

JANUSZ

MEISSNER

PIÓRO ZE SKRZYDEŁ



Janusz Meissner

WSPOMNIENIA PILOTA

3. Pióro ze skrzydeł

WYDAWNICTWO LITERACKIE

Moje lotnicze przeżycia i wrażenia podczas wojny w latach 1939-1945

przynajmniej częściowo znalazły swoje odbicie w „Żądle Genowefy” i „L - jak Lucy”, dwóch książkach napisanych w tym okresie. W „Piórze ze skrzydeł” nie zamierzam zajmować uwagi czytelników tymi zdarzeniami, bowiem ich treść - jakkolwiek podana przeze mnie w formie swobodnej fikcji literackiej - ma przecież do pewnego stopnia znamiona autentyczne.

Zdaje mi się, że nie miałyby sensu napisanie na nowo, tylko w nieco zmienionej wersji, tego, co napisałem wówczas.

Dlatego zdecydowałem się pominąć niektóre fakty i impresje znane już czytelnikom dwu wspomnianych książek, opowiedzieć natomiast o innych, równie blisko dotyczących i mnie osobiście, i ludzi, z którymi los mnie zetknął.

Autor

Część pierwsza

Klęska

1

W kampanii wrześniowej roku 1939 stan sił zbrojnych obu stron walczących wynosił:

Polska: trzydzieści dziewięć dywizji i trzy brygady piechoty, dwie brygady zmotoryzowane oraz jedenaście brygad kawalerii. Ogółem około jednego miliona żołnierzy, dwóch tysięcy dział, trzystu czołgów i siedmiuset tankietek oraz czterystu samolotów.

Niemcy: trzydzieści sześć dywizji i sześć brygad piechoty, siedem dywizji pancernych, cztery lekkie dywizje pancerne, cztery dywizje zmotoryzowane, trzy dywizje górskie, jedna brygada kawalerii. Ogółem około miliona sześciuset tysięcy żołnierzy, czterech tysięcy dział, trzech tysięcy czołgów i ponad trzech tysięcy samolotów.

Pierwszego września o godzinie czwartej czterdzieści pięć Niemcy rozpoczęli działania wojenne. Armie niemieckie przekroczyły granice Polski jednocześnie z Prus Wschodnich, Pomorza, Śląska i Słowacji, na froncie długości tysiąca czterystu kilometrów.

W dniach od 1 do 3 września trwała bitwa graniczna.

Trzeciego września nastąpiło przełamanie obrony polskiej w rejonie Częstochowy, na styku armii „Kraków” i „Łódź”. W dniach 5- 6 września armia „Łódź” została odrzucona znad Warty, a odwodowa armia „Prusy” rozbita pod Piotrkowem i Tomaszowem. Szóstego i siódmego września Niemcy przekroczyli na północy Narew, a na południu Dunajec. Ósmego września podeszli pod Warszawę. Od 9 do 20 września toczyła się bitwa nad Bzurą, przegrana mimo początkowego powodzenia Polaków. Siedemnastego września natarcie niemieckie z rejonu Przemyśla i Białegostoku doprowadziło do okrążenia i zamknięcia sił polskich. W tym samym czasie wojska radzieckie weszły na teren Ukrainy i Białorusi.

Broniły się: Gdynia i Oksywie do 19 września, Warszawa do 27, Modlin do 29, Hel do 2 października, grupa operacyjna „Polesie” gen. Kleeberga do 5 października.

Według danych z 1 września 1939 ogólna ilość samolotów wojskowych lotnictwa polskiego wynosiła siedemset czterdzieści pięć, z czego w oddziałach bojowych było czterysta maszyn. Pozostałe trzysta czterdzieści pięć stanowiły sprzęt ośrodków szkolenia i nie nadawały się w ogóle do działań wojennych.

Lotnictwo bojowe składało się z brygady bombowej (samoloty f-37 Łoś), brygady pościgowej (samoloty myśliwskie P-7 i P-11), dywizjonów liniowych (samoloty P-23

Karaś), dywizjonu morskiego (samoloty R-XIII) i eskadr łącznikowych, towarzyszących poszczególnym armiom (samoloty

Z wyjątkiem Łosi cały ten sprzęt ustępował pod każdym względem samolotom niemieckiej Luftwaffe, a eskadry łącznikowe były niemal bezbronne.

