko bez wyników.

Kilka dni temu nawalił nam prawy silnik, lądowaliśmy normalnie. Nazajutrz rano przychodzi do nas Podgórski, ciesząc się, że nareszcie i my mieliśmy jakieś kłopoty. Śmiechu było sporo.

Przed trzema dniami mieliśmy urozmaicenia w czasie lotu. Ktoś rzucał flary (oświetlające bomby na spadochronach). Poszliśmy zbadać, kto to jest. W ostatniej chwili powiedziano nam, że to „Bandit”, ale nie wiedzieli, gdzie jest. Następnie złapałem jakiś kontakt, ale G.C.I. powiedziało nam, że to Friendly (własny bombowiec) i kazano wracać do bazy. W międzyczasie zobaczyliśmy czerwoną rakietę, zameldowaliśmy o tym do „Spencera” (*Sector Control Operation Room*), ale kazano nam wracać.

Mieliśmy bardzo oryginalne lądowanie. Nad lotniskiem chmury na 1.500 stóp. Zapalono stożek z sześciu reflektorów, zbiegających się akurat na podstawie chmur. Światło odbite od chmur padało na lotnisko, doskonale je oświetlając. Zupełny brak porzucenia horyzontu. Na lotnisku normalne światła do nocnego lądowania. Efekt świetlny nadzwyczajny. Zupełny brak cieni. Jakiś niesamowity szary kolor światła, odbitego od chmur, a na ziemi żółte światła lotniskowe.

Natychmiast po naszym wylądowaniu wysłano następną maszynę bo okazało się, że samolot, z którym miałem kontakt, był naszym bombowcem wracającym z Francji, który nie mógł odnaleźć lotniska, a kończyło mu się paliwo. Nasza maszyna miała sprowadzić go na lotnisko. Niestety wszystko to było za późno. Następnego dnia dowiedzieliśmy się, że bombowiec rozbił się gdzieś na brzegu. Szkoda, że od razu nie użyto nas, przypuszczam, że udałooby się nam doprowadzić go w czas na lotnisko.

Dziesiątego tego miesiąca było święto naszego Dywizjonu. Cała uroczystość odbyła się bardzo okazale. Przyleciał Sikorski, zjawił się Mr. Dalton, chyba minister produkcji, paru angielskich marszałków, paru polskich ministrów. Wszystko odbyło się bardzo ładnie. W czasie herbatki w kasynie oficerskim odbyło się dekorowanie D.F.C. kpt. Różyckiego i bardzo przyjemna przemowa Daltona.

Program uroczystości wyglądał jak poniżej:

9 września 1942 r.

Zawody piłki nożnej	14.30
Capstrzyk i Apel Poległych	18.00

Na Cmentarzu w Exeter
„Lwowska Fala”

19.30

10 września 1942 r.

Msza św.	11.00
Dekoracja odznaczeniami	12.10
Defilada w powietrzu i na ziemi	12.30
Obiad żołnierski	13.00
Podwieczorek	17.00
Akademia — Koncert	19.00.

Z przylotem Sikorskiego mieliśmy trochę kłopotu. Sikorski przyleciał do Exeteru Beaufighterem, pilotowanym przez mjr. Jana Michałowskiego (naszego nowego dowódcę od 22 lipca). W drugiej maszynie leciał Ranošek (Dowódca A-Flightu) ze mną, tworzyliśmy eskortę. Jako osłona dołączyli się Spitfire'y z Northoltu. Wszystko było bardzo ładnie, ale przed Exeterem pogoda zaczęła się psuć. Bezszykownie usiłowałem złapać na mojej aparaturze exeterski *beacon*, ale ponieważ znaleźliśmy okolice jak własną kieszeń, nie było trudności z doprowadzeniem całego towarzystwa do Exeteru. Pierwszy lądował Michałowski z Sikorskim, następnie Spitfire'y i my ostatni, już przy całkiem złej pogodzie. Jak później okazało się, idiota oficer (Polak), odpowiedzialny za obsługę *beacon'u*, akurat wtedy zdecydował się wyłączyć go celem zrobienia przeglądu.

Exeter, 8 października 1942 roku

Czas leci szybko. Właściwie mówiąc nic nie robię, a cały dzień zajęty. Latamy teraz mniej. Bardzo zła pogoda i nie ma zupełnie Niemców. Całe ich lotnictwo ściągnięto do Rosji. Trzeba przyznać, że wycinają się tam długo i dokładnie. Bardzo z tego cieszymy się, oby jak najdokładniej. Tymczasem tutaj pojawiają się w coraz większej liczbie Amerykanie. Ku przerażeniu Anglików (obawy o żony), sporo Murzynów. Lotnictwo bombowe zaczyna coraz bardziej dokuczać Niemcom sukinsynom. Mam wrażenie, że w zachodnich Niemczech życie zaczyna być coraz nieprzyjemniejsze, a to dopiero początek. My liczymy, że Niemcy zjawiają się nad Anglią za jakieś dwa miesiące. W Anglii powoli zaczynają przygotowywać się do ofensywy. Mam wrażenie, że wstępem będzie ofensywa w Afryce, a kontynent dopiero na wiosnę.

Przed paru dniami Ranoszek, dowódca mego Flightu, zestrzelił Ju-88. Ponieważ noc była bardzo jasna, sukinsyn zobaczył go i pierwszy zaczął strzelać. Walka trwała trzy minuty, kręcili się i grzali do siebie. Wreszcie Karolowi udało się wleźć mu na ogon i z jakichś 100 metrów wygarnął ze wszystkiego, co miał. Z tą chwilą zupełnie przestał widzieć. Cała jego kabina, silniki, skrzydła pokryły się warstwą oleju. Musiał trafić w główny zbiornik z olejem. Miał duże trudności z lądowaniem, bo nic nie widział do przodu. Jedyłą widoczność miał przez otworzone boczne okienko. Szwab spadł do morza.

Haneciu kochana. Z pierwszej obsady oficerów radio nawigatorów pozostało nas dwóch, kpt. Sawczyński i ja. Pięciu zabitych, Łazarowicz bez nogi, jeszcze w szpitalu, trzech odeszło z latania operacyjnego, z tym, że Sawczyński po ostatnim wypadku chyba przestanie latać.

Exeter, 28 października 1942 roku

Ostatnio (22 października) miałem zabawę, latałem na Ju-88. Jest to ta sama maszyna, na której na początku grudnia zeszłego roku niemiecka załoga, przez pomyłkę myśląc, że jest nad Francją, wylądowała w Anglii. Teraz nasze załogi mają szansę zapoznać się z najczęściej używanym niemieckim bombowcem. Nie powiem, by samolot był bardzo wygodny dla załogi.

Proponowano mi znowu przejść z powrotem do pracy technicznej, ale dopóki nie mam przynajmniej paru Szwabów, nie ma o tym mowy. Tymczasem w powietrzu spokój. Trochę latają, ale w dzień w chmurach.

Exeter, 31 października 1942 roku

Ja prowadzę całkiem dziwne życie. Czasem latam w nocy, dosyć często w dzień. Sporo siedzę w *readiness*'ach, a poza tym prowadzę normalne życie. Jeżdżę samochodem, chodzę czasem do restauracji, flirtuję z Angielkami. Czasem chodzę na pogrzeb któregoś z kolegów, na szczęście ostatnio rzadziej. Dziwne pomieszanie codziennego, normalnego życia z wojną w zupełnie specjalnej formie. W nocy latam pod Francję, kłopotczę się o mgły i chmury, w dziwnej atmosferze samotności, stale nad wodą. A z rana biorę kąpiel w czystej wannie, golę się, trochę wyśpię się w łóżku z gorącą butelką w nogach, wszystkie angielskie mieszkania są idiotycznie zimne, a wieczorem idę na *readiness*,

albo do baru. I znowu dwie albo trzy noce na lotnisku. A najgorsze z tego wszystkiego, że Szwabcy znikli zupełnie znad Anglii i właściwie mówiąc nasze latanie jest bezcelowe.

Podobno mam być mianowany senior obserwatorem w Dywizjonie. Jest to według angielskiej hierarchii stanowisko *Flight Lieutenant'a* (odpowiednik kapitana), ale znając mego pecha, nie wierzę, by coś z tego wyszło. Oficjalnie seniorem obserwatorów jest Sawczyński. Jest on zawodowym oficerem w polskiej randze kapitana, ale od pierwszego dnia wprowadzenia do Dywizjonu nowej aparatury do intercepcji nieprzyjacielskich samolotów, odmówił trenowania w powietrzu strzelców płatowcowych w użyciu tej aparatury. Wymagało to latania z poszczególnymi załogami i często z jeszcze zielonymi pilotami. Oświadczył on, że nie po to go matka rodziła, by zabił się z byle niewyszkolonym pilotem.

W wyniku umówiliśmy się ze Stachem Kownackim, który był odpowiedzialny za wprowadzenie nowej aparatury w Dywizjonie, że zadanie szkolenia załóg w powietrzu w użyciu tej aparatury przejmuję ja. Kownacki zaś zajął się szkoleniem na ziemi tak załóg latających, jak i co ważniejsze, obsługi ziemnej. Przypuszczam, że po wycofaniu się Sawczyńskiego z latania, zostanie szefem obserwatorów.

Exeter, 24 listopada 1942 roku

Znowu mieliśmy kraksę. Obserwator sgt. Gajek spalił się, pilot, Czech mjr Rypel, wyszedł obronną ręką. W nocy, przy podchodzeniu do lądowania, zawadzili o drzewo. Gajek był ochotnikiem z Ameryki.

Już od przeszło miesięcy stałymi gośćmi na naszym lotnisku są Amerykanie. Latają w dzień nad Francję na latających fortach. Często maszyny wracają z zabitymi i rannymi. Są dobrzy piloci, tylko nieprzyzwoici w podawaniu ilości zestrzelonych samolotów. Oślaniające ich myśliwce nie widzą ani jednego Szwabę, a ci podają 10 zestrzelonych. Słynna była historia, jak kiedyś podali, że zestrzelono 40, a w tydzień później z 40 pozostało tylko 6. A w ogóle na naszym lotnisku zupełna międzynarodówka. Nasz polski dywizjon, czeski na Spitfire'ach, angielski na Typhoonach, przy czym są tu Burmańczycy, Amerykanie, Południowi Afrykańczycy, Nowozelandczycy, Kanadyjczycy, etc. U nas w Dywizjonie jest trzech Anglików, dwóch sympatycznych, trzeci nie bardzo.

Exeter, 29 grudnia 1942 roku

Akurat przed samymi Świątami przez tydzień byłem wraz z Szablowskim, teraz dowódcą A-Flight'u, przydzielonym do angielskiego 151 squadronu. Jest to squadron wyposażony w nowe nocne myśliwskie samoloty Mosquito. Wysłano nas celem zapoznania się z tymi maszynami, bo wkrótce nasz Dywizjon zostanie wyposażony w nie, zamiast wypracowanych już Beaufighterów.

Mosquito mają świetną reputację. Szablowskiemu bardzo podobały się. Trochę duża szybkość lądowania. Zobaczmy, jakie okażą się w użytkowaniu. Podczas pobytu w 151 squadronie, dwa razy latałem na Mosquito, raz z Anglikiem, a następnie z Szablowskim.

Exeter, 8 stycznia 1943 roku

U nas duże zmiany. Od tygodnia latamy na nowych maszynach. Są to dwusilnikowe nocne myśliwce, albo lekkie bombowce Mosquito. Naprawdę bardzo ładny samolot. Zwrotny, szybki, dobrze lata na jednym silniku, stateczny. Przy utracie szybkości nie wpada w korkociąg. Maksymalna szybkość około 400 mil/godz. (640 km/godz.), szybkość podchodzenia do lądowania 140 mil/godz. (225 km/godz.), a w chwili dotykania kołami ziemi 110 mil/godz. (170 km/godz.). Konstrukcja samolotu drewniana. Pilot i obserwator siedzą obok siebie, co bardzo ułatwia współpracę. Wadą tego układu jest to, że jest się ślepy m do tyłu. Podobno samolot utrzymuje się długo na wodzie. Beaufighter szedł na dno jak kamień. Przy wodowaniu jeszcze nikt nie uratował się z niego, trzeba było skakać ze spadochronem. Uzbrojenie: 4 działka i 4 karabiny maszynowe, wszystko umieszczone w przodzie kadłuba i strzela do przodu. Aparatura obserwatora taka sama jak na Beaufighterze. Mosquito jest groźnym przeciwnikiem nie tylko dla bombowców, ale nawet dla niektórych myśliwców.

Cieszę się bardzo z nowego sprzętu, ale z żalem żegnam Beaufightery. Lataliśmy na nich półtora roku w najrozmaitszych warunkach i właściwie mówiąc nigdy nam nie nawaliły, nigdy nie mieliśmy poważnych kłopotów, szczególnie ostatni typ, tak zwana szóstka z Herculesami, pocziwie nam służyła. Raz tylko lądowaliśmy na jednym silniku, ale lądowanie odbyło się bez żadnych przygód i raz nawalił nam hamulec w lewym kole i zakończyliśmy wtedy lądowanie poza *runway*'em, kołując ogonem do przo-

du, rozpryskując dokoła nas trawę, ale podwozie wytrzymało i wszystko skończyło się bezboleśnie.

W związku z nowym sprzętem mieliśmy ostatnio dużo pracy. W nocy *readiness'y*, a w dzień wykłady. Na szczęście noce mieliśmy spokojne. Niemcy zupełnie przestali latać w nocy. Czasem parę maszyn zjawi się nad wschodnią Anglią. Natomiast w dzień, co pewien czas, przyjdzie paru myśliwców lotem koszącym, zrzuca bomby na wybrzeżu i wieje z powrotem. Czasem dziennym myśliwcom uda się złapać któregoś i spuścić. Niedawno na Exeter zrzucono sześć bomb.

W związku z dostaniem Mosquitos, zapowiadają, że będziemy latać jako *night intruders* nad Francję. Bardzo się z tego cieszę.

Haneczko, od pierwszego stycznia zostałem mianowany seniorem *radio navigators* w Dywizjonie. Jest to stanowisko *Flight Lieutenant'a* (polski kapitan) tak, że wkrótce zostanę mianowany *Acting Flight Lieutenant* (na czas spełniania tej funkcji). W związku z nowym sprzętem mam teraz naprawdę bardzo dużo pracy.

Exeter, 25 stycznia 1943 roku

Przedwczoraj wieczorem (23 stycznia) po raz drugi mieliśmy kontakt z Niemcem i znowu bez wyniku. Byliśmy na trzeciej kolejce w *readiness'ie* na Mosquito. Na pierwszej i drugiej kolejce były załogi na Beaufighterach (jeszcze nie wszyscy latają na Mosquito). Pogoda była okropna, niskie chmury i deszcze. Zapowiadało się, że będziemy spać całą noc. Około 8-ej wieczorem telefon z *Operation Room*, idzie paru Niemców, pierwsza maszyna *scramble*. Powstaje zamieszanie, pilot nie wykazuje wielkiego entuzjazmu do lotu. Jerzy, który był tej nocy *in charge*, każe mu iść do maszyny, a sam dzwoni do kontrolera i pyta, jakie lotnisko nadaje się do lądowania, bo u nas bardzo źle. Mówią mu, że prawdopodobnie Fairwood Common. Jerzy idzie do maszyny, by powiedzieć o tym pilotowi. W międzyczasie telefon, odbieram go. Druga maszyna *scramble*. Na drugiej kolejce pilot, który dopiero po raz drugi jest w *readiness'ie* na Beaufighterze, ze stosunkowo słabym obserwatorem. Wraca Jerzy i decydujemy się, że zamiast nich lecimy my. Jako powód podajemy, że jesteśmy na Mosquito.

Od razu po starcie jesteśmy w chmurach. Przez parę chwil bardzo nieprzyjemne uczucie, czuję, że coś nie w porządku z maszyną i że Jerzy nie może dać sobie rady. Samolot zachowuje

się bardzo dziwnie. Okazuje się, że schowało się tylko jedno podwozie. Po paru sekundach udało się schować oba podwozia, wszystko teraz w porządku. Dostajemy parę wektorów, wysokość 5.000 stóp. To za nisko dla mojej aparatury. W parę minut dostajemy „Punch”, co oznacza, że jesteśmy w pobliżu „Bandit” i za chwilę na mojej tubie mam odbicie Niemca. Doprowadzam do niego na 2.500 stóp, ale jesteśmy w chmurach, nic nie możemy zrobić. Decydujemy się odejść na trochę większą odległość i iść za nim, a nuż wyjdzie z chmur.

Lecimy na wysokości 6.000 stóp w odległości 4.000 stóp od niego. Tak lecę za nim około 4 minut. W pewnej chwili Niemiec zaczyna schodzić w dół w lewo. Idę za nim, ale jest już za nisko i gubię go z tuby. Potem podano nam jeszcze parę wektorów. Byliśmy stale blisko niego, ale już go więcej nie widziałem na mojej tubie. Lądowanie mieliśmy stosunkowo łatwe.

Haneczko, za parę dni idę na kurs nawigacji. Nasz Dywizjon przygotowuje się do lotów „intruderskich”. Jako senior obserwator jestem odpowiedzialny za wyszkolenie naszych obserwatorów. Trudność polega na tym, że oni są radio nawigatorzy, a nie obserwatorzy, to znaczy, że umieją posługiwać się ich aparaturą do naprowadzania na nieprzyjacielski samolot i do wyznaczania ich pozycji, posługując się specjalnym *beacon*’em, natomiast niektórzy z nich nie mają pojęcia o normalnej nawigacji, która będzie podstawą naszych lotów nad kontynent.

Przed paru dniami znowu dostałem stopień Flying Officer’a, stały stopień na czas wojny, z tym, że wkrótce dostanę Flight Lieutenant’a na czas pełnienia funkcji szefa obserwatorów.