Mimo to i mimo prawie ośmiokrotnej przewagi liczebnej nieprzyjaciela, w walkach powietrznych poniósł on poważne straty. Tak na przykład już 1 września brygada

pościgowa zestrzeliła w rejonie Warszawy czternaście samolotów niemieckich, a nazajutrz piloci 142. eskadry (4. pułk lotniczy) w rejonie Chełmży - siedem.

Ogółem w okresie od 1 do 17 września nasi myśliwcy zestrzelili na pewno sto dwadzieścia sześć samolotów niemieckich, prawdopodobnie jeszcze dziesięć i uszkodzili czternaście. Ponadto polskie załogi bombowe zestrzeliły jedenaście maszyn, a artyleria przeciwlotnicza kilkadziesiąt.

Według źródeł niemieckich Luftwaffe straciła w kampanii polskiej około dwustu osiemdziesięciu samolotów, a niemal tyleż zostało uszkodzonych.

Lotnictwo polskie straciło około siedemdziesięciu procent sprzętu i wielu lotników.

11 września do Rumunii przeleciały czterdzieści trzy samoloty P-7 i P11 oraz część łośi.

Między 17 a 20 września większość lotników polskich przekroczyła granicę rumuńską i węgierską.

Mój udział w kampanii wrześniowej skończył się dziewiętnastego września o świcie przekroczeniem granicy rumuńskiej w Kutach. Po kilku dniach niebywałego chaosu, krzyżujących się rozkazów i zarządzeń polskich i rumuńskich, znalazłem się w Tulczy, małym miasteczku nad Dunajem w Dobrudży, gdzie powierzono mi dowództwo oddziału złożonego z trzystu ludzi, przeważnie, podchorążych z Dębli. Jakoś ich ulokowałem prowizorycznie i zorganizowałem wyżywienie, a sam znalazłem sobie tymczasową kwaterę w podmiejskim domku niejakiego Constantina Neascu, gdy do Tulczy przybył

nowy transport lotników z 2. pułku lotniczego.

Byłem jeszcze oszołomiony, przybity klęską, jaka spadła na Polskę, a także troską o los najbliższych, którzy tam pozostali, więc idę do miasta szukać przyjaciół i znajomych.

Może wiedzą, co się tam działo? Może któryś z nich ma dla mnie jakąś wiadomość?

Szczęście mi sprzyja, bo już na dworcu kolejowym spotykam Kazika M., naczelnego lekarza pułkowego, który na mój widok dębieje.

- Rany boskie! To ty żyjesz?!

Powinien się na tym znać lepiej ode mnie, ale nigdy nie przeceniałem jego wiedzy medycznej, więc rozpraszam te wątpliwości:

- Żyję. Bo co?

- To niedobrze - powiada. - Bo, uważasz, Jurek Bajan widział, jak cię pod Włodawą zestrzeliły Messerschmitt... I że się spaliłeś w tej maszynie...

- Aha. Jakoś się nie spaliłem. - Nie o to chodzi...

- Jak komu.

- Właśnie... Słuchaj, bo widziałem w Sniatyniu na przejściu granicznym twoją żonę, panią Krystynę...

- Co? Widziałeś Krystynę? Kiedy?!

- A chyba... czekaj... chyba siedemnastego. Tak! Ewakuowała się z rozgłośnią Polskiego Radia.

- Dokąd?

- Tego to już nie wiem, ale przez granicę przejechali. Kilka autobusów...

- Rozmawiałeś z nią?

- Właśnie... I powiedziałem jej, że... Ale, uważasz, Bajan...

- Do diabła z Bajanem! Co jej powiedziałaś?

- No, że cię te Messerschmitty...

- I co ona na to?

Kazik unika mego wzroku. Mówi jeszcze, że tam się nią zajęli koledzy z rozgłośni i żebym był dobrej myśli, a potem rejteruje do swego ambulansu polowego, więc szukam innych, wypyтую...

Nie, nie wiedzą, nie widzieli. Wydobyłem z nich tylko, że Kraków niewiele ucierpiał od bomb.

No cóż, Kraków jest o tysiąc kilometrów stąd, pod niemiecką okupacją, więc co ja mogę zrobić?... Jak im tam pomóc? Za pośrednictwem Czerwonego Krzyża wysłałem parę listów, że wyszedłem cało z tej katastrofy, że myślę o nich i nie tracę nadziei. To wszystko...