Ford, 5 lutego 1943 roku

Haneczko kochana. Mam wrażenie, że w tym roku przeniesiemy się na kontynent i nie jest wykluczone, że następną Wigilię spędzimy razem. Tylko byście Wy wytrzymali. Szereg rozkazów przygotowuje nas do przejścia do warunków polowych. Jestem teraz na kursie dla seniorów radionawigatorów. Podczas jednego z wykładów, specjalista od radiolokacji zapowiedział, że wkrótce z naszymi aparatami będziemy latać nad Francję. Oznacza to, że rozstrzygające uderzenie jest przewidywane wkrótce. Tylko nie wiadomo, z której strony ono nastąpi.

Wczoraj dowiedziałem się, że wśród naszych dziennych myśliwców ogłoszono ochotniczy zaciąg do Afryki. Wymagane wa-

runki: rok lotów operacyjnych i przynajmniej trzydzieści wypraw nad Francję. Mają lecieć w ciągu tygodnia.

Ja tymczasem siedzę na kursie, sporo ciekawych rzeczy. Po powrocie będę musiał trochę popędzić towarzystwo w Dywizjonie. Jestem teraz na lotnisku, gdzie Niemcy chyba najczęściej odwiedzają Anglię w dzień. Codziennie w okolicy lotniska, po chmurach, pęta się jakiś łobuz, zresztą nikt nie zwraca uwagi na to. Na kursie jest nas sześciu. Ja jestem jedynym nie Anglikiem. Nastrój przyjemny. Przed samym wyjazdem na kurs mieliśmy wypadek. W nocy przy podchodzeniu do lądowania kraksa. Maszyna spalona. Pilot Tarnowski lekko ranny, obserwator Anglik Robertson ciężko ranny, boję się, że nie wyjdzie z tego.

W pociągu Melvern - Exeter, 12 lutego 1943 roku

Wracam z kursu. Trochę nauczyłem się. Zwiedziliśmy również Centrum Radiolokacji. Pokazali nam parę ciekawych nowości, które wkrótce będziemy mieli w Dywizjonie. Pod koniec kursu był pisemny egzamin. Mnie obowiązywały te same warunki, co Anglików. Trochę trudno pisać po angielsku na specjalny temat i to na czas. Ale coś napisałem.

Czekam z niecierpliwością, kiedy będziemy latać nad Francję. Dobranoc Haneczko.

Exeter, 22 lutego 1943 roku

Pracy mam po uszy. Ostatnio przez pięć dni nie byłem w domu. Cały czas na lotnisku. Sporo latałem, a poza tym miałem szereg wykładów. Przygotowujemy się do pracy „Rangerów”, to znaczy do wypadów w głąb Francji. Lata się albo w księżycowe noce, albo w dzień, przy niskich chmurach. Cel wybieram sobie sam: lotniska, pociągi (w dzień towarowe, w nocy wszystkie), elektrownie, kanały itd. Zdaje się, że praca będzie ciekawa. Ja jestem odpowiedzialny za nawigacyjne wyszkolenie Dywizjonu. Kurs leaderów ukończyłem z wynikiem 8/10. Mogło być gorzej. Niestety był to kurs z punktu widzenia radiolokacji, a nie nawigacji.

Exeter, 11 marca 1943 roku

U mnie bez zmian, latam, sporo pracy z przygotowaniem

obserwatorów do lotów nad Francję. Mamy latać na zachód od linii: Hawr, Paryż, Lyon, w głąb około 300 mil. Zaczniemy prawdopodobnie pod koniec tego miesiąca. Niewątpliwie loty te, szczególnie w dzień, dadzą trochę emocji. Oficjalnie nie mamy jeszcze pozwolenia na nie z Inspektoratu. Podobno wysuwają tam jakieś zastrzeżenia, chodzi o brak uzupełnień. W ostatnich czasach rozłożyliśmy parę maszyn, nieporozumienia z silnikami. Na szczęście nie było wypadków z ludźmi.

W Londynie wśród naszych władz wielki ruch. Po ogłoszeniu przez Rosję aspiracji do Lwowa i Wilna, zrobiło się zamieszanie. Szereg osób żąda ustąpienia Sikorskiego, ale chyba nic z tego nie będzie. Anglicy nabrali wody w usta i nie piszą na ten temat ani słówka. W ogóle w ostatnich czasach Rosja jest coraz modniejsza w Anglii, ale mądrzejsi Anglicy mówią, że jeszcze przyjdzie się im bić z Rosjanami. Chyba dobrze stało się, że już teraz Rosjanie pokazali, o co im chodzi. W związku z tym całym zamieszaniem, aresztowano Doboszyńskiego.

Haneczko, jestem bardzo niespokojny o Was, co dzieje się w Warszawie.

Exeter, 21 marca 1943 roku

Dzisiaj zabili się mjr Michałowski i por. Szkop. Podchodzili na jednym silniku do lądowania. Podobno obok *runway*'u stał Typhoon, gotów do natychmiastowego *scramble* w razie pojawienia się Focke Wolfów. Michałowski prawdopodobnie zobaczył go w ostatniej chwili i, chcąc wyminąć, dodał gazu. Maszyna przeszła na plecy i zwała się obok lotniska. Ze Szkopem od czasu Francji byliśmy razem. Spotkałem się z nim w Andrezieux i od tego czasu, z wyjątkiem mego pobytu w 317 Dywizjonie, byliśmy razem. Kochał swą żonę, która została w Kraju, i pisał dla niej wiersze, które czytał mi w nocy. Szalenie mi go szkoda, był naprawdę wartościowym człowiekiem. Michałowski, niewątpliwie bardzo dobry dowódca Dywizjonu, pełen energii, lubiany przez kolegów. Podejrzewam, że zginął chcąc ratować maszynę. Akurat mieliśmy parę rozbitych samolotów przy podchodzeniu na jednym silniku i dwa dni temu miał odprawę na ten temat. Zaczynają nawalać silniki.

Dzisiaj mieliśmy lot na małej wysokości na trasie około 400 mil. Trening do lotów nad Francję. W pewnym momencie weszliśmy w zupełną mgłę. Jerzy pomylił się w kursie i znaleźliśmy się w zaporze balonów około Southamptonu. Wrażenie cał-

kiem nieciekawe, zobaczyć nad sobą we mgle balony. Jerzy dał gazu i jak balon zaczęliśmy pchać się w górę. Po chwili byliśmy ponad balonami, z pięknym widokiem pod nami.

W kasynie, gdzie zjawiliśmy się po locie, przywitano nas jako nieboszczyków. Wszyscy byli pewni, że to my skraksowaliśmy, nikt nie wiedział, że Michałowski był również w powietrzu. Zdaje się, że to już po raz trzeci uśmiercają nas za kogoś innego.

Fairwood Common, 9 maja 1943 roku

Od 15 kwietnia jesteśmy na nowym lotnisku. Ja byłem tutaj przed dwoma laty z 317 Dywizjonem. Zasadniczo praca tutaj ciekawa. Więcej latania w dzień i nad morzem. Nasz Dywizjon przeprowadza kilka doświadczeń w związku z obroną wybrzeża zajętego przez nasze oddziały podczas inwazji kontynentu. Współpracujemy z reflektorami. Poza tym przeprowadzamy próby współpracy z marynarką. Do naszego Dywizjonu przydzielony jest okręt wojenny z zainstalowaną tam stacją radiolokacyjną. Ma to być ruchomy *Operation Room*. Jego zadaniem będzie, po wyjściu na Atlantyk poza Scilly Isles, przełapywanie niemieckich maszyn, lecących na konwoje, ich rozpoznanie i naprowadzanie naszych samolotów na nie. Nasz Dywizjon ma współpracować z tym okrętem.

Tymczasem przeprowadzamy próby w kanale Bristolskim. Nad Francję jeszcze nie zaczęliśmy latać, czekamy na maszyny. Do lotów w dzień mamy już gotowe cztery załogi, do nocnych jeszcze nie. Zrobimy to w ciągu najbliższej pełni księżyca.

Śmieszne jest, że dwa lata temu w ogóle nie miałem nadziei na latanie, a teraz jestem nie tylko szefem radio nawigatorów, ale również Oficerem Nawigacyjnym Dywizjonu i najbardziej wylatanym oficerem obserwatorem w Dywizjonie.

W Dywizjonie został stworzony trzeci C-Flight do specjalnych lotów. Dowódcą Flightu został Jerzy no i ja, jako drugi członek Flightu. Poza nami nie ma stałych załóg we Flight'ie. Do C-Flightu będą przydzielane załogi w zależności od wyznaczonych zadań.

Lotnisko w Fairwood jest duże, położone na półwyspie koło Swansea (południowa Walia). Z trzech stron mamy wodę. Same lotnisko bardzo nierówne. Jesteśmy jedynym dywizjonem na lotnisku. W locie musi być tu całkiem przyjemnie. Jak dotychczas jest bardzo zimno, mokro i wietrznie.

*Lista radio nawigatorów, którzy rozpoczęli latanie
na Beaufighters*

Informacje dotyczące poszczególnych nawigatorów nie są
kompletne

- F/O Sawczyński — wycofał się z latania (sierpień 1942) po skoku w nocy na spadochronie do morza.
- F/O Karwowski — zginął z kpt. Antonowiczem (24 października 1941) przy lądowaniu na jednym silniku.
- F/O Pfliegel — zginął z ppor. Gayslerem (27 września 1941), zderzył się w chmurze z górą.
- P/O Sylwestrowicz — wycofał się z latania (31 grudnia 1943) po ukończeniu trzech tur operacyjnych. Przeniesiony do 305 Dywizjonu Bombowego. Powrócił do 307 Dywizjonu (30 października 1945) gdzie pozostał aż do rozwiązania Dywizjonu²².
- P/O Szkop — zginął z mjr. Michałowskim (23 marca 1943) przy lądowaniu na jednym silniku.
- P/O Krawiecki — wycofał się z Dywizjonu w marcu 1943 roku.
- P/O Łazarowicz — wycofał się z latania (12 lutego 1942) po utracie nogi w kraksie.
- P/O Skrouba — zginął z por. Kurkiem (27 września 1941), powód nieznany, prawdopodobnie brak benzyny.
- P/O Świerz — zginął z kpt. Smokiem (kwiecień 1942) w locie nad morzem. Powód nieznany.
- P/O Puzyna — zginął z por. Bukowieckim (3 kwietnia 1942). W nocy zapalili się w powietrzu. Powód nieznany.
- P/O Mika.
- F/Sgt Podgórny — zginął z F/Sgt. Thieslerem (11 lutego 1942) przy lądowaniu.
- F/Sgt Jarzębowski — zginął (1 sierpnia 1942) przy lądowaniu. Pilot ocalał.
- F/Sgt Lisowski — zginął z F/Sgt. Illasiewiczem (21 lipca 1942) w locie operacyjnym. Nawaliły oba silniki.
- F/Sgt Domański — zginął z por. Alexandrowiczem (12 lutego 1943) w 219 squadronie.
- F/Sgt Putz — wycofał się z Dywizjonu.
- F/Sgt Kaliszewski.
- F/Sgt Trawicki — stara gwardia — latają chyba od początku.
- F/Sgt Karais.
- F/Sgt Zakrocki.

22. Dane wpisane po wojnie.

F/Sgt Lipiński — wycofał się z Dywizjonu.

F/Sgt Gajewski — zginął z F/Sgt. Zwolińskim nad Holandią (7 sierpnia 1944)²³.

D/Sgt Woźny — zginął z F/Sgt. Wishtalem (11 kwietnia 1944) nad Morzem Północnym²⁴.

Fairwood Common, 16 maja 1943 roku

Wczoraj był pechowy dzień. W południe, podczas *lunch'u*, przysłała wiadomość, że w nocy mamy lecieć na drugą stronę kanału. Przewidywane były dwie możliwości: albo lot nad Belgię, albo nad Holandię. W nocy miał być duży nalot na Niemcy, myśmy zaś mieli za zadanie unieruchomić nocne myśliwce niemieckie na lotniskach, albo lecieć na „Współpracę” z reflektorami, ponieważ „Inteligenci” dostali wiadomość, że w tych okolicach odbywa się trening myśliwców z reflektorami. Ju-88 lata jako cel, a Focke Wolfy 190 ćwiczą się jako nocni myśliwcy. Naszym zadaniem było pomóc im w tej pracy.

Lecieć miały dwie maszyny, my i kpt. Grzanka z ppor. Małuszkim. Myśmy wylosowali pierwszą kolejkę. W ten sposób mieliśmy wykonać pierwszy lot w Dywizjonie nad Francję. Wszystko było gotowe. Obliczyłem trasę, maszyna przygotowana, wszystkie tajności wyjęte z maszyny, francuskie pieniądze w kieszeni, na wszelki wypadek.

O godzinie szóstej wieczorem mieliśmy startować do Exeteru, a o 10.45 start z Exeteru na Francję. O godzinie piątej zrobiliśmy próbny lot, uzupełniliśmy benzynę, swoje graty załadowaliśmy do maszyny i startujemy. Start odbył się normalnie. Po starcie robimy skręt w kierunku na Exeter, Grzanka dołącza do szyku. Jerzy pikuje na plażę, mamy lecieć po wodzie. To, że na plaży była Zosieńka, to nic nie ma wspólnego z pikowaniem. W momencie, gdy mijamy plażę, z własnej i i nieprzymuszonej woli, śmigło staje w chorągiewkę. Jesteśmy na wysokości 20 stóp (6 metrów) nad wodą. Wracamy na lotnisko na jednym silniku. Jerzy ląduje bardzo ładnie. Muszę przyznać się, że przed lądowaniem przypasałem się. Przypomniałem sobie, że akurat dwa miesiące temu przy takim lądowaniu zabił się mjr Michałowski ze Szkopem.

Tak zakończył się nasz pierwszy lot nad Francję i pierwsze przymusowe lądowanie na jednym silniku na Mosquito.

23. J.w.

24. J.w.

Cały wieczór wszystkie inżynierzy stacji bawiły się z naszą maszyną, ale nic nie wskórali, a my smutni poszliśmy pić do kasyna. Dzisiaj znowu mamy próbować.

Fairwood Common, 17 maja 1943 roku

Dzisiaj w nocy z 16 na 17 maja mieliśmy nasz pierwszy intruderski lot. Początkowo mieliśmy lecieć nad Bretanię, wzdłuż linii kolejowej od Mont St. Michel do Morlaix, z tym, że ewentualnie mieliśmy zboczyć na Vannes, by „pomóc” Niemcom współpracować z reflektorami. Tymczasem o piątej po południu, kiedy akurat męczyłem się nad opracowaniem lotu, przyszedł rozkaz z 10 Grupy (nasza wysoka władza), że o szóstej mamy startować do Castel Campe (lotnisko niedaleko Cambridge) i stamtąd mamy wziąć udział w jakiejś większej imprezie intruderskiej. Różnica w naszej rangerowskiej a intruderskiej pracy polega na tym, że my mamy latać na dłuższe, ale za to z góry obrane i uprzednio opracowane loty, tymczasem oni są wysyłani nie tak głęboko, ale bez dłuższego przygotowania.

Wystartowaliśmy z opóźnieniem, bo nasza maszyna ugrzęzła i mieliśmy trudności z wyciągnięciem jej z błota. W Castel znaleźliśmy lotnisko zapchane Mosquito'ami. Organizacja imprezy opracowana była bez zarzutu. Poczynając od opracowania zadań do jajka na kolację. W pierwszej chwili nasze zadanie wyglądało bardzo dziwnie. Dwadzieścia cztery Mosquito ma latać w dwóch ratach, w określonych czasach, nad wyznaczone lotniska w Holandii. W żadnym wypadku nie wolno atakować żadnej maszyny, nawet po rozpoznaniu jej jako niemieckiej. W ogóle nie wolno strzelać w żadnym wypadku. Wysokość lotu dowolna, od 2 do 12 tysięcy stóp. Nie wolno lecieć niżej. Jak to usłyszeliśmy, tośmy zdębieli. Takich instrukcji jeszcze nie było. Zaczęliśmy domyślać się, że pewnie nasze bombowce będą leciały lotem koszącym i że moglibyśmy zestrzelić więcej naszych, niż Niemców.

Jasne było, że nasze loty mają za zadanie zrobić zamieszanie w niemieckiej radiolokacji i przeszkodzić startować myśliwcom. Myśmy dostali za cel lotnisko Gilze, na południe od Rotterdamu. Start o 1.24, przejście południka 3° East przed trzecią.

Początkowo wszystkie załogi zajęły się kreśleniem tras, obliczaniem czasów, krótkimi dyskusjami co do tras, metod przejścia ponad terenami z artylerią (jest to najbardziej broniony rejon), wysokość lotu. Jakiś Australijczyk dał mi parę rad, on latał już tam parę razy. Po jakiejś godzinie zaczyna uspokajać się. Obserwatorzy już mają przeliczone przeloty, piloci zapoznali się z tra-

sami, towarzystwo poroziadało się gdzie kto może i drzemie. Ludzie są trochę zmęczeni, chcą spać. Niektórzy jedzą kolację (jajka), inni wolą zjeść po wylądowaniu.

Kolejno załogi zaczynają odchodzić do maszyn. Pierwsza grupa startuje. W pewnej chwili odzywa się głośnik. „Mosquito” powraca do bazy na jednym silniku — obsługa *stand by*. To oznacza, że osoby zainteresowane: dyżurny pilot, obsługa reflektorów, sanitarka, specjalna obsługa do ratowania rozbitych maszyn, itd., mają udać się na stanowiska. Wśród obecnych załóg przeszło to bez wrażenia. Po dwunastej zjawily się pierwsze załogi z powrotem, parę uwag, a następnie sprawozdanie inteligentowi, gdzie i kiedy był, co widział, czego nie widział, itd.

Myśmy byli raczej na końcu kolejki. Ja właściwie prawie do końca babrałem się z obliczeniami, jakoś mi to nie szło. Wreszcie kiedy już wszystko przeliczyłem, powpisywałem niewłaściwe liczby na kartkę, z której miałem czytać w powietrzu. Całe szczęście, że poszedłem sprawdzić swe dane z inną załogą, która leciała podobną trasą i znalazłem błąd w moich obliczeniach. Coś podobnego jeszcze nigdy nie zdarzyło mi się. Na pół godziny przed lotem ruszyliśmy do maszyny (wszystkie osobiste rzeczy, jak nasze legitymacje, notatki pozostawiliśmy u inteligenta). Byłem bez swetra, zresztą później okazało się, że bardzo szczęśliwie, bo w powietrzu było za gorąco. Wyszukaliśmy mechanika i wleźliśmy do kabiny.

Po przejściu brzegów Anglii, lecieliśmy nisko nad wodą. Przed przekroczeniem brzegów Holandii, kiedy radiolokacja niemiecka już miała nas w ich zasięgu, weszliśmy trochę w górę, tak, by zafiksować dokładnie punkt przekroczenia. Z punktu widzenia nawigacji przelot udał się zupełnie. Po przelocie nad morzem 100 mil, wyszliśmy niecałą milę z boku od punktu zamierzanego. Od razu zorientowaliśmy się, gdzie jesteśmy. W chwili dojścia do brzegu zobaczyliśmy, że było to sztuczne lotnisko. Zналиśmy dokładnie swe położenie i położenie sztucznego lotniska, i wiedzieliśmy, że już wiemy o nas.

Nad Holandią zmieniliśmy trochę trasę, tak było wygodniej, poszliśmy wzdłuż innej zatoczki w głąb lądu. Szybkość około 300 mil/godz. W pewnym momencie zaczęły łapać nas reflektory, ale wykręciliśmy się im bez trudu. Załowaliśmy, że nie możemy ich zgasić, niestety nie wolno było nam strzelać. Następnie po paru skrętach, tak by wyminąć artylerię i w razie czego zgubić myśliwca, gdyby usiłował doczepić się nam do ogona, znaleźliśmy się nad celem. Pokręciliśmy się trochę wkoło lotniska, tak by trochę podekscytować obronę przeciwlotniczą i po odlatanie swego czasu zaczęliśmy wycofywać się. Kiedy byliśmy około

10 mil od Gilze, zobaczyliśmy, że rozpoczął się tam silny ogień artylerii przeciwlotniczej. Jak później okazało się, akurat tamtędy wracał kpt. Grzanka. Podnieceni przez nas artylerzyści zgotali przyjęcie dla biednego Grzanki, zresztą strzelali bardzo źle, nie wyrządzając mu żadnej szkody.

Przy przejściu z powrotem brzegu, znowu zapalono nam lotnisko. Byłem zły, że uważają nas za zupełnych idiotów i stosują tak prymitywne metody. Powrót odbył się spokojnie. Po wylądowaniu oddaliśmy co było do oddania, opowiedzieliśmy co było do opowiedzenia, załadowaliśmy się do maszyny i o godzinie 7-ej rano wylądowaliśmy na swoich śmieciach.

Jak dowiedzieliśmy się dzisiaj przez radio, tej nocy Lankastery przeszły lotem koszącym nad Holandią i rozbiły bardzo ważne zapory wodne, najważniejszą w Moegne, a przy okazji i w Eder i Sorpe. Zdaje się, że kiedy byliśmy nad Gilze-Rijen, główna grupa lecąca na Moegne przelatywała niedaleko pod nami.

Teraz wiem przynajmniej, o co chodziło.

Fairwood Common, 22 maja 1943 roku

Haneczko kochana. Nareszcie miałem satysfakcję. W nocy z 20 na 21 maja poleciliśmy tym razem nad Francję. Nasza trasa była: Predannock (lotnisko na samym cyplu południowo-zachodniej Anglii), morzem naokoło półwyspu Bretanii, wejście nad Francję powyżej La Rochelle w miejscowości Les Sables. Następnie La Roche, Ancinis, (nad Loarą, na zachód od Nantes), Angers, Le Mans, Lisieux i do Anglii. Odległość w prostych liniach około 900 mil (1.400 km).

O godzinie 9-tej wieczorem wylądowaliśmy w Predannock. U meteorologa dostaliśmy ostatnie dane co do pogody. Ostateczne obliczanie kursów, parę wiadomości od miejscowego inteligenta, niemieckie rakiety i o 10.45 start.

Początkowo nad morzem słaba pogoda, lecimy na 10.000 stóp. Pomimo pełni ciemno, niskie chmury, na zachodzie resztki zorzy. Po ominięciu Brestu zjawiają się na morzu liczne światełka. Uprowadził nas o tym por. Szablowski. Widział to poprzedniego dnia. Od brzegu jesteśmy około 60 mil. Pogoda poprawia się, zza chmur wygląda księżyc. Bierzemy jedno z tych świateł w poświatę księżycową. Wyraźnie widzimy mały stateczek z kominem. Z komina dym. Na bokach i przednim maszcie światła. Chwila wahania, co to jest? Nie ma czasu na namysły. Na ogół rybacy nie mają parowych stateczków. Jerzy oddaje

krótką serię z działek i karabinów. Widzę rozbłyśki pocisków w środku pod kominem. Dostał solidnie. Lecimy dalej, nie ma czasu na oglądanie się. Naokoło dużo stateczków, o ile będzie tonął, to wyłowią. Nie jesteśmy pewni, czy należało go atakować. Podobno wytyczają wejście do portu łodziom podwodnym.

Czekamy z niecierpliwością na brzeg. Przed wejściem na ląd trzeba dokładnie ustalić swe położenie. Po chwili z prawej strony zjawia się zarys brzegu. Lecimy nad morzem 1 godz. 45 min. Po chwili zaczynamy już lepiej orientować się. Po prawej stronie mamy dużą wyspę, przed nami zarysowuje się brzeg. Może to być albo Ile de Ré koło La Rochelle, albo Ile d'Yeu, bardziej na północ. Skracamy na południe. Lecimy pomiędzy wyspą a brzegiem. Teraz już wiem, że jesteśmy o 15 mil na północ od punktu, na który celowaliśmy (mamy słabą busolę). Decydujemy się wejść na brzeg nad miasteczkiem St. Gilles. Pod sobą widzimy miasto. W świetle księżyca rzeka wpada do oceanu, duży most nad nią. Biorę na oko kurs na La Roche. Lecimy na czas. Znowu zła widoczność. W pewnym momencie Jerzy widzi miasteczko pod nami. Według mnie to jeszcze o minutę za wcześnie. Skracamy na kurs, mamy lecieć wzdłuż toru kolejowego. Nie jesteśmy pewni, czy to jest tor, czy szosa. Po chwili i to rozplywa się w mgle i nie bardzo wiemy, gdzie jesteśmy. Przed nami Nantes z bardzo silną obroną przeciwlotniczą, no i na pewno już wiedzą o nas. Mówię Jerzemu, by uważał na lewo (on siedzi trochę do przodu i z lewej strony ode mnie) i gdyby zobaczył jezioro, natychmiast skręcał w prawo. Czuję się trochę nieprzyjemnie, nie bardzo wiem, gdzie jesteśmy. Po lewej stronie widać jakąś dużą plamę, ale nie wiadomo, czy to jezioro, czy mgła.

W tym momencie nieprzyjemna niespodzianka. Nagle w kabinnie po prawej stronie zapala się światło. Nigdy go tam nie było, nie wiem po co jest i co gorsza, gdzie się wyłącza. Jerzy łapie ręką za przewód i urywa go. Światło gaśnie, ale razem z nim gasną światła oświetlające tablicę pokładową. Jerzy zapala zapasowe światła. W tej chwili widzimy, że nasze pozycyjne światła palą się w całej swej okazałości. Urywając przewód Jerzy wyłączył światła pozycyjne. Wyłączyłem je bardzo szybko i teraz stwierdziliśmy, że przed nami jest Nantes.

Ostry skręt i znaleźliśmy się nad Loarą. Lecimy nad Loarą, wzdłuż toru. Tory i stacje puste. Widoczność zła. Jerzy klnie, że nic nie ma. Wreszcie na torze kolejowym, pomiędzy wzgórzem pokrytym lasem a rzeką coś ciemnego — pociąg. Pikujemy. Jerzy zaczyna strzelać. Przez chwilę nic i nagle pod nami rozpryski, jakieś świetlne punkty lecą w górę, ale już jesteśmy nad

nimi i nic nie widzę (z Mosquito w dół i do tyłu nic nie widać). Jest to nasz pierwszy pociąg, nasz pierwszy namacalny wkład w wojnę. (Stateczek nie wiadomo czy zaliczyć na plus?).

Lecimy dalej nad Loarą. Dobrze widać szereg mostów, duże, długie wyspy. Trochę boję się, by nie minąć Angers. Miasto jest trochę z boku, ale powinienem zorientować się po dosyć dużym dopływie Maine. Wreszcie jest dopływ i miasto. Widać wyraźnie zarysy ulic, bloków domów. Jesteśmy na 1.000 stóp. Wyraźnie widać dworzec. Na dworcu pociąg, ale strzelać do niego nie możemy, za bardzo pod nami. Robimy skręt nad miastem. W tym skřęcie widzimy drugi pociąg. Znowu zbliżamy się do dworca, ale już wszystkie światła wygaszone. Nagle przed nami obok toru świecący się punkt, jakby oglądane od tyłu palące się palenisko lokomotywy. Pikujemy na to światło i teraz wyraźnie zarysowują się przed nami duże budynki fabryczne. Oddajemy po nich długą serię. Efekt nadzwyczajny. Przed nami pełno światła. Zamalowane szklane dachy poszły od naszej serii. Jakieś kawałki lecą w górę. Seria była naprawdę długa. Oglądam się do tyłu, coś pali się za nami. Jerzy chce nawrócić jeszcze raz, ale ja mówię nie. Zasada „atakować tylko jeden raz”. Obok jest lotnisko, ale atakować lotnisko można tylko z zaskoczenia, a przecież wszyscy doskonale wiedzą o nas. Bierzymy kurs i znowu, tak zwana tonodroma, to znaczy po torze pomiędzy Sable a La Mans. Znowu pociąg z długim pióropuszem dymu. Atakujemy od przodu. Widzę w rozpryskach pocisków na lokomotywie parę. Ten dostał na sto procent. Już nie pojedzie więcej. Po chwili znowu pociąg, ale gubimy go w skřęcie. I znowu pociąg, tym razem z małym czerwonym światełkiem od tyłu. Ten dostał wzdłuż całego składu. Doskonale było widać, jak pociski rwą się na dachach wagonów. Lokomotywy nie widziałem, możliwe, że był to elektryczny. Lecimy dalej wzdłuż toru, jesteśmy już zmęczeni. Nie wiem dokładnie, gdzie jesteśmy, ale przypuszczam, że już niedaleko La Mans, a tam artyleria przeciwlotnicza. Decydujemy się na skręt do Kanału, mamy już dość.

Lecimy nad raczej pustą okolicą, pod nami jakieś lasy, aż tu nagle przed nami długa kicha pary z lokomotywy. Nie ma rady, musimy ją atakować. Pierwszy atak z przodu, widać wybuchy na lokomotywie. Przechodzimy nad pociągiem, skręt o 180°. Widzimy przed nami pociąg, albo stoi, albo zupełnie zwolnił, para z lokomotywy. Atakujemy teraz z tyłu. Jerzy chce jeszcze raz, ale mówię, że wystarczy, Jerzy zgadza się. Wchodzimy znowu na kurs. Muszę przyznać, że byłem zdziwiony, gdy po pewnym czasie zobaczyłem przed sobą miasto z dużą katedrą. Lisieux, wszystko zgadza się, tory kolejowe, czas. Mijamy Lisieux, de-

cyduję się, że trzeba skrócić bardziej na zachód, bo przed nami Hawr z bardzo silną obroną przeciwlotniczą.

W tym momencie Jerzy mówi, że widzi pod nami jakieś duże składy. Patrzę w dół, widzę na tle mgiełki, budynki jak gdyby baraki, jakiś obóz, lub coś w tym rodzaju.

Przed nami w dole charakterystyczny błysk zapalającego się reflektora. Jednocześnie od dołu w naszym kierunku zaczynają się zbliżać czerwone punkciki. Wszystko odbywa się w błyskawicznym tempie. Maszyna staje na łeb, pikujemy. Jerzy zaczyna strzelać. Przed sobą widzę jasną smugę, wychodzącą z punktu w dole pod nami. W kabinie robi się jasno, ze wszystkich stron jesteśmy w reflektorach, zapach dymu, działka urywają się, koniec amunicji, ale mamy jeszcze karabiny maszynowe. Naokoło nas, ze wszystkich stron, nieprzyjemnie dużo czerwonych światełek i smug świetlnych, tworzących jak gdyby baldachim nad nami. Stanowczo za blisko od nas. Widzę, że Jerzy usiłuje zgasić reflektor oświetlający nas z przodu, ale jest za bardzo w dole i z prawej strony, wreszcie go zgasił. Ziemia zbliża się bardzo szybko, Jerzy ściąga maszynę. Mówię do niego, uważaj na drzewa. Oglądam się do tyłu. Jesteśmy ciągle w reflektorach, pomimo, że lecimy bardzo nisko, ale sedelki już są za nami. Po chwili gubimy reflektory. Uczucie ulgi. Nie powiem, że wszystko razem było przyjemne. Rozglądam się po maszynie, czy nic się nie pali. Patrzę na przyrządy, na wskaźniki benzyny, wygląda, że wszystko w porządku. Patrzę na zewnątrz, gdzie jesteśmy. Wchodzimy na kurs. Po chwili widzę morze. Na prawo wzgórze, przed nami spore miasto nad brzegiem kanału. Patrzę na mapę — Deauville, jesteśmy nad Kanałem. A teraz kurs na bazę, benzyna jest, wszystko w porządku. Lecimy nisko i na dużej szybkości, tak na wszelki wypadek, by nie sprawić przyjemności nocnym myśliwcom.

Przed nami po lewej stronie zarys Półwyspu Cherburskiego. W pewnej chwili przez radio odzywa się przyjemny kobiecy głos: „Hallo Coachman 49, Concest calling, are you receiving me?”. To Exeter woła nas, by w razie czego pomóc, spodziewają się już naszego powrotu. Proponują lądować w Exeter, ale dziękujemy, wolimy lecieć do domu. Wylądowaliśmy w Fairwood po 4 godz. 15 min. lotu.

„Claim” — 4 pociągi, jedna fabryka, jeden reflektor. (Do stateczku nie przyznaliśmy się, „inteligent” obiecał dowiedzieć się, co tam robił). W każdym razie wynik całkiem dobry. Przed Deauville strzelało do nas: szereg działek przeciwlotniczych, ciężkie karabiny maszynowe. No i reflektory, które im pomagały.

Krótką analizę naszej przygody przed Deauville. Było oczywiście, że byliśmy już od dawna notowani przez niemiecką służbę

obserwacyjną. Na pewno nasz przelot nad Lisieux był anonsonowany. Przypuszczalnie w tym czasie Niemcy znali naszą wysokość lotu, przeciętną szybkość i kierunek lotu. W momencie zbliżania się do zaobserwowanego przez nas obiektu na ziemi, cała obrona przeciwlotnicza była zaalarmowana i mieli wszystkie dane do zestrzelenia nas. Czas trwania zapalania się reflektora trwa chyba ułamek sekundy, ale to był decydujący czynnik w tej przygodzie. Jerzy zobaczył błysk zapalającego się przed nami reflektora, odruchowo dał pełny gaz i postawił maszynę na nos. Wszystkie uprzednio przygotowane dane dla artylerii wzięty w łeb, pociski poszły nad nami. My w ostrej pice, w małym skřęćie (Jerzy gasi reflektor oświełający nas z przodu), na dużej szybkości, nie jesteśmy już łatwym celem. A w następnej chwili, lecąc już po ziemi, oświełonej z tyłu reflektorami, największym niebezpieczeństwem było wpakowanie się w jakieś drzewo czy coś podobnego. *Nota bene:* w momencie, gdy waliliśmy nad samą ziemią, przypomniał mi się Niemiec, który po ataku na nasze lotnisko w Ouston wykończył się, zawadzając o drzewo.

Ta cała zabawa trwała poniżej minuty. Poprzednie nasze treningi we współpracy z reflektorami bardzo nam się teraz przydały.

Muszę dodać tutaj, Haneczko, że Francuzom nie wolno podróżować pociągami w nocy.

Dnia 18 maja nie powrócili znad Francji por. Dziegielewski i por. Węgiel. Wczoraj sgt. Wojczyński i sgt. Słuszkiewicz zawadzili o wodę. Godzinę kąpali się, zanim rybacy ich wyciągnęli.

Fairwood Common, 28 maja 1943 roku

Ostatnio wzięli nas do galopu. W ciągu ośmiu dni miałem cztery wyprawy, trzy nad Holandię i jedną nad Francję. Nad Holandię latamy nad lotniska i przeszkadzamy Niemcom startować. Chodzi o nocnych myśliwców. Prawie co noc idą teraz bardzo silne wyprawy nad Niemcy. Wygląda, że życie w Nadrenii nie należy teraz do przyjemnych.

Fairwood Common, 28 maja 1943 roku

Dzisiaj nie powrócili znad Holandii por. Fusiński i por. Tobaczyński. Obaj bardzo mili chłopcy. Fusiński był już raz zestrzelony nad Belgią na Wellingtonie, ale udało się mu przedostać do Anglii. Była bardzo paskudna pogoda. Inne załogi zawróciły.