Ale Krystyna jest tutaj! Tylko jak ją odnaleźć? Rumunia ma siedemnaście milionów mieszkańców, a wszystkie jej władze i urzędy dość własnych kłopotów!

Mimo to kupuję paczkę papieru listowego i wracam na kwaterę, aby uciec się do pomocy poczty.

Pocziwy Constantin cieszy się wraz ze mną, że ma chere femme jest w jego ojczyźnie, ale powątpiewa w skuteczność poszukiwań w drodze korespondencji. Na razie jednak nic innego nie potrafię wymyślić.

- Daj mi spis wszystkich większych miast w Rumunii.

- Bukareszt. Ploeszti, Kluż, Braszów, Jassy, Czerniowce... Jest ich szesnaście. Piszę szesnaście listów, adresując na Polskie Radio i czekam.

Mijają dni, użeram się z wojskowymi władzami rumuńskimi, bywam na odprawach w polskim Dowództwie Lotnictwa, rozmawiam z moimi podchorążymi, staram się, żeby całkiem nie oklapli i z wolna tracę nadzieję, że otrzymam odpowiedź na któryś z tych listów.

Lecz wreszcie przychodzi list od Krystyny, a w trzy dni później ma chere femme ląduje w Tulczy! W sam czas, bp już-już wyjeżdżamy: myine diminatsa - jutro rano.

„Jutro rano” to według rumuńskich obyczajów nie znaczy nazajutrz, tylko w niedalekiej, bliżej nie określonej przyszłości, i niekoniecznie tam, dokąd nas miano skierować. Takie sprawy decydują się tu w ostatniej chwili.

Ale bądź co bądź już po pięciu dniach mój oddział - trzystu podchorążych i mechaników oraz pięciu oficerów - ładuje się do wagonów i jazda!

Po dwunastu godzinach tej jazdy (z licznymi postojami) pociąg dociera do stacji Hamangea w szczerym polu i tu następuje wyładunek. Dalej - do wsi Sarighiol - mamy iść pieszo, głupie osiemnaście kilometrów. Kilka podwód dostarczonych przez miejscowych chłopów zabiera cięższy bagaż i „chorych”, którzy nie wstydzą się jechać, podczas gdy Krystyna i ja z plecakami na grzbietach dajemy dobry przykład drałując na piechotę po wyboistej polnej drodze na czele karawany.

Wieczorem, po zachodzie słońca przybywamy do tego Sarighiolu...

Nie będę opisywał tej nędznej wsi i dziejów obozu, którym tam dowodziłem.

Wierny ich obraz przedstawiłem później w „Żądle Genowefy”. Tu chciałbym jedynie dodać, że tylko dzięki poświęceniu i energii mojej dzielnej żony nie zmogła mnie ani krwawa biegunka, ani malaria, której się nabawiłem. Gdybym był skazany wyłącznie na opiekę młodego lekarza, którego nam przydzielono, zapewne pochowano by mnie na błotnistym sarighiolskim cmentarzu...

Spośród dalszych przeżyć i przygód w Rumunii, które pominąłem w „Żądle Genowefy”, należy tu wspomnieć o bliższej znajomości z dwoma ludźmi: panem Virgiliu.

Slavescu i pułkownikiem Alexandru Dimitrescu.

Major-pilot rezerwy Virgiliu Slavescu, spokrewniony z rodziną króla Karola, posiada wielkie dobra ziemskie, jest kawalerem Orderu Mihai Viteazul, do którego podczas wielkich uroczystości nosi białą barankową czapę i białą pelerynę z wyhaftowanym krzyżem i koroną. Jest bardzo przystojny, w typie romantycznego szejka z amerykańskich filmów, mówi świetnie po francusku i trochę się nudzi w swoim starym dworzyszczu, do którego czasem zaprasza paru starszych oficerów z pobliskiego garnizonu Targu-Jiu, Bywa tam dowódca korpusu, generał Oprescu, płk Dimitrescu, komendant obozów internowanych żołnierzy polskich, a także my oboje z Krystyną, która się szejkowi szalenie podoba. Ze mną Virgiliu jest na stopie poufalej przyjaźni: łączy nas zamiłowanie zarówno do bardzo dobrego wina, jakie pojawia się u niego na stole, jak i do mocniejszych trunków, oraz - oczywiście - lotnictwo i szczerą zresztą sympatia.