Żoneczko moja najdroższa, chyba zbliżamy się do końca wojny. Byle byście przetrwali. Haneczko pamiętaj, że zawsze myślę o Tobie i należę do Ciebie. Chcę, byś była szczęśliwa. Po tym wszystkim, co przeżywasz, należy Ci się trochę radości i uśmiechu. My albo zobaczymy się, albo nie. Musiałyście naprawdę bardzo modlić się o mnie, że dotychczas nie miałem żadnych kłopotów. Gdybym pewnego dnia miał jednak pecha, to po odpłakaniu swego, bo wiem, że bez tego nie da rady, uśmiechnij się, bo tak trzeba, i naprawdę uśmiechnij się, bo jesteś młoda i masz do tego prawo. Haneczko, mam jedną prośbę. Co miesiąc odkładam trochę pieniędzy. Król dopłaca trochę. Idzie to do banku Messrs Holt, na Twoje imię. Proszę Ciebie bardzo, byś użyła to tylko na siebie, a nie na żadne dobroczynności. Już jest późno, trzeba iść spać. Dobranoc Haneczko, śpij spokojnie.

307 DYWIZJON NOCNYCH MYŚLIWCÓW — LOTY NAD BISKAJAMI

Predannock, 25 czerwca 1943 roku

Haneciu kochana. Już dawno nie pisałem, ale u mnie nic specjalnego. Przez cały miesiąc byłem zajęty szkoleniem obserwatorów. Poza normalnymi nocnymi patrolami, robiliśmy szereg tak zwanych *Cross country low flying*, wprawa w nawigacji, odległość do 700 mil (1.100 km). W jednej z tych wypraw, lecąc w chmurach nad Walią, nagle zobaczyliśmy o parę metrów pod nami skały. Jak balon poszliśmy w górę. Okazało się, że omyłkowo na mapie nie była podana cyfra najwyższego wzórza w okolicy. Na szczęście, lecąc w chmurach, Jerzy dodał poprawkę na możliwe zmiany ciśnienia barometrycznego w chmurach. Gdyby nie ta poprawka, na pełnej szybkości wmeldowalibyśmy się w górę.

Jutro upływa termin, w którym cały squadron ma być wyszkolony w nawigacji. Od trzech tygodni trzy nasze załogi są *detached* na lotnisko w Predannock. Jest to prawie na samym południowo-zachodnim końcu Anglii i stamtąd latają nad Zatokę Biskajską aż po Hiszpanię.

Loty trwają około pięciu godzin. Cały czas nad wodą. Trochę emocji wymijając Brest, bo tam można spotkać się z Focke Wolf 190, są one dla nas groźnym przeciwnikiem. Poza tym trudna nawigacja. Cały czas lot na kursy obliczone na ziemi przed lotem. Załogi po czterech, pięciu lotach zmieniają się.

Dotychczas szczęście sprzyjało naszemu Dywizjonowi. Raz atakowali zgrupowanie pięciu łodzi podwodnych. Strzelał por. Szablowski, por. Pełka (Spartanin) atakował, ale nawaliły mu działka i karabiny maszynowe. Pomimo to idzie za Szablowskim, by częściowo ściągnąć na siebie ogień. Po pierwszym ataku Szablowski zawraca i robi drugi atak. Jerzy towarzyszy mu w dru-

gim ataku, w czasie którego Szablowski dostaje w silnik i powraca do Predannock około 40 mil na jednym silniku.

Druga sekcja dwóch maszyn, które powinny były brać udział w ataku, pozostały w górze, nie biorąc udziału w akcji. Dowódca sekcji tłumaczył się później, że tworzył osłonę w wypadku, gdyby zjawily się niemieckie myśliwce. Został on natychmiast odwołany do Dywizjonu.

W innym locie Pełka, przy współpracy innych, zestrzelił duży hydroplan (załoga 6-7 osób), wreszcie ostrzelali dwa statki, nie wiadomo tylko, niemieckie czy hiszpańskie.

Predannock, 5 lipca 1943 roku

Zrobiliśmy już trzy i pół lotów nad Zatoką Biskajską. Pół, bo nawalił nam termometr oleju i musieliśmy wracać. Loty są po przeszło cztery godziny. Ostatni lot był 1.100 mil (około 1.800 km). Raz dolecieliśmy do północno-zachodniego brzegu Hiszpanii, około Corunna.

Dzisiaj lecimy po raz ostatni. Podczas ostatniego przelotu miałem kłopoty, nawaliła busola. Pomyłka około 40 mil. Nieprzejemne uczucie. Cztery maszyny zależą ode mnie. Od 10 minut spodziewam się lądu, a tu dokoła woda. Benzyny mało, a radio źle działa. Jak zwykle nic nie spotkaliśmy, takie już nasze szczęście.

Zdaje się, Haneczko, że za jakiś miesiąc przerwę latanie, przynajmniej na jakiś czas. Angielska norma, tak zwana *Operation tour*, jest 100 godzin operacyjnych, a ja dochodzę już do 200. Chcę polecieć jeszcze ze dwa razy nad Francję. Postaram się zrobić to w nadchodzącą pełnię księżycową.

Mieliśmy przykry wypadek w Fairwood, spalili się kpt. Grzan-ka i sgt. Ojczyński. Oblatywali maszynę. Powód nieznan.

Fairwood Common, 19 lipca 1943 roku

Zbliżam się do końca latania. O ile w ciągu dwóch miesięcy nie będzie żadnej większej akcji z Anglii, prawdopodobnie zacznę coś studiować. Jeszcze nie wiem co, ale trzeba przypomnieć sobie, jak się pracuje.

Ostatni lot nad Zatoką Biskajską był ciekawy. Szukaliśmy w morzu dingi z załogą zestrzelonego bombowca w Zatoce Biskajskiej, niedaleko zachodnich brzegów Francji. Ponieważ w

zasadzie byliśmy już w zasięgu niemieckiej radiolokacji, była szansa, że wyślą na nas Focke Wolfy, toteż przynajmniej na część trasy dano nam osłonę Mustangów. Chyba był cały Flight albo squadron. Po godzinie lotu Mustangi pozostawiły nas i pozostaliśmy sami. Dingi nie znaleźliśmy i bez przygód powróciliśmy.

W poprzednim locie nad zatokę zobaczyliśmy jakiś stateczek. Ponieważ był na zakazanych wodach, zdecydowaliśmy się zbadać, kto to jest. Na rozkaz Jerzego nasza czwórka ładnie przeszła do formacji do ataku. Jerzy zaczął pikować, a reszta za nim. Na rufie statku powiewała olbrzymia flaga hiszpańska. Zobaczyłem, jak z pomostu kapitańskiego ktoś skoczył w dół na pokład (w najlepszym razie musiał połamać nogi) a my zdecydowaliśmy nie strzelać i zostawić ich w spokoju, pomimo, że byli w miejscu, gdzie nie wolno było im pływać. Teraz chcieliśmy lecieć nad Bourges, około 50 mil na południe od Orléanu, ale pogoda nie dopisała.

W naszym życiu politycznym, jak zwykle użeranie się. Socjaliści aż pienią się na nominację Sosnkowskiego na naczelnego wodza, a cały rząd to zbiór przegranych wielkości z wyjątkiem dwóch, trzech osób. Kiedy nareszcie potrafimy stanąć na jako takim poziomie politycznym?

Przypuszczam, że wypadek Sikorskiego był sabotażem. Nawalenie czterech silników jest niemożliwe.

Dzisiaj po raz pierwszy bombardowano Rzym. Włosi zaczynają smakować, co to jest bombardowanie miast. W zachodnich Niemczech to już dobrze zasmakowali, a zapowiadają coraz większe naloty. Przypuszczam, że z przyjemnością słuchacie wiadomości z Zagłębia Ruhry. A Mussolini musi żałować wysłania, z wielkim hałasem, swych paru eskadr do bombardowania Anglii. Przypuszczam, że jeszcze w tym roku zobaczymy Anglików i Amerykanów nie tylko we Włoszech, ale i na kontynencie.

Predannock, 21 sierpnia 1943 roku

Nie pisałem przez cały miesiąc. Nasz dywizjon znowu zmienił miejsce pobytu. Cały dywizjon został przeniesiony do Predannock. Przenieśliśmy się tutaj 7 sierpnia. Od tego czasu latamy tylko w dzień, na patrole nad Zatokę Biskajską. Przeciętnie siedzimy w powietrzu około 4 i pół do 5-ciu godzin i robimy około 100 mil. Już parę razy oglądaliśmy Hiszpanię. Ładny kraj, tylko wygląda bardzo biednie.

Ostatnio poleciliśmy nad El Ferro i zdecydowaliśmy przy okazji obejrzeć z góry Caronne. Zobaczyliśmy forty z artylerią

nadbrzeżną. Doskonale było widać towarzystwo biegnące do dział i całe zamieszanie pod nami, spowodowane naszą wycieczką krajoznawczą. Otworzono do nas ogień z lekkich i ciężkich dział, ale strzelali bardzo niecelnie, daleko za nami. Jedynie Ranoszek, który na ochotnika jako piąty dołączył do nas, lecąc sporo w tyle, dostał się w zonę ognia artylerii przeciwlotniczej, ale nic mu się nie stało. Pokiwaliśmy im ogonami i poleciliśmy z powrotem.

Ale z tym wypadem było trochę kłopotów. Akurat ambasador angielski był w Coronnie i prowadził rozmowy z Franco, a my zrobiliśmy im widowisko. W wyniku poszła oficjalna nota od rządu hiszpańskiego do Londynu, Foreign Office, i poprzez Air Ministry do 10 grupy, do dowódcy stacji w Predannock, docierając wreszcie do naszego Dowódcy.

Odpisałem, że nie będąc pewny naszej pozycji, musiałem zaфикsować się na lądzie i na tym sprawa skończyła się. Ponieważ Jerzy prowadził wyprawę, ja byłem odpowiedzialny za nawigację. Muszę przyznać się, że pięciogodzinne loty są męczące. Siedząc cały czas bez ruchu, na niewygodnej dindze, w kabinie paskudnie gorąco, słońce razi, a tutaj cały czas wypatruj. Poza tym trzeba cały czas być bardzo ostrożnym z nawigacją. Jest się odpowiedzialnym za cztery maszyny. Jak podejdziesz się za blisko Brestu, to prosi się o Focke Wolfy, a za daleko w Atlantyk, to zabraknie benzyny, a woda jest mokra i jest jej bardzo dużo. Przy dalszych lotach mamy margines czasu około 15 minut, a jak spotkamy nieprzyjaciela, to w ogóle nie mamy marginesu.

Naszym zadaniem jest polowanie na niemieckie myśliwce o dalekim zasięgu atakujące konwoje. Zabawa wygląda tak: konwoje są atakowane przez łodzie podwodne i bombowce. Łodzie podwodne przez samoloty Coastal Command, które z kolei są atakowane przez Ju-88. My szukamy Ju-88, a na nas polują Focke Wolfy, a na nich Mustangi i Typhoony.

Jak widzisz, Haneczko, jest to dosyć skomplikowane. Każdy poluje na kogoś, a sam jest jednocześnie zwierzyną. Jak to się mówi, najpierw my ich, a potem oni nas.

Trzynastego sierpnia mieliśmy nieprzyjemny powrót z patrolu. Chmury do wody, a nasze radio nawaliło. Mineliśmy Scilly Isles nie widząc ich. Lecimy po wodzie, nad nami chmury. Na czas robię skręt, tak by wyjść gdzieś na brzeg Kornwalii, a nie wpakować się w Kanał Brytolski. Towarzyszące nam maszyny trzymają się bardzo ładnie tuż za nami. Ponieważ mamy nawalone radio, Jerzy oddaje prowadzenie klucza. W pewnej chwili przed nami skały. Całe towarzystwo rozpryskuje się wachlarzem do

tyłu. Z miejsca jesteśmy w chmurach i tracimy kontakt z naszą trójką. Wiemy, że są gdzieś niedaleko. Jerzy stara się dojść do wody. Wychodzimy z chmury, jest woda. Łagodny skręt z powrotem do tyłu i po chwili znowu skały z wierzchołkami w chmurach. Lecimy wzdłuż skał. W pewnej chwili, zupełnie jak zjawą, tuż nad urwiskiem do morza, na skale we mgle, stoi latająca forteca. To znaczy lotnisko z długimi *runway*'ami. Wchodzimy nad brzeg, pod nami *runway*, właściwie mówiąc jesteśmy w chmurze. Wyznaczamy kierunek *runway*'u i według od dawna wypróbowanej metody lądujemy na nowym amerykańskim lotnisku w St. Morgan.

Pozostałe trzy maszyny szczęśliwie lądowały na innych lotniskach. Oni mieli działające radia. Ostatniej silniki stanęły już jak siedziała na *runway*'u, skończyła się benzyna. Nasz czas lotu 4 godziny 50 minut.

Przed odejściem z Fairwood straciliśmy załogę, por. Borzemski i por. Bieńkowski. Nie powrócili z patrolu nad Biskajami. Obydwaj byli bardzo wartościowi.

Predannock, 31 sierpnia 1943 roku

U nas bez zmian. Latamy, poza tym nic się nie robi. Mieszkamy w tym samym dużym hotelu, zamienionym na kasyno. Mam pokój z por. Krawieckim, z olbrzymim oknem wprost na Atlantyk. Przed wojną była to miejscowość bardzo popularna, całkiem nie w znaczeniu, że tania. Jest tutaj ładnie, tylko raczej chłodno, no i stale deszcze i chmury leżące na ziemi. Jedzenie mamy bardzo dobre, dużo zieleniny. Latający personel co tydzień dostaje specjalną porcję: cztery małe puszki soku pomarańczowego, dwie soku pomidorowego, cztery tabliczki czekolady, pudełko landrynek, rodzyнки i gumę do żucia, którą oddawałem kolegom. Szczególnie cenne są soki, doskonałe do picia w samolocie.

Loty mamy ciężkie, około 4 i pół godziny. W kabinie ciasno, bez możliwości ruchu, gorąco, raczej złe powietrze. Nawigacja trudna, poza tym stale napięta uwaga, wypatrywanie. Od chmur i morza rażąco odbłask.

Przed paru dniami (22 sierpnia) straciliśmy załogę, sgt. Eckert i por. Małuszek. Zestrzeleni przez Focke Wolfa. Szli czwórką. Prowadził kpt. Lewandowski z por. Krawieckim, Eckert z Małuszkiem na lewym skrzydle. Na prawym Pełka z Zakrockim i Wojczyński ze Śluszkiewiczem. Zobaczyli cztery maszyny pod kątem zbliżające się do nich. Po chwili rozpoznali, że jednosilnikowe,

a następnie, że Focke Wolfy. Focke Wolfy nabierają szybkości prędzej od Mosquito, zaczęły dochodzić je. Pełka odszedł w prawo, jeden poszedł za nim. Prowadzący Focke Wolf zaatakował Lewandowskiego, ale w ostatniej chwili, na rozkaz Krawieckiego, który obserwował zbliżającego się Niemca, Lewandowski zrobił ostry skręt w prawo i cała seria poszła w wodę. By uniknąć zderzenia się z wodą, Focke Wolf musiał wyrwać w górę tracąc szybkość i już nie mógł dojść do Lewandowskiego, więc zaatakował Eckerta. Ten, zamiast lecieć wprost, zaczął lecieć zygzakiem, zmniejszając tylko swą szybkość. Musiał dostać od pierwszej serii, wyskoczył w górę, stanął w płomieniach, odleciał mu ogon i zwałił się do wody. Cała benzyna zapaliła się.

Za Lewandowskim i Pełką szli jeszcze z pięć minut, ale Mosquito już nabrały szybkości i nie mogli ich dojść. Dotychczas Małuszek miał szczęście, trzech jego pilotów zabiło się, lecąc akurat z kim innym.

Predannock, 13 września 1943 roku

Haneczko kochana. Po raz pierwszy widziałem z bliska Szwabów. Dziesiątego września jest rocznica Dywizjonu. Wszystko odbyło się bardzo skromnie. Gości było bardzo mało, w kontraście do zeszłorocznych uroczystości, pogoda nawaliła i towarzystwo nie mogło przylecieć.

Program uroczystości: wieczorem poprzedniego dnia pogadanka Janty Pełczyńskiego, który uciekł z niewoli niemieckiej, trochę deklamacji, następnie apel poległych. Następnego dnia wręczenie odznaki Dywizjonu *group captain*'owi Hens Perry, rozdanie dyplomów z egzaminów z języka angielskiego, obiad żołnierski, mecz piłki nożnej, lampka wina, przedstawienie ENCA i prywatna party, na której nie byłem.

Następnego dnia, 11 września, byłem na pierwszej kolejce. Tego dnia prowadził major Orzechowski z kpt. Szpunorowiczem, jako numer drugi sgt. Jankowiak z sgt. Karasiem. My jako prowadzący drugiej sekcji, za nami sgt. Dunin Rzuchowski z sgt. Buchewiczem. O godzinie pierwszej wystartowaliśmy na wspólną pracę z krążownikiem „Sheffield”. Praca polega na tym, że lecimy do niego i latamy nad nim. On ma stację G.C.I. i o ile w odległości 80 mil od niego zjawi się jakiś sukinyś, naprowadza nas na niego. Pogoda była bardzo ładna. Po przelecieńiu około 250 mil zaczęliśmy nabierać wysokości. Byliśmy około 80 mil od krążownika. Nasza pozycja była mniej więcej 9°23' West, 48°15' North.

Nagle słyszę przez radio głos Dunina: „Samoloty z lewej z tyłu”. Widzę jakieś maszyny poniżej nas z tyłu z lewej strony. Ktoś mówi przez radio „Beaufightery”. Jest ich sześć. Major daje rozkaz „Odbezpieczyć działka, celowniki”. Idziemy rozpoznąć. Oni skręcają w naszym kierunku. Na pewno Szwaby. Ktoś mówi: „Dornieri 217”. Po chwili major mówi: „Messerschmitty 210”. Widzę, jak wyrzucają zapasowe zbiorniki do morza. Idziemy do ataku. Dajemy „Count out”, szybkość około 300 mil. Nabieramy wysokość, staramy się wejść pod słońce i im na ogon. Widzę ich trochę pod nami, z lewej strony. Jerzy mówi, bym odszedł na bok. W tej chwili widzę, że Niemcy zaczynają atakować. W naszym kierunku idą trzy maszyny. Jerzy robi ostry zwrot w lewo i zaczyna się bałagan.

Właściwie mówiąc, dokładnego obrazu walki nie mogę odtworzyć, są tylko poszczególne fragmenty. Dziesięć maszyn kręci się w kółko na wysokości około 1.000 stóp (300 metrów), na szybkości 300 mil/godz. (około 500 km/godz.). Oni strzelają rozpryskowymi pociskami, maszyna rzuca w straszliwy sposób. Powietrze jest wymieszane, ze skrzydeł spływają białe smugi, w powietrzu czarne dymki od niemieckich pocisków.

Ja patrzę przeważnie do tyłu, by nam ktoś nie wlaźł na ogon. Widzę parę niemieckich maszyn, czarne krzyże. Mają maszyny jaśniej pomalowane od naszych. Wyglądają na zwarte z obciętymi krawędziami skrzydeł, zdaje się dwa stateczniki. Jednego atakujemy łeb w łeb, przechodzi o parę metrów pod nami, omalże nie zderzyliśmy się, potworne wiry. Odruchowo obejrzałem się, czy nie zgubiliśmy ogona. Jerzy nawet nie usiłował strzelać, szkoda amunicji.

Drugiego atakujemy z góry z prawej strony. Pierwsza seria idzie przed niego, druga w sam środek. Widzę jak trasery zbiegają się w okolicy kabiny. Jerzy krzyczy: „mam go”. Ja widzę ogień w kabinie Szwaba. W tej chwili inna niemiecka maszyna przecina naszą trasę, ale nie ma mowy o przyzwoitym ataku. Oglądam się do tyłu i widzę olbrzymi słup dymu z wody, to chyba nasz „Customer”. Rozglądam się i widzę pod nami nad samą wodą dwóch wiejących Szwabów. Chcemy atakować ich, jesteśmy w dobrej pozycji.

W tym momencie woła Jerzy, że prawy silnik się pali. Zdaje się dostaliśmy. Widzę długą smugę czarnego dymu z naszego silnika. Jerzy wyłącza silnik. Moja pierwsza myśl, uruchomić gaśnicę. Spoglądam na Jerzego. Dym urywa się, trzymam palec na guziku, ale nie naciskam, nie widzę ognia. Nieprzyjemne uczucie. Teraz na jednym silniku mogą nas łatwo spuścić. Byleby nie zauważyli naszego kłopotu. Nie ma mowy o atakowaniu,

trzeba wycofać się. Na szczęście zabawa kończy się. Ani śladu Niemców.

Słyszę, jak Orzechowski woła do zebrania się nad palącą maszyną. Jerzy melduje, że jeden silnik nawalony i wracamy na jednym silniku do bazy. Nagle odzywa się krążownik z propozycją, że może podać nam kierunek do niego i zapewni osłonę (okazało się później, że było tam sześć Beaufighterów), a w razie konieczności możemy skakać, a oni wyciągną nas z morza. Oczywiście słyszeli nasz meldunek. Dziękujemy, ale wracamy do bazy. Major podaje przez radio, że jedna maszyna zestrzelona, dwie uszkodzone. Do nas mówi, że zapewni nam osłonę.

Zakładam nogę na nogę, odprężenie. Jesteśmy w doskonałych humorach, nareszcie coś mamy. Po paru minutach rozglądam się, ani śladu po naszych. Zaczynam martwić się o nawigację. Nie bardzo wiem, gdzie jesteśmy, ale benzyny dużo, jakoś damy sobie radę.

Nieprzyjacielskie maszyny zobaczyliśmy o godz. 14.08, walka skończyła się o godz. 14.23, czas trwania walki około 15 minut.

Po pół godzinie lotu na jednym silniku próbujemy zapuścić drugi silnik. Działa w porządku, był tylko przegrzany, ale na małym „buście”²⁵ chodzi. Lecimy znowu na dwóch silnikach. Znajduję swą pozycję przy pomocy *Gee box*’u. Jesteśmy o 20 mil bardziej na zachód, niż przypuszczałem. Mijają nas cztery Mosquito, to leci B-Flight. Przed nami widzimy Scilly Isles. W kwadrans później siedzimy na lotnisku. Jesteśmy pierwsi, nikt na lotnisku jeszcze nie wie o naszym spotkaniu. Po nas ląduje Dunin. Major przez radio poderwał Spitfire’y, celem osłony nas, ląduje po nas.

U inteligenta rachunek sumienia. Orzechowski, Damsz i Dunin *claim*’ują²⁶, że zestrzelili po jednej maszynie, poza tym Orzechowski *claim*’uje, że uszkodził dwie maszyny, atakując pod włos (według mnie nonsens). Dunin twierdzi, że widział, jak jego maszyna wpadła do wody.

Ostatecznie przyznano: Dunin — jedna zestrzelona.

Orzechowski — jedna prawdopodobnie zestrzelona, dwie uszkodzone.

Damsz — jedna prawdopodobnie zestrzelona.

Maszyny, które spotkaliśmy, były to Messerschmitty 110. Są to myśliwskie samoloty. Messerschmitt jest chyba gorszym sa-

25. Moc silnika.

26. Przyznają się, twierdzą.

molotem myśliwskim od Mosquito, ale ich było sześciu. Poza tym oni są dzienni myśliwcy, a my o walce powietrznej nie mamy zielonego pojęcia, ani teoretycznie, ani praktycznie. Jest to pierwsze spotkanie Mosquitos z Messerschmittami.

Walka była naprawdę ekscytująca. Muszę przyznać, że miałem nieprzyjemne uczucie, kiedy nawalił silnik. Po powrocie do Messy oczywista opowiadania. Wtem przychodzi nowa wiadomość, że wraca B-Flight, zestrzeliwszy cztery Ju-88 i uszkodziwszy jedno: Jedna nasza maszyna powraca postrzelona. Jest to największy sukces, jaki kiedykolwiek miał Dywizjon, i to w dzień po Święcie Dywizjonowym. Jak się później okazało, B-Flight został naprowadzony przez krążownik Sheffield na sześć Ju-88. Są to bombowce cięższe od Mosquito, starały się uciec w chmury, ale nasi zdążyli dojść do nich i Lewandowski zestrzelił dwie, a jedną uszkodził. Szempliński zestrzelił następne dwie. Po cichu trzeba dodać, że jeden z naszych i dwóch z B-Flightu nawalili, nie brali udziału w walce i w ogóle nie strzelali.

Wynik dnia: Spotkano 6 M 110, 6 Ju-88.

Zestrzelono na pewno 1 M 110, 4 Ju-88.

Prawdopodobnie zestrzelono 2 M 110.

Uszkodzono 2 M 110, 1 Ju-88.

Obliczenie pozycji spotkania Messerschmittów.

Od Predannock do pierwszego skrzyżowania:

50°N, 5°15'W do 50°N,
8°0'W, na mapie około 6,75 in.

Od skrzyżowania do spotkania:

50°N, 8°0'W do 48°15'N,
9°23'W na mapie około 7,25 in.

Na mapie inch = 18,4 miles. 6,75 in. + 7,25 in. =
14 in. = 257,6 mil.

Pozycja spotkania 9°23'W, 48°15'N, po przeleceniu około 260 mil.

Otrzymałem powinszowanie od: Sosnkowskiego, Bajana, dowódcy *Home Fleet* (flota angielska działająca z Anglii), dowódcy 10 Grupy (Myśliwska), 19 Grupy (Obrona Wybrzeży) i wielu innych osobistości.

Haneczko, mówiąc poważnie, nareszcie po dwóch latach latania, nie licząc pociągów i fabryki, mam jakiś konkretny efekt. Jestem przekonany, że maszyna, do której strzelaliśmy, o ile nie była tą, która paliła się w morzu, nie powróciła do bazy.

Te dwa lata latania i pracy nie były zmarnowane, ale nie była to praca efektywna. W Dywizjon włożyłem dużo pracy.

Całe wyszkolenie pracy w powietrzu z aparaturą radarową nawigatorów należało do mnie. Dużo kłopotów było z nawigacją. Szereg ludzi było w Dywizjonie jako strzelcy płatowcowi, nie mieli pojęcia o nawigacji, a teraz latają po 1.200 mil (około 2.000 km) cały czas nad wodą, bez żadnych możliwości zafiksowania swojej pozycji, bez radia, w fatalnej pogodzie i ładnie wracają do domu.

Przed paru dniami był tutaj Kownacki. Jest on teraz w Afryce jako specjalista od radiolokacji. Obiecaliśmy odwiedzić go w Algierze. Wczoraj wieczorem mieliśmy wystartować nad Francję, przelecieć ją w poprzek, atakując koleje wzdłuż linii Lyon, Marsylia i parę lotnisk nad Morzem Śródziemnym, i lądować w Algierze, a następnego dnia powrócić ponad Pirenejami, atakując od południa bazy hydroplanów, i do domu. Niestety na dwie godziny przed startem lot został odwołany. Okazało się, że wszystkie Mosquito lądujące w Afryce są zabierane na Maltę, a załogi wracają do Anglii morzem. Na to nie mamy czasu. Zły byłem bardzo. Byłby to chyba pierwszy taki wypad, ale może coś jeszcze wykombinujemy.

Predannock, 31 września 1943 roku

Przez całą tę wojnę mam cholerycznego pecha. 24 września pojechałem na urlop. Ponieważ stale latamy nad Scilly Isles, popłynąłem tam, by zobaczyć je z ziemi. Akurat następnego dnia Orzechowski nie mógł lecieć, bo miał wypadek samochodowy i zastąpił go Jerzy. Po przeszło godzinie lotu, Jerzy zdecydował się wejść ponad chmury i tam znaleźli się wobec ośmiu Ju-88. Rozpoczęła się walka, w wyniku której Jerzy zestrzelił jednego i uszkodził drugiego. Steinke zestrzelił jednego i uszkodził dwa. Jankowiak uszkodził jednego. Z lotu tego nie powróciła angielska załoga F. sgt. Lowndes i F. sgt. Cotton. Po walce byli w kontakcie radiowym z Jerzym i zameldowali, że są w porządku, a potem Jerzemu nawaliło radio i tyle o nich.

Przez dwa lata zawsze lataliśmy razem, a teraz, kiedy pierwszy raz poleciał beze mnie, musiał wleźć na osiem Ju-88.

Exeter, 31 października 1943 roku

Ja już wkrótce kończę moje latanie. Skończyliśmy loty nad zatoką Biskajską, zrobiłem 24 loty, idziemy przezbroić się i znowu wracamy do nocnego latania. Zatokę Biskajską oblatąłem dokład-

nie. Po wojnie chciałbym jednak powrócić do Polski z Dywizjonem.

Predannock, 7 listopada 1943 roku

Dziewiątego listopada mamy odlecieć na nowe lotnisko do Dremu. Jest ono położone o dwadzieścia mil na wschód od Edinburgu. Mamy tam być przez miesiąc i czekać na przebrojenie na nowy sprzęt radiolokacyjny. Oznacza to, że przez przeszło półtora miesiąca nic nie będziemy robić. W tamtych okolicach nie ma absolutnie żadnej nieprzyjacielskiej aktywności.

Miałem tydzień urlopu, byłem w Exeter i Londynie. Może uda mi się wysłać do Was paczkę ubraniową.

Za walkę z ośmioma Ju-88, 25 września, Jerzy dostał *Virtuti Militari*.

Ostatnio straciliśmy załogę, W/O Łoś i sgt. Posner. Była to nowa załoga. Obserwator chciał dostać się do podchorążówki przed przejściem do latania operacyjnego. Był to chyba jeden z ich pierwszych lotów operacyjnych. Wracali w nocy, zgubili resztę maszyn i więcej nie było o nich żadnej wieści. Pewnie zbiobnęli w wodę.

Drem, 14 listopada 1943 roku

Od 9 listopada jesteśmy w Dremie. Mamy stać tutaj pięć do sześciu tygodni i czekać na przebrojenie się na nowe Mosquito z AI MK VIII. W międzyczasie przypomnieć sobie, jak lata się w nocy.

Tymczasem jesteśmy w *readiness*'ie. Ponieważ ostatni Niemiec był tutaj dwa lata temu, to dzisiaj w nocy będąc w *readiness*'ie położyłem się ładnie do łóżka, bo nie będzie żadnych lotów na zbytki, jako że pogoda słaba. Oczywiście „wyscrambłowali” nas w powietrze, zdarzyło się to pierwszy raz od sześciu miesięcy na tym lotnisku, i wysłano ganiać za Niemcami. Początkowo jakiś pokazał się na północ od Shetlandów, ale był jeszcze za daleko, następny zjawił się na południe od nas, ale poleciał nie tam, gdzie się spodziewano. Wreszcie wyprowadzono nas na wysokość Hull, o jakieś 80 mil w morze, i tam doprowadzono nas na jakąś milę do Szwaba. Niestety leciał nisko, około 3.000 stóp, i nic z naszą szafą nie mogłem zrobić. Mnie potrzeba 6.000 stóp. Przez cały czas pogoda była bardzo zła, poza tym mieliśmy nawalony szybkościomierz. Z powrotem proponowano

nam lądować na innych lotniskach, ale zdecydowaliśmy się wracać do siebie.

Nazajutrz Anglicy żartowali, że chyba przywieźliśmy ze sobą swoich Niemców, bo tutaj już od dawna nie było żadnego.

Haneciu kochana, zostałem odznaczony czterokrotnym Krzyżem Walecznych. Naprawdę nie wiem za co. Oficjalny rozdziałnik: za loty nad Holandią i Francją dwa krzyże, za walkę z M 110 jeden, za loty nad Zatoką Biskajską i całokształt pracy (przeszło dwie i pół tury operacyjne), po raz czwarty.

Tą metodą mam już na pewno dużo wrogów, bo jestem jedynym obserwatorem, który dostał kapitana no i odznaczenia.

Haneczko, uzyskałem już zgodę na wysłanie mnie na 6 miesięcy do Blackpoolu z tym, że będę mógł studiować w Cambridge. Co będzie później, zobaczymy, może powrócę do Dywizjonu, o ile przeniesie się do Francji. Teraz już jestem pewien, że w przyszłym roku Anglicy będą robili inwazję. Tylko kłopoty z Rosją, stanowczo za dobrze im się powodzi.

Od 9 listopada jestem w Dremie. Ja przyleciałem Mosquitem w dwie godziny, pociągiem jedzie się półtorej doby. Jest tutaj nienajgorzej. Mieszkamy w drewnianych barakach. Ja mam pojedynczy pokój, nie ma centralnego ogrzewania, tylko żelazny piecyk, tak że jest zimno. Wolno palić raz dziennie (oszczędności węgla), ale są wanny z gorącą wodą, więc zamiast myć się, kąpiemy się. Światło elektryczne. Na siedmiu oficerów jedna „wafka” (kobiety służące w lotnictwie W.A.A.F.: sprzątają pokoje, przynoszą gorącą wodę do mycia, przygotowują piecyk, itd.). Umeblowanie pokoju: łóżko sprężynowe, szafa na ubranie, komoda na bieliznę, stół do pisania z półkami na książki, płócienny fotelik, coś w rodzaju umywalki, na podłodze dywanik, tak że jest całkiem wygodnie, tylko trochę chłodno. Trzeba przyznać, że Anglicy są nieczuli na chłód.

Toteż cały wolny czas spędzamy w Messie. Oczywiście musi tam być duży komin z ogniem palącym się przez cały dzień, klubowe fotele, pokój bilardowy, pokój do pisania listów, który Polacy z miejsca zamieniają na pokój do kartografstwa, jadalnia, no i najważniejsze miejsce za kominkiem, Bar. Nad tym wszystkim rozciąga się nuda. Anglicy przeważnie siedzą głęboko w fotelach drzemiąc, kupa gazet porozrzucanych po stolikach, parę ilustrowanych pism. Przy barze kilku Anglików, pijących oczywiście piwo. Robią to na smutno. Tylko od czasu do czasu, gdy wypiją go więcej, zaczynają wydawać nieartykułowane dźwięki, co oznacza, że śpią i wtedy nazywa się to *party*. Przy tym może być złamane jakieś krzesło, albo zbitych parę kufli. W krańcowych wypadkach demolowanie przybiera szerszy zakres, łącz-

nie z paleniem foteli, uprzednio połamanych. Natomiast nigdy nie ma bijatyk, albo awantur.

Zapomniałem wspomnieć o *Ladies Room*, albo *guest room*, do którego czasem zawitają przedstawicielki płci pięknej, ubrane po cywilnemu. Te, które są w wojsku, przebywają razem z nami, oczywiście o ile są w stopniu oficerskim, i wtedy piją *short drinks*, co oznacza gin z lemon squash, albo whisky and soda. Pić mogą długo i dużo i bez żadnego widocznego skutku. Bardzo istotnym urządzeniem w Messie jest skrzynka na listy. Zagląda się tam kilka razy dziennie, chociaż wiadomo, że i tak nic się nie znajdzie.

Obraz Messy byłby niekompletny, gdybym nie wspomniał o dużym odbiorniku radiowym, stale włączonym na *Home* albo *Forces* programy, z przeraźliwie monotonną i pozbawioną wszelkiej melodii muzyką amerykańską, która zdobyła sobie tutaj panowanie. W godzinach *news*ów, to znaczy wiadomości, śpiące postacie w fotelach ruszają się, by wysłuchać wiadomości, zresztą słucha się ich właściwie nie słuchając, bo już słyszało się poprzednio, a poza tym czytało się już w kilku gazetach.

Poza tym na stacjach, gdzie jest polski dywizjon, przynajmniej przy jednym stoliku grają w brydża albo pokera.

Drem, 24 listopada 1943 roku

Dzisiaj przyszedł mój *posting* do Blackpoolu, z dniem 29 listopada 1943 roku. To znaczy z tą datą oficjalnie idę na odpoczynek, ale jeszcze będę latał w Dywizjonie przez parę tygodni. Jerzy nie ma obserwatora, a ja chciałbym polatać jeszcze na nowym sprzęcie radiolokacyjnym (A.I. MK. VIII) i zrobić jeszcze loty nad Francję.

Ostatnio przyszło wyjaśnienie, że jestem odznaczony trzykrotnie Krzyżem Walecznych, zaszła pomyłka w rozkazie Naczelnego Wodza.

Chcę tutaj podkreślić, że od naszego przyjazdu do Anglii, równolegle podlegamy rozkazom angielskich i polskich władz. Anglicy decydują o przydziałach do jednostek i na jakich funkcjach lotnicy będą użyci. Nadają stopnie angielskie i związane z tym pensje, w zależności od spełnianej funkcji, odwołują na odpoczynek itd. Polskie władze prowadzą własną ewidencję, kto należy do jakiejś specjalności, ale nie decydują o przydziałach do jednostek. Awansują w polskich szarżach.

Przez cały czas mego pobytu w Anglii tylko jeden raz zda-

rzyła się pomyłka u tubylców (wysłano mnie omyłkowo na badania lekarskie). W ciągu tego samego czasu ani razu moja ewidencja u władz polskich nie była zgodna z istniejącym stanem. Początkowo zostałem pomyłkowo przydzielony do niewłaściwego squadronu. Kiedy wylatałem już wiele godzin jako radio-nawigator, dowiedziałem się, że jestem oficerem technicznym. A teraz, przy nadawaniu odznaczeń, znowu pomyłka w rozkazie Naczelnego Wodza. Doprawdy jest to żałosne. Z pewnością nie latam dla odznaczeń, czy też awansów.

Pewnie z przyjemnością czytacie o bombardowaniu Niemiec. W ostatnim tygodniu bardzo silnie podrażano Berlin. Mam wrażenie, że jest tam teraz całkiem niewesoło. Pierwszej nocy nad Berlinem było 700 czteromotorowych maszyn, nie wiem ile zrzucili, drugiej nocy zrzuciono 2.300 ton bomb. W ciągu trzech nalotów zrzuciono 5.000 ton bomb.

Teraz sporo latałem po Anglii. Jak leci się na paru tysiącach stóp nad środkową i wschodnią Anglią, od Bristolu do wschodniego wybrzeża, od Londynu aż poza York, to zawsze widać jakieś lotnisko, a czasem kilka naraz. W okolicach Swindon, Oxford, York, należy bardzo uważać, bo w powietrzu jest pełno maszyn i łatwo o kolizję. W dzień widziałem kiedyś formacje około 200 fortec, lecących na Brest. W Predannock zjawiskiem całkiem powszechnym był start pięćdziesięciu, sześćdziesięciu myśliwskich maszyn, część z bombami, Typhoonów albo Thunderboltów, na *sweep* nad Francją. W tej chwili Anglia to jedno wielkie lotnisko.

Przed paru dniami sgt. Jaworski i F/Lt. Ziółkowski zestrzelili Heinkla 177. Jest to duży czteromotorowy bombowiec. Zestrzelili go gdzieś niedaleko Norwegii. Trzy załogi z naszego Dywizjonu latają teraz z Shetland w dzień. Nasz Dywizjon ma wyjątkowe szczęście, od półtora roku jest to pierwsza maszyna w tym sektorze.

Drem, 7 grudnia 1943 roku

Haneczko, jestem teraz w rozterce. Przedłużyłem moje latanie do pierwszego stycznia i nie wiem, co robić dalej: czy wziąć z wojska urlop na sześć miesięcy i studiować na uniwersytecie, czy pójść do ITL (zorganizował się przy angielskim instytutcie w Farnborough), czy pójść jako instruktor do którejś ze szkół lotniczych, albo jako kontroler do *Operation Room*. Dotychczas nie zdecydowałem się jeszcze. W każdym bądź razie przestaje latać na pół roku, chyba, że Dywizjon ruszy na kontynent.

Przed paru dniami por. Suskiewicz z mjr. Kalinowskim zestrzelili Ju-88 latając z Shetland. Naprawdę nasz Dywizjon ma tutaj szczęście.

Otrzymaliśmy wiadomość o Borzemskim i Bieńkowskim. Jasio spalił się, a Borzemski w oflagu.

Drem, 15 grudnia 1943 roku

Haneczko kochana, pierwszego stycznia przestaję latać. Wezmę jakąś pracę na Uniwersytecie i będę udawał, że pracuję. Jak długo, zobaczymy. Może jak Dywizjon wyruszy na kontynent. Praktycznie rzecz biorąc już zakończyłem latanie. W ostatnich dniach zrobiliśmy kilka ładnych lotów. Byłem na Shetlandach, oglądaliśmy Lake District (jeziora w środkowo zachodniej Anglii). W jednym miejscu Jerzy musiał dobrze dodać gazu, by wyskoczyć z zamkniętej dolinki. Polataliśmy ponad górami Szkocji, właściwe wrażenie byłoby pod górami. Żał mi Haneczko odchodzić od latania, ale myślę, że jednak trzeba to zrobić.

Pacholczyk i Trzaskowski zestrzelili Ju-88.

305 DYWIZJON BOMBOWY

Drem, 1 stycznia 1944 roku

Haneczko kochana. Oficjalnie z dniem dzisiejszym jestem przydzielony do Blackpoolu i już nie jestem w 307 Dywizjonie. Na jakiś czas, a może na zawsze, skończyłem z lataniem. Przykro jest odchodzić z latania. Muszę przyznać się, że przyzwyczaiłem się do atmosfery życia dywizjonowego, do trybu pracy. Mieliśmy z Jerzym wyjątkowe szczęście, że przez przeszło dwa lata latania nie mieliśmy ani jednej maszyny rozbitej czy uszkodzonej, kompletnie nic. Raz tylko przy lądowaniu nawalił nam hamulec przy jednym z kół. W wyniku zakończyliśmy wybieg poza *runway*'em, wałąc ogonem do przodu po trawie, ale i wtedy maszyna nie została uszkodzona. Niewątpliwie poza szczęściem przyczynił się do tego i Jerzy. Przypuszczam, że temu zawdzięczam, że moje nerwy są w doskonałym stanie. Trochę jestem przelatany, to znaczy, że nie mam specjalnego entuzjazmu do latania, ale trzeba pamiętać, że jesteśmy jedyną załogą, która przez cały czas latała bez przerwy. Zrobiłem prawie trzy tury operacyjne. Oficjalnie wylatałem w dzień: 429 godzin 55 minut, z tego operacyjnie 94 godz. 5 min. W nocy 227 godz., z tego operacyjnie 178 godz. 30 min. Do tego trzeba dodać sporo wylatanych godzin na Beaufighterze, jako instruktor radio obserwatorów, nie będąc jeszcze oficjalnie przydzielony, jako personel latający, do 307 Dywizjonu.

O ile mieliśmy wyjątkowego pecha do spotkania się z Niemcami, szczególnie ja, to w samym lataniu Opatrzność czuwała nad nami.

Stanowiliśmy naprawdę zgraną załogę, a ja czułem się już zupełnie pewien w nawigacji.

O ile Dywizjon przejdzie do akcji w czasie inwazji, to chciał-

bym powrócić do Dywizjonu. Mogę mieć z tym trudności. Po ukończeniu pierwszej tury *Group* może pozwolić na drugą i prawie zawsze pozwala. Po drugiej większość przestaje latać. Do kontynuowania trzeciej tury operacyjnej potrzeba zgody *Fighter Command* (200 godzin operacyjnych). Po trzeciej turze (300 godzin operacyjnych) nawet Król nie może pozwolić na dalsze loty operacyjne (podane liczby dotyczą *Fighter Command*). Ponieważ mam wylatanych 272 godzin 35 minut, mogę mieć trudności z dalszym lataniem operacyjnym.

Ostatnie trzy dni mego pobytu w Dywizjonie siedziałem w *readiness*'ie, a ostatni nasz lot wykonaliśmy 30 grudnia 1943 roku. „Wyscramblowano” nas w nocy, by sprowadzić na lotnisko zagubioną amerykańską latającą fortecę, w dość paskudnej pogodzie. No i koniec moich wyczynów bojowych.

Ostatnio straciliśmy załogę, por. Pflegel i ppor. Nesicki. Wystartowali z Shetland do bazy i zginęli bez wieści.

Exeter, 13 stycznia 1944 roku

Haneczko kochana. Jestem na dwutygodniowym urlopie. Zasadniczo mój przydział jest Blackpool. Byłem tam przez trzy dni i już mam dosyć. Hotelik, gdzie mieszkamy, paskudny. W pokoju zimno, w tak zwanym *sitting-room*'ie albo grają w karty, albo śpią przed kominkiem. Sami Polacy, i to przeważnie stare dziady, rozmaitego rodzaju majorzy, niezdolni do niczego. Poza tym kilku młodych z personelu latającego, przeważnie bombowcy. Poznać ich można po dywanikach, to znaczy, że mają *Virtuti* i czterokrotne *Waleczne*. Z odznaczeniami u bombowców to operetka. Jeden dywizjon ma 250 *Virtuti*, tymczasem cała nasza marynarka wojenna 29. U nas w Dywizjonie żaden z nawigatorów nie dostał tego odznaczenia.

Moje dalsze zamiary życiowe były takie: bezpłatny urlop na studia i mając 20 funtów zasiłku, studiować na Uniwersytecie Londyńskim aż do chwili inwazji, a następnie kiedy Dywizjon ruszy do Francji, dołączyć do niego. Tymczasem jak zwykle sprawa komplikuje się. Są trudności z bezpłatnym urlopem. Mogę siedzieć i kompletnie nic nie robić, ale nie mogę studiować. Byłem w Londynie i staram się o pozwolenie na *leaving out*, to znaczy na prywatne mieszkanie. O ile to mi się uda, to sprawa załatwiona. Oficjalnie będę w Blackpoolu, a nieoficjalnie w Londynie. O ile odmówią, to będę musiał zastanowić się, co robić dalej.

Tymczasem jestem w Exeter, zatrzymałem się w King George and Queen Elizabeth Empire Club. Mam ładny pokój, wszelkie wygody. Panie z miejscowego towarzystwa usługują nam i „dobrze mi się powodzi”. Zasadniczo Club jest dla oficerów z dominiów, ale udało mi się tu dostać.

Exeter, 17 stycznia 1944 roku

Dzisiaj radio podało, że Rosja odrzuciła nasze propozycje do rokowania. Zobaczmy, jak wybrną z tego Anglicy. Wydaje mi się, że oni za wszelką cenę grają na zwłokę. Przypuszczam, że nasz Rząd nie może już więcej ustępować. Zobaczmy, co będzie dalej.

Z mojej nauki nic nie wyszło. *War Office* nie chce dawać urlopów. Zresztą, jak zorientowałem się, niedużo skorzystałbym u prof. Płużańskiego (moja opinia, nie jego). Poszedłem na rozmowę z ppłk. Brzezina, wysunął propozycję, bym poszedł do pracy jako oficer techniczny, nie oponowałem. Odesłał mnie do mjr. Kaczanowskiego, który ukończył Politechnikę Warszawską i był asystentem u Mokrzyckiego. Mnie zna, bo był moim szefem w ITL. Zaproponował mi, bym poszedł jako oficer techniczny do *Airfield'u*.

Dywizjony myśliwskie i lekkich bombowców, które mają brać udział w inwazji i walkach na kontynencie, są zorganizowane jako *Tactical Air Force*. Organizacja jest pomyślana w ten sposób, że zapewnia jak największą ruchliwość lotnictwa. Cała obsługa ziemna nie jest związana z poszczególnymi jednostkami, a z lotniskiem, i obsługują te jednostki, które tam stoją. Ja mam być przydzielony do takiego *Airfield'u*, który zasadniczo ma obsługiwać te squadrony, jeden z nich będzie polski 305 squadron. Obsługa podzielona jest na dwie części: jedna bezpośrednio obsługująca samoloty, druga reperująca samoloty, na czele której stoi oficer techniczny. On pracuje na trzy squadrony. Ja mam dublować takiego Anglika, z tym, że w razie ruszenia polskiego squadronu gdzie indziej, będę jedynym polskim oficerem w *Airfield'zie* i mam opiekować się polskim personelem i być ich władzą dyscyplinarną. Pozycja moja będzie trochę skomplikowana. Wiele zależy, jak ułożą się stosunki z Anglikami. Następnego dnia po rozmowie z mjr. Kaczanowskim rozmawiałem z wódcem od naszego lotnictwa, które ma brać udział w inwazji, ppłk. Szulem. Poruszyłem z nim sprawę mego latania. Powiedział, że nie będzie pomagał mi w tym, ale i nie będzie przeszkadzał. Mam więc

nadzieję, że uda mi się zrobić parę lotów operacyjnych z bombowcami.

A teraz o sukcesach Dywizjonu, jak opisuje Jerzy: „Wczoraj Zwoliński i Wishtal jak cholera natłukli Szwabów w Norwegii. Polecieli na specjalne zadanie intercepcji transportów niemieckich, które wałęsają się wzdłuż brzegów Norwegii. Mieli wyjść na północny cypel fjordu Stavanger i cholerycznie uważać, bo o kilka mil na południe jest lotnisko, na którym stoi 30 Messerschmittów 109 i poza tym Focke Wolf 190-tki. Mieli nie strzelać do celów ziemnych. Wiadomo, że nawigacja u nas gra, więc chłopaki wyszli wprost na środek lotniska. Zanim skapowali się, do kogo strzelać, już lotnisko zostało z tyłu za nami, strzelając na ich cześć rakiety celem „wyskramblowania” dwóch Focke Wolfów, które pięknie stały na *runway’u*. Wszystko to sobie pięknie obserwowali z wysokości dwóch metrów nad ziemią. Na szczęście Focke Wolfy musiały startować w kierunku przeciwnym ich lotu tak, że mieli trochę czasu. Pognali nad fjord, gdzie pięknie były ustawione BV. 138. Zwoliński szedł do nich pod kątem, tak, że przygrzał tylko dość długą serię, do jednego, a ten zapalił się i eksplodował, tak że g.... z proszkiem zostało. Wishtal przygrzał do dwóch, przy czym jeden zapalił się. Na nawracanie oczywista nie mieli czasu, bo utrzymywali stale wzrokowy kontakt z dwoma Focke Wolfami, które zostały „wyskramblowane”, ale na szczęście po drodze nawinał się Ju-52. Zwoliński dopadł go pierwszy i oddał znowu tylko jedną serię zbliżając się z 250 jardów do 50, i poprowadził przez kadłub i skrzydło. Junkers ślicznie się zapalił i już z odległości 50 jardów, Zwoliński widział, jak mu rozpruł skrzydło, które pięknie się zaraz załamało. Zap... (uciekali) po tym fantastycznym kosiakiem na północ, między górami i gdy zgubili Szwabów, wzięli kurs do domu, oczywista stale na „cycku”.

Stenke, który czekał na nich w połowie drogi nad Morzem Północnym, „ze złości” odwalił po powrocie piękną beczkę nad lotniskiem nad samą ziemią, tak by strusie wiedzieli od razu, że wyprawa była skuteczna”. Tyle Damsz.

Blackpool, 1 lutego 1944 roku

Dostałem wiadomość od Damsza, że zginęli Szempliński i Tillman. Bardzo mi ich żal. Szempliński był jednym z lepszych pilotów, Tillman, Anglik, starszy pan z brzuszkiem, miał rodzinę, małego synka, którego bardzo kochał. Pokazywał mi z dumą jego cenzurkę. Zderzyli się z górą. Nie było co zbierać. Rodzina Tillmana wyraziła życzenie, by byli razem pochowani. Począł-

kowo nasz ksiądz sprzeciwiał się temu, bo to nie katolik, ale uspokoił się, jak zagrozili, że wyrzucą go z cementarza.

Lasham, 7 lutego 1944 roku

Dnia 3 lutego zameldowałem się na nowym lotnisku. Na początku mam skomplikowaną pracę.

Lasham, 13 lutego 1944 roku

Od dziesięciu dni jestem na nowej stacji. Objąłem tutaj obowiązki oficera technicznego 305 Dywizjonu, z tym, że w związku z nową organizacją w *Tactical Air Force*, nie należę już do 305 squadronu, a jestem dowódcą 3129 echelonu, to jest mój oficjalny przydział. Nowa organizacja wygląda w ten sposób, że do squadronu nie należy personel ziemny, tylko latający. Natomiast personel ziemny tworzy echelon. Trzy echelony, plus szereg pomocniczych sekcji, jak na przykład transportowa, tworzą *Airfield* (nasz N. 130) dziennego bombardowania, który obsługuje squadrony wyposażone w Mosquito. Każdy echelon dzieli się na dwie części, jedna *Daily Servicing* — obsługa maszyn, a druga *Repair and Inspection* — naprawy i przeglądy. Wszystkie trzy sekcje D.S. i R.I. podlegają jednemu dowódcy. Nasi mechanicy, którzy należą do 305 Dywizjonu, są teraz w 3129 echelonie i obsługują nie tylko 305 Dywizjon, ale w razie potrzeby i inne squadrony na naszym *Airfield*, natomiast echelon jest z nim związany.

W pracy ja jestem zastępcą Anglika F/O Holm, który jest dowódcą R.I., to znaczy, że jesteśmy odpowiedzialni za reperację samolotów dla trzech squadronów i D.S. dla 305 Dywizjonu. Poza tym spełniam funkcje dowódcy i adiutanta polskich mechaników. Roboty na pewno nie zabraknie. Na szczęście Holm wygląda dobrze, jest z podoficerów i jakieś półtora roku temu został oficerem. Był w Indiach, Południowej Afryce. Brał udział w całej kampanii afrykańskiej, łącznie z Włochami, tak że ma dużą praktykę, wygląda kulturalnie.

O ile chodzi o 305 Dywizjon, dowódcą jest mjr (W/C) Konopasek, dowódcą A-Flightu słynny mjr Bolesław Orliński, B-Flightu mjr Łagowski. Z lataniem raczej słabo, boją się Mosquito. Ma przyjść paru pilotów z 307 Dywizjonu. Nastrój wśród personelu latającego zły, kłótnie, małostkowość, chociaż jest paru bardzo sympatycznych chłopaków.

Ja mieszkam w dziesięcioosobowym baraku, nowym, specjalnie zaprojektowanym dla wojska. Towarzystwo w baraku dobrało się przyjemne, tylko fatalnie zimno, poza tym całkiem wygodnie. Jesteśmy o 35 mil na południowy zachód od Londynu, koło miasteczka Alton.

Lasham, 28 lutego 1944 roku

Ostatnio jestem bardzo zajęty zorganizowaniem współpracy z Anglikami. Mam duże trudności, czasem jestem bardzo zły, no ale jakoś tam pcham. W tym tygodniu Holm pojechał na urlop i mam cały R.I. na głowie z tym, że angielscy podoficerowie trochę trzymają się z boku, ale zasadniczo są bez zarzutu.

Dzisiaj, po raz pierwszy, nasze załogi były nad Francją i bombardowały urządzenia rakietowe.

Przed paru dniami mieliśmy w Dywizjonie bardzo przykry wypadek. Mosquito rozleciał się w powietrzu. Załoga F/sgt. Szarek i sgt. Ostrowski zginęli.

Lasham, 25 kwietnia 1944 roku

Już dawno nie pisałem, ale przez cały czas byłem naprawdę załatany. Po pierwsze przeprowadziliśmy się pod namioty. Kompletnie cały Wing (trzy squadrony) razem z obsługą, magazynami, itd. Poza tym przeorganizowaliśmy się na „ruchomy Wing”, to znaczy, że w każdej chwili możemy załadować się na samochody i wyruszyć na nowe lotnisko z tym, że przywozimy kompletne wyekwipowanie na zupełnie nieprzygotowane lotnisko.

W wyniku tego pracowałem od rana do wieczora, a do tego Dywizjon lata teraz na nocne operacje, więc nawet nie bardzo mam czas na spanie. Najwięcej kłopotów miałem ze sprawami personalnymi. W Dywizjonie mogą pozostać ludzie kompletnie zdrowi, we właściwych specjalnościach. Nie może pozostać w Dywizjonie ani jedna osoba nie przewidziana etatowo.

W wyniku tego ludzie stale odchodzili, nowi przychodzili, stale zmiany.

W związku z tym miałem zupełnie niespodziewane zamieszanie. Według angielskiego regulaminu, nasi mechanicy mają być *carpenters*, co według definicji w Royle Air Force oznacza: mechanicy płatowcowi obeznani również z obsługą drewnianych samolotów (zasadnicza konstrukcja Mosquito jest drewniana). Ku memu zdumieniu, zupełnie bez uprzedzenia, któregoś dnia mel-

duje się u mnie grupa stolarzy, przesłanych przez polskie władze w Blackpoolu; szereg z nich nie ma nic wspólnego z samolotami. Na przykład jeden z nich był specjalistą od fortepianów. Jednocześnie otrzymałem polecenie odesłania moich mechaników do Blackpoolu.

Natychmiast zadzwoniłem do *Group'y* oświadczając, że o ile wykonać ten rozkaz, to będę zmuszony zawiesić Dywizjon w lotach. Odpowiedziano mi, że według mego uznania mogę zatrzymać wszystkich mechaników, których uważam za potrzebnych, a z przysłanych ludzi mogę zatrzymać tych, którzy nadają się do Dywizjonu. Resztę, do czasu odwołania ich z powrotem, mogę użyć do jakichś robót, na przykład do budowy latryn. Ponieważ przeniesliśmy się pod namioty, musieliśmy się przystosować do warunków polowych. Łącznie z używaniem latryn na świeżym powietrzu. Ponieważ nie przywidywałem możliwości używania fortepianu w warunkach polowych, specjalista od fortepianu został odesłany. Na tym zakończyła się inicjatywa naszych władz w Blackpoolu.

Do tego wszystkiego przyszły wnioski na polskie awanse, egzaminy na angielskie awanse, jednym słowem zupełne urwanie głowy. Dużo roboty miałem ze skompletowaniem sprzętu, zresztą jeszcze nie zakończone, i podzieleniem go na samochody, tak by na samochód nie wypadło ponad trzy tony. No i wreszcie przenosiny pod namioty.

Mnie udało się dostać osobny namiot, jest to jednocześnie moja kancelaria. Normalnie oficerowie mieszkają po trzech, szeregowcy siedmiu albo ośmiu. Ja urządziłem się wyjątkowo wygodnie. Po pierwsze, zrobiłem sobie podłogę w namiocie, co jest niebywałym komfortem. Podłogę zrobiłem ze starej skrzyni od silnika. Poza tym mam polowe łóżko ze śpiworem, stół, dwa krzesła, szafkę na papiery i książki, naftowy piecyk do ogrzewania i lampkę. Za parę dni będę miał światło elektryczne z akumulatora. Jednym słowem luksus. Do spania, poza brezentowym śpiworem, pięć koców, tak że jest zupełnie ciepło, a dzięki piecykowi i podłodze zupełnie sucho.

Namioty stoją w lasku, tak że przypominają się mi czasy harcerskie. Obok mego namiotu jest namiot kapelana, a w tym namiocie skrzynka z winem (do mszy musi mieć wino). Co pewien czas butelka wina znika, zastąpiona gotówką. Tą metodą nikt nie jest poszkodowany, a niektórzy mają frajdę. W namiotach jesteśmy od 7 kwietnia.

O ile chodzi o samoloty, to wybrałem już z początkowych kłopotów, jakie odziedziczyłem po moim poprzedniku. Z goto-

wością bojową, czyli ilością samolotów gotowych do lotów operacyjnych, stoję zupełnie dobrze. Kiedy przyszedłem do Dywizjonu, jego gotowość bojowa była około 60 %, teraz mamy ponad 95 %. Praktycznie rzecz biorąc, codziennie wszystkie maszyny są gotowe do lotów operacyjnych. Na początku pozbyłem się szeregu nadetatowych podoficerów, chorążych, starszych sierżantów itd., którzy jakoś doczepili się do Dywizjonu, robiąc w nim tylko zamieszanie. Wpłynęło to znakomicie na poprawienie atmosfery i wydajności pracy w Dywizjonie. Trzeba przyznać, że teraz chłopaki naprawdę się starają. Maszyny są czyste, nie nawalają, piloci zadowoleni, jednym słowem robota idzie.

Śmieję się, że pomimo, iż w *Group*'ie jest pięć squadronów Mosquito, W/C Braham, DSO²⁷ z barem (dwukrotne odznaczenie), DFC z dwoma barami, w tej chwili najlepszy angielski pilot myśliwski (26 zestrzeleń), lata na naszej maszynie. Jest on szefem nocnych operacji w *Group*'ie. Poza tym dowódca Wingu lata u nas i *Flying Wing Commander* również lata u nas. Ze względu na to, że musieliśmy wyrzucić parę załóg, bo rozbijali maszyny i dwie załogi zginęły, Dywizjon został zupełnie zdekompletowany (wszystkiego 8 załóg). Polacy stworzyli jeden flight, natomiast drugi flight uzupełniono Anglikami. Dowódcą jest młody chłopak, przyjechał przed paru tygodniami z Burmy. Ma DFC z barem. Reszta to młodzi chłopcy, mili, latają dużo i dobrze. Mówią do nas „Dzień dobry”, „Jak się masz” i komitywa jak najlepsza. Chwalą sobie bardzo polską obsługę.

Haneczko, wygląda na to, że wkrótce rozpocznie się inwazja. Urlopy wstrzymane, ogłoszono całe południowe wybrzeże za strefę zakazaną, wstrzymano wszelką pocztę dyplomatyczną i wszelkie wyjazdy z Anglii. Dużo wojska amerykańskiego, szybowce trenują loty na holu.

Francuskie lotniska i węzły kolejowe bez przerwy są atakowane. Dosłownie tysiące samolotów bierze udział w operacjach bojowych. Nasz Dywizjon początkowo brał udział w zlikwidowaniu urządzeń rakietowych, którymi Niemcy mieli zniszczyć Londyn. Raz poleciał w dzień na bombardowanie dział, które ostrzeliwują Dover. Z dwunastu maszyn, które brały udział w bombardowaniu, dwie powróciły bardzo postrzelane, a teraz latają w nocy na lotniska od Niemiec aż po Paryż. Robota bardzo ciekawa. Czasem przywożą sporo dziur. Biorą ze sobą po cztery bomby po 250 kg.

Ostatnio nie wrócili Sochacki z Eckertem i Ciuła z Rosińskim.

27. *Distinguished Service Order.*

Lasham, 12 maja 1944 roku

Całe wybrzeże południowej Anglii jest strefą zakazaną dla ludności nie mieszkającej tam stale. Ponieważ teraz nie latam, więc nie widzę przygotowań i ruchów wojska, ale podobno wybrzeże jest zupełnie zapchane. Nasz Dywizjon lata teraz z bombami w nocy na lotniska nocnych myśliwców. Od początku mego pobytu tutaj straciliśmy sześć załóg, trzy polskie i trzy angielskie. Z tego trzy nie powróciły z lotów bojowych, a trzy zginęły w wypadkach lotniczych.

O ile chodzi o stan maszyn, to stoję zupełnie dobrze. Na stacji mamy najlepszy stan gotowości, przy czym naprawę maszyn są w doskonałym stanie. Wczoraj w nocy z Dywizjonu na operację poszło 14 maszyn, jutro 15, na ogólny stan 16-tu. Z ludźmi mam kłopoty porządkowo-dyscyplinarne, ale gdy chodzi o robotę, są oni bardzo dobrzy. W namiocie mieszkam bardzo wygodnie, od dzisiaj mam nawet elektryczne światło. Roboty dużo, cały dzień na motocyklu. Jak są operacje, to idę spać o pierwszej, drugiej w nocy.

Lasham, 4 czerwca 1944 roku

Haneczko, przypuszczam, że za parę dni rozpocznie się inwazja. Anglicy i Amerykanie zgromadzili olbrzymie ilości sprzętu. W pierwszej linii mają około 4.000 myśliwskich samolotów. Na nasz Dywizjon przypada zadanie tamowania ruchu nieprzyjaciela w nocy. Do tej specjalnej pracy przeznaczone jest tylko kilka squadronów Mosquito i Michelle's. Zadanie bardzo ciężkie. Mamy zrzucić flary i przy ich świetle atakować drogi. Przypuszczam, że będziemy mieli duże straty.

Możliwe, że ja również będę latał, bo zabrakło obserwatorów, paru zachorowało, po prostu tchórze. Nie bardzo z tego się cieszę, bo zupełnie nie znam pilotów, nigdy nie latałem z nimi. W zasadzie trudny nocny lot operacyjny załogi zupełnie niezgrabnej, która ani razu nie była razem w powietrzu, nie jest zalecany. Z Jerzym poleciałbym z całą przyjemnością. No zobaczymy, jak to będzie. Pracy mam bardzo dużo, codziennie siedzę do pierwszej, drugiej w nocy.

Lasham, 13 czerwca 1944 roku

Wczoraj jak tylko położyłem się spać, wyciągnięto mnie z

łózka. Przyszedł rozkaz natychmiastowego przemalowania wszystkich maszyn w biało-czarne pasy. Dzisiaj w południe zamknięto lotnisko i wprowadzono cenzurę listów. No i teraz z Dywizjonu wystartowało 20 maszyn na nocne operacje. Wprowadzono bardzo silne obostrzenie tajemnicy, tak że tylko załogi lecące na operacje mogą być na odprawie, *Briefing*. Z tego co wiem, pierwsze uderzenie idzie na wyspy na Kanale naprzeciw St. Michel. Wygląda z tego, że inwazja odbędzie się na północno-zachodnią Francję, na zachód od Hawru. Haneczko kochana, dzisiejsza noc jest początkiem inwazji. Jest teraz pierwsza godzina w nocy, za chwilę będą powracały pierwsze maszyny, idę na *dispersal*.

Lasham, 13 czerwca 1944 roku

Haneczko kochana. Właściwie mówiąc pierwsza fala inwazji skończyła się. Wojska angielskie i amerykańskie wylądowały na wybrzeżu pomiędzy Hawrem a Cherbourgiem. Po bardzo silnych atakach lotniczych na węzły komunikacyjne i mosty, w nocy z 6-go na 7-go zaczęły się ataki na wybrzeże. Jednocześnie duże siły spadochronowe zostały zrzucone na bliższe i dalsze tyły nieprzyjaciela. A z rana, przy bardzo silnym ostrzale okrętów wojennych, wysadzono pierwsze desanty. Na ogół przy lądowaniu alianci mieli mniejsze straty, niż przewidywano. Podobno na tyły nieprzyjacielskie wyrzucono ponad jedną dywizję. Szereg czołgów przewieziono szybowcami. Haneczko, takiego ruchu w powietrzu nie widziałem i chyba nigdy w życiu nie zobaczę. W obecnej chwili alianci już stanęli mocną stopą na wybrzeżu, tworząc pas 40 mil szeroki i 10 do 15 mil głęboki. Zdaje się, że jest tam około 12 dywizji, z czego kilka pancernych. Po niemieckiej stronie mniej więcej to samo. Bardzo przykrą niespodziankę sprawiła aliantom pogoda, dla lotnictwa przez cały czas pod psem. Na dobrą sprawę, drugi i trzeci dzień inwazji był nielotny. Na domiar złego przez jeden dzień morze było tak wzburzone, że nie można było wylądowywać transportów. Biedne Dakoty (samoloty transportowe) latały stadami tam i z powrotem, zrzucając zaopatrzenie.

Obecnie już mamy pięć lotnisk na brzegu francuskim i nawet jeden Wing myśliwców przeniósł się na tamtą stronę. Mam wrażenie, że zła pogoda popsuała szyki naszym wodzom. U nas na lotnisku ruch był duży. Co noc ponad 60 Mosquito startowało na drugą stronę. Czasem nawet niektóre maszyny chodziły po dwa razy.

Z punktu widzenia technicznego zdaliśmy egzamin na 101 %.

Do dnia dzisiejszego ani jedna maszyna nie zawróciła z powodu defektu. Na 23 maszyny w Dywizjonie, do lotu przeważnie było gotowych 22, a czasem nawet wszystkie. Naprawę chłopacy pracowali. Straty mieliśmy niespodziewanie małe. Tylko dwie załogi nie powróciły, poza tym żadna maszyna nie została postrzelona.

Pierwszej nocy załogi lecące na operacje nie widziały prawie żadnego ruchu na lądzie, natomiast Kanał był zapchany statkami, barkami inwazyjnymi. Powietrze pełne Dakot i szybowców. Następnej nocy widać już było walki na ziemi, ogień artylerii no i pożary. Wszystkie nadbrzeżne miasteczka i wsie w ogniu, również wszystkie stacje kolejowe.

Lotnictwa niemieckiego w nocy bardzo mało. Obrona przeciwlotnicza nie specjalnie groźna. Całe nieszczęście, że pogoda zupełnie nawaliła i większość bombardowań odbywa się na ślepo. Na lądzie toczą się bardzo silne walki pancerne.

Lasham, 19 czerwca 1944 roku

W Normandii ciężkie walki. W tej chwili obydwie strony mają równe siły, po 15 dywizji, w tym pięć pancernych. Natomiast w powietrzu nasze lotnictwo panuje zupełnie, dając Niemcom niesamowitą szkołę. Niestety odbija się to również na Francuzach. Obawiam się, że żadne miasteczko nie wyjdzie cało, a w Caen nie pozostanie kamień na kamieniu.

Wczoraj wojska amerykańskie odcięły Półwysep Cherburgski. Nasz Dywizjon stale intensywnie lata w nocy, atakując na tyłach drogi, koleje, wszelki zauważony ruch. Jak dotychczas nasze straty są małe. Z nocnych lotów nie powróciły dwie załogi, a trzecia z dziennego nad Danię.

W czwartek byłem w Londynie, celem porozmawiania o moich możliwościach na przyszłość. W tej chwili moje sprawy wyglądają jak poniżej. Etat echelonu jest powiększony o dodatkowego oficera technicznego i sygnałowego, w ten sposób miałbym dwóch oficerów do pomocy. Poza tym stan szeregowców zwiększają do 250. Będzie to duże odciążenie mnie od pracy. Zasadniczo powinienem tutaj siedzieć, jestem zupełnie niezależny, mam jak najlepsze stosunki z Polakami i Anglikami, urządziłem się wygodnie. Ale uważam, że powinienem pomyśleć trochę o przyszłości. Gdybym pozostał w Dywizjonie, to chciałbym polatać jeszcze podczas walk we Francji. Albo zrezygnować z niewątplivej satysfakcji, jaką daje pobyt w pierwszej linii i udać się do

Farnborough, *Royal Aircrafts Establishment* (polski I.T.L.) aby przypomnieć sobie, co to jest myślenie. Muszę zdecydować się, co dalej robić.

W czasie pobytu w Londynie trafiłem na pierwszy atak na Londyn samolotami raketowymi bez pilotów. Właściwie mówiąc, są to rakiety ze skrzydłami. Zastosowane w masie byłyby bardzo niebezpieczne, użyte w niewielkiej ilości są tylko nękaniami. Następnego dnia oglądałem miejsce wybuchu takiej torpedy niedaleko lotniska. Ma dużą siłę podmuchową, ale nic nadzwyczajnego i nie przypuszczam, by alianci mieli z nimi większe kłopoty.

Stale chodzą pogłoski, że nasze stosunki z Rosją mają być nawiązane.

Lasham, 16 lipca 1944 roku

Haneczko ukochana. Taki jestem niespokojny o Was. Front znowu zbliża się do Was. Co z tego wyniknie, boję się myśleć. Czy naprawdę Europa skazana jest na wieczny chaos? Rosjanie idą naprzód, Anglicy stoją w miejscu. Gdyby nie lotnictwo, to prawdopodobnie byłiby z powrotem w morzu. Pech chce, że przez cały czas pogoda fatalna, cały czas deszcz. Pomimo to lotnictwo zupełnie zdezorganizowało tyły niemieckie. W dzień w ogóle nie ma żadnego ruchu, a w nocy, poza normalnym bombardowaniem przez ciężkie bombowce, około 150 Mosquito lata nad drogami, robiąc zamieszanie.

Czasem myślę, co robić, gdyby Rosjanie zajęli cały Kraj. Czy wracać? Czy starać się sprowadzić Ciebie i Mamusię do Anglii? Czy emigrować gdzieś do Kanady, czy Nowej Zelandii?

Roboty w Dywizjonie mam sporo. Technicznie stoimy bardzo dobrze. Mamy gotowość bojową maszyn około 95 %. Pod względem pracy nie mogę narzekać na personel. W zeszłym miesiącu mieliśmy najlepszy wynik w całej *Group*'ie. W czasie całej inwazji mieliśmy wyjątkowo małe straty. Chyba tylko cztery załogi. Dotychczas nie mieliśmy ani jednego nawalenia silnika w powietrzu, żadnej rozbitej maszyny.

Lasham, 26 lipca 1944 roku

Haneczko najdroższa. To chyba są ostatnie Twoje imieniny beze mnie. Pytanie, gdzie będą następne, w Kraju, czy na Syberii?

Lasbam, 8 września 1944 roku

Haneczko kochana. Nasza polityczna sytuacja jest po prostu beznadziejna, po prostu przehandlowano nas Rosjanom. Co będzie dalej, nie wiem. Cała nadzieja, że może jesteście w Brwinowie.

Od 11 września nie jestem dowódcą echelonu i czekam na przeniesienie do Farnborough. A w ogóle lepiej nie myśleć co robić, bo Wam nic nie pomogę, a można narobić głupstw.

LONDYN, KONIEC WOJNY I POWRÓT DO 307 DYWIZJONU NOCNYCH MYŚLIWCÓW

Londyn, 22 października 1944 roku

Od 11 października jestem na stałe w Londynie. Oficjalnie z dniem 19 października jestem przydzielony do *H.Q. Fighter Command*. Pułkownik Bajan, Dowódca Polskiego Lotnictwa Myśliwskiego w Anglii, zgodził się na mój przydział do niego, a w rzeczywistości będę siedział na Uniwersytecie w Londynie i po raz drugi będę robił pracę dyplomową u dr. Wrażeja, z dziedziny metaloznawstwa i badań rentgenowskich struktury metali, a ściślej mówiąc stali. W ciągu trzech miesięcy mam zdobyć dyplom, a później zobaczymy. Przypuszczam, że nadal pozostanę u Wrażeja, który pracuje dla *Ministry of Supply*. On jest trochę histeryk, trochę pozer, ale dużo umie i ma dużą praktykę. Przed wojną był docentem na Politechnice Lwowskiej. Poza tym dla mnie jest bardzo życzliwy.

Znalazłem więc sobie pokój naprzeciw Hyde Park, a właściwie Kensington Gardens, no i całymi dniami siedzę w Royal School of Mining, gdzie mam do dyspozycji pracownię profesorską i po pięcioletniej przerwie zaczynam pracować. U tegoż Wrażeja przed paru tygodniami zrobił dyplom Móchliński. Możliwe, że będziemy razem pracowali.

W ten sposób moje latanie skończyło się nie tyle chwalebnie, ile szczęśliwie. Chciałbym pójść jeszcze z Dywizjonem do Belgii i polatać nad Niemcy, ale już czas pomyśleć o przyszłości.

Londyn, 1 stycznia 1945 roku

Ja uczę się teraz dosyć solidnie. Egzamin dyplomowy mam

mieć 15 stycznia. W tej chwili kończę swą pracę, wychodzi dość efektownie. W znacznym stopniu jest to zasługa dr. Wrażaja, oczywista, że sam tego nie zrobiłbym. Ostatnie trzy miesiące pracy dały mi bardzo dużo. Mam nadzieję, że po dyplomie nadal pozostanę u niego i wtedy będę mógł dalej spokojnie studiować. Bardzo jestem zadowolony, że poszedłem na Uniwerek, a nie do Farnborough do ITL. W ostatnim okresie byłem szeregiem razem z Wrażajem w Cavendish Laboratory, Cambridge, badając przy pomocy Rentgena inwestygowane przez nas próbki stali.

Przed Świętami dostałem list od Helene Gayet. Jestem zdziwiony jej pamięcią i serdecznością. Píše, że starała się skontaktować z Tobą.

Politycznie nasza pozycja jest bardzo zła. Ponieważ Churchill boi się Rosji, więc naszym kosztem chce ją przekupić. Jednak społeczeństwo angielskie w sprawie Polski jest przeciwne stanowisku Churchilla. Na ostatniej debacie w Izbie Gmin, na dwudziestu mówców tylko trzech było za Churchilllem, reszta występowała z ostrą krytyką. Grecka historia również bardzo nieprzyjemnie zaskoczyła angielską opinię. Ale pomimo to oficjalnie rząd angielski prze nas do ugody z Rosją, do zrzeczenia się Lwowa i Wilna za część Prus Wschodnich, Pomorza i Śląska.

Haneczko, abyśmy spotkali się w tym roku.

Londyn, 17 stycznia 1945 roku

Haneczko kochana. Przed chwilą przyszła wiadomość, że Warszawa jest zdobyta przez Rosjan. Czy cieszyć się, czy smucić? Na szczęście odbyło się bez walk, tak przynajmniej wygląda z komunikatu. Jedną nadzieją, że może wojna skończy się prędzej, niż przypuszczaliśmy. Myślami stale jestem z Wami.

Pojutrze zdaję dyplomowy egzamin. Praca, którą napisałem, wypadła dobrze.

Londyn, 10 lutego 1945 roku

Haneczko kochana. Obawiam się, że teraz jesteśmy całkowicie odcięci od siebie i bardzo boję się, czy nie wywieziono Was do Rosji. Co za ironia losu. Obecnie odbywają się narady Churchilla, Roosevelta i Stalina, tak że przypuszczam, że wkrótce będziemy już coś wiedzieli.

Haneczko najdroższa, będąc jeszcze w Lasham, poznałem Angielkę, Elizabeth Fyfe i zaprzyjaźniłem się z całą rodziną. Jej

mąż, kapitan gwardii, kontuzjowany przy lądowaniu na Sycylii, został zwolniony z wojska i przygotowuje się do wyjazdu na kontynent z UNRRA. Obecnie mieszkam u nich. Są oni bardzo ustosunkowani i obiecali zrobić co mogą, by sprowadzić Ciebie i Mamusię. Gdybym poznał ich przed pół rokiem, może bylibyśmy już razem. Ja jestem gotów, o ile będzie potrzeba, przyjąć angielskie obywatelstwo, byle sprowadzić Was tutaj.

Dnia 19 stycznia zdałem egzamin dyplomowy z wynikiem bardzo dobrym. W ten sposób ukończyłem studia. W skład komisji egzaminacyjnej wchodzili: prof. Dannatt, profesor Płuzański i dr Wrażej. Profesor Dannatt jest rektorem Royal School of Mines, Imperial College, London. Teraz oficjalnie jestem przydzielony do ITL z tym, że w dalszym ciągu pracuję na Uniwersytecie.

Za pracę w 305 Dywizjonie podczas inwazji dostałem srebrny Krzyż Zasługi.

Londyn, 13 lutego 1945 roku

Haneczko kochana. Nie ma co się łudzić, sprzedano nas za drobną monetę. Dzisiaj ogłoszono wynik konferencji w Jałcie. Linia Curzona wzięta za podstawę granicy polskiej. Ma być stworzony nowy rząd, oparty o komitet lubelski. Co teraz robić? Wracać do Kraju, to znaczy zostać Rosjaninem, bo wcześniej czy później na tym się skończy. Czy zostać tutaj i starać się sprowadzić Ciebie i Mamusię? Jedno jest pewne, że nie zostawię Was samych.

Haneczko kochana, zdaje się, że na długie lata jest to koniec takiej Polski, jaką wyobraziliśmy sobie. Trudno mi jest pisać o tym. Obawiam się, że to jest koniec wszystkich ideałów, jakie mieliśmy, zostaje tylko dożyć do końca i to wszystko.

Drewsteigton, 1 maja 1945 roku

Kochana Haneczko. Przez dłuższy czas nie pisałem. Bo i o czym miałem pisać. Że czeka nas eksterminacja i rusyfikacja, że nie wiem, kiedy zobaczę Was, czy w ogóle zobaczę, że wszystkie moje nadzieje zawałyły się? Naprawdę pierwszy raz w życiu utraciłem wiarę w przyszłość. Moje starania o sprowadzenie Was poprzez państwo Fyfe, zawiodły. Nic innego nie pozostało, tylko czekać.

Ja jestem w rozterce co robić, czy wziąć pracę doktorską na Uniwersytecie, czy jechać z Adamem Rudzkim, organizować w Niemczech Polaków. Boję się ruszać stąd, by nie stracić jakiegś okazji na wyciągnięcie Was z Kraju.

Londyn, 1 lipca 1945 roku

Haneczko kochana. Żadnych wiadomości od Was. I znowu pytanie — co robić? W najbliższym czasie będziemy musieli zdecydować się, czy wracać, czy pozostać. Naprawdę nie wiem, co robić.

Londyn, 26 sierpnia 1945 roku

Haneczko kochana. I tak wojna ostatecznie zakończona i co z tego? Nie tylko dla nas, ale i dla Anglików nie jest znacznie weselej. Te dwie bomby atomowe zakończyły całą epokę. Jakoś nie wierzę w to, by wojny skończyły się na zawsze. Następna wojna to będzie zupełny kataklizm. Co z tego wyniknie, zobaczymy. Wszystko zależy od Ameryki i Rosji, czy potrafią istnieć obok siebie. Ja w to nie wierzę.

Moje zamiary na przyszłość są takie: za wszelką cenę wydobyć Ciebie i Mamusię do Anglii, a następnie wyjechać gdzieś w świat. Poważnie zastanawiam się nad propozycją Eli pracy w jej hotelu, który ma zamiar otworzyć na Korfie. Na pierwszy rzut oka wygląda to idiotycznie, ale może nie jest to tak zupełnie bez sensu. O ile zobaczę, że nie mam szans na ściąganie Was, powracam do Kraju. Robiłem starania w *Home Office* przez wujka Eli, który jest bardzo wpływowy (pozycja *Crown Agent*, to znaczy, że jest na czele kolonii i chyba dominiów), ale jak dotychczas bezskutecznie, miejscowe władze są sztywne, postępują według ustalonych reguł. Nasza pozycja w Anglii nie jest wyjaśniona, ale przypuszczam, że w najbliższym czasie będziemy wiedzieli jaki los nas czeka. Tymczasem trzeba czekać. Naprawdę zaczyna być już bardzo trudno zachować spokój. Jestem tym wszystkim zmęczony. Tak bym chciał uciec razem z Tobą gdzieś jak najdalej od ludzi.

Od paru tygodni oficjalnie wziąłem się do pracy doktorskiej. Jest to część pracy robionej przez dr. Pecha w RAE Farnborough (*Royal Aircraft Establishment*). Chodzi o wyznaczenie sił powstałych przy obróbce metali. On bada te zagadnienia na żelazie i aluminium, ja mam badać magnez. Jak dotychczas to nic jesz-

cze nie robię, zupełnie nie mam zapału do pracy, o której wiem, że prawie na pewno jej nie skończę.

Z Ziukiem jestem w stałym kontakcie. Mam wrażenie, że on ma zamiar wracać do Kraju, ja go zupełnie rozumiem. Ala dostała się na Uniwersek w Brukseli razem z profesorem Cybulskim. Coś tam mówią, że jest zaręczona z jego synem. Od Bohdana nie mam żadnych wiadomości. Są pogłoski, że 1.000 oficerów z jego obozu zostało wywiezionych przez gen. Andersa do Włoch, do polskiej armii. Przypuszczam, że o ile to prawda, to już jest teraz we Włoszech. Dwa dni temu dostałem list od Stefana Krzyżanowskiego pisany 15 maja. Ziuk miał depeszę od Mamusi. Kontakty zaczynają działać.

Horsham St. Faith, 24 października 1945 roku

Kochana Haneczko. Od wczoraj 23 października jestem z powrotem w 307 Dywizjonie. Mam latać z Damszem, objął on Flight. Moim celem jest dostać się przy pomocy Dywizjonu na kontynent i zorganizować Twój przyjazd do Anglii. Gdyby nie udało się sprowadzić Ciebie do Niemiec przez Czechosłowację, przy pomocy czeskich papierów, pojadę do Kraju i będę próbował zrobić to razem. Za wszelką cenę będę starał się połączyć się z Tobą jeszcze w tym roku.

Dostałem od Ciebie już kilka listów. Na Twoją depeszę odpowiedziałem pierwszego dnia, kiedy pozwolono na wysłanie depeszy z Anglii do Polski. Natomiast Twoje listy dostawałem akurat w odwrotnej kolejności wysyłania. List, wysłany przez Irkę, dostałem w parę dni po tym, kiedy już miałaś moją depeszę.

Mój powrót do Dywizjonu odbył się następująco. Kiedy doszedłem do przekonania, że jedynie z Niemiec mogę zorganizować nielegalne sprowadzenie Ciebie na Zachód, zgłosiłem się do Group Captaina Percy (mego poprzedniego dowódcy bazy w Fairwood Common, z którym latałem do Walii, w czasie kiedy urodził się mu syn). Obecnie jest on szefem personalnym w RAF. Prosiłem go o przydzielenie mnie do któregoś z angielskich squadronów stacjonowanych w Niemczech, podając mu powód mojej prośby. Odpowiedział mi, że nie potrzebuje dołączać się do angielskiego squadronu, ponieważ mój 307 squadron zostanie wkrótce przesunięty do Lubeki. Po telefonicznym porozumieniu się z Jerzym (w tym czasie był już w Farnborough), który zgodził się na powrót do Dywizjonu, zgłosiłem się u Bajana (Dowódcy Polskiego Lotnictwa Myśliwskiego w Anglii) z prośbą o odkomenderowanie mnie i Jerzego do 307 Dywizjonu i znowu tłumaczyć mu

o co chodzi. Bajan nic nie wiedział o przewidywanym przesunięciu 307 Dywizjonu do Niemiec, więc przy mnie zadzwonił do odpowiednich władz angielskich, skąd dostał potwierdzenie mojej wiadomości. Następnego dnia nasz *Posting* do 307 squadronu został załatwiony.

Postscriptum:

Dnia 4 listopada 307 Dywizjon, prowadzony przez Jerzego i mnie, odleciał z Horsham St. Faith do Lubeki.

Dalsze moje starania o wydobycie Ciebie z Kraju, łącznie z moimi morskimi wyprawami do Gdyni i Szczecina, są Ci znane.

NOTA BIOGRAFICZNA

WITOLD DOWOYNA SYLWESTROWICZ urodził się 25 stycznia 1909 roku w Tyflisie na Kaukazie. Był synem Anastazji Mauropulo (Greczynki) i Bolesława Sylwestrowicza, późniejszego prezesa Warszawskiej Izby Kontroli Państwa. Brat doktora medycyny Włodzimierza D. Sylwestrowicza, zamordowanego w 1940 roku w Mauthausen.

Lata dziecińne spędził na Kaukazie, okres Rewolucji Październikowej na Syberii, w Charbinie i w Chinach. Ukończył studia na Politechnice Warszawskiej uzyskując stopień doktora nauk technicznych.

Jako oficer lotnictwa brał udział w Kampanii Wrześniowej oraz w działaniach bojowych na terenie Francji i Anglii. Od wybuchu wojny do jej zakończenia prowadził *Dziennik* w formie nigdy nie wysłanych listów do żony.

W 1946 roku żona Hanna, której ojciec Tadeusz Urbanowicz został w 1940 roku rozstrzelany na Palmirach, po licznych nieudanych próbach wydostania się z kraju ostatecznie dotarła do męża.

Już w końcowej fazie wojny Witold Sylwestrowicz rozpoczął pracę naukową w Anglii (Cavendish Laboratory w Cambridge, National Physical Laboratory w Teddington).

W 1951 roku wyjechał z żoną do Stanów Zjednoczonych, gdzie kontynuował swoje prace badawcze w dziedzinie fizyki metali w Brown University, w MIT oraz przez osiemnaście lat w Bell Laboratories. Był autorem 26 opublikowanych prac naukowych. Po przejściu na emeryturę w 1974 roku wykładał na Fairleigh Dickinson University, kontynuując swe prace naukowe.

Hanna i Witold Sylwestrowiczowie, silnie związani z Krajem, stworzyli bogatą prywatną kolekcję nowoczesnej sztuki polskiej oraz oryginalnych map Wielkiego Księstwa Litewskiego (XVI-XVIII w.).

Witold zmarł w Bernardsville, NJ, USA 6 listopada 1986 roku.

SPIS TREŚCI

<i>Wstęp</i>	7
<i>Kampania w Polsce</i>	11
<i>Internowanie na Łotwie</i>	25
<i>Francja</i>	35
<i>Anglia — Blackpool</i>	48
<i>317 Dywizjon Myśliwski</i>	59
<i>307 Dywizjon Nocnych Myśliwców</i>	79
<i>307 Dywizjon Nocnych Myśliwców — loty nad Biskajami</i>	126
<i>305 Dywizjon Bombowy</i>	141
<i>Londyn, koniec wojny i powrót do 307 Dywizjonu Nocnych Myśliwców</i>	154
<i>Nota biograficzna Autora</i>	159

Achevé d'imprimer le 22 juillet 1988 sur les presses
de l'Imprimerie Richard, 24, rue Stephenson, Paris 18^e.

Dépôt Légal : 3^e Trimestre 1988.

N° d'imprimeur 9022.