Gdy wreszcie nadchodzi czas mego rozstania się z obozem Targu-Jiu, Virgiliu pyta mnie o dalsze plany.

- Naturalnie jadę do Francji.

- Po co ci to?

- Jak to po co? Przecież jestem pilotem wojskowym!

- I zabierasz tam Tinę?

- Zabieram.

- Ależ tam jest wojna.

- No to co?

- Słuchaj - mówij ujmując mnie pod rękę. - Dlaczego nie mielibyście tej przeklętej wojny przeczekać tu, w Rumunii? Jak ty sobie to wyobrażasz?

- Bardzo prosto: mógłbyś administrować jednym z moich folwarków, jeżeli już nie chciałbyś być przez cały czas moim gościem. Tacy ludzie jak ty będą później Polsce potrzebni. A wojna...

- Widzisz, mnie się zdaje, że ja właśnie teraz jestem potrzebny tam, gdzie się biją.

Wzdycha.

- Pewnie cię nie przekonam... Ale Tina? Po co ona ma się narażać na tę poniewierkę, może na śmierć...

- Och, nie przesadzajmy...

- Wiesz, zostaw ją pod moją opieką. Nie na zawsze! Po wojnie ją zabierzesz. A co do ciebie - jeżeli już koniecznie musisz jechać do Francji - będą ci potrzebne pieniądze...

Jakaś większa suma, na wszelki wypadek. Mam w Paryżu spore konto bankowe, więc...

Nie mogłem się na niego obrazić za tę niebanalną propozycję. Nie „uderzyła mi krew do głowy”, lecz raczej ubawiło mnie takie wschodnie podejście do sprawy.

- Virgiliu - mówię z całą powagą - jesteś Wspaniałym przyjacielem, ale nie odstąpię ci Krystyny za żadną sumę, nawet tylko na czas trwania wojny. Po pierwsze jest mi bardziej potrzebna niż tobie. Po. wtóre - ona się nie zgodzi... Zresztą - chcesz - sam ją zapytaj.

- Nie, widzę, że przegrałem - mówi z teatralnym gestem. - Ale wypijmy za naszą przyjaźń. Muszę choć raz pocałować tę twoją Tinę, na pożegnanie. Mam nadzieję, że nie będziesz miał nic przeciw temu?

Nie mam nic przeciw temu. „Tina” chyba także nie.

Odprawa (w mocnej walucie), którą wręcza mi mój szef Dermond O'Donovan, dyrektor Brytyjskiego Funduszu Pomocy i Opieki nad Internowanymi Żołnierzami Polskimi oraz autentyczny cywilny „bilet de identitate” (dowód osobisty) wydany przez władze rumuńskie za wstawiennictwem Ambasady Brytyjskiej pozwalają nam zamieszkać w Bukareszcie w bardzo przyzwoitym pensjonacie.

Melduję się w polskim „tajnym” Dowództwie Lotnictwa które mieści się w dwupokojowym umeblowanym mieszkaniu. Generał Ujejski i jego szef sztabu zajmują tam alkowę, z której wyrzucono potężne francuskie łoża małżeńskie szefowie Wydziałów siedzą przy dwóch stolikach, a referenci - za piramidami akt z trzech stron fortepianu. Ruch ścisk, jak na odpuście w Częstochowie, bo każdy chce dostąpić rozgrzeszenia i

otrzymać wiatyk na drogę do Francji. Ale komunii udziela się przed innymi podchorążym, młodym pilotom i obserwatorom oraz doświadczonym mechanikom. Spośród starszych pierwszeństwo mają ci, których imiennie wzywa „Regina”.

- Kto to jest Regina?

- Hotel. W Paryżu, gdzie rezyduje sztab generała Sikorskiego.

- Podobno dla mnie jest takie wezwanie?

- Nawet już trzecie z rzędu! Gdzieś ty się podziewał dotąd? Szukamy cię po całej Rumunii!

Szukają mnie! Tak, jakbym się zadekował z własnej inicjatywy przy tej robocie ewakuacyjnej, a śnie z rozkazu, który mnie tam skierował... Sztabowy bałagan, psiakrew!

- Masz ten rozkaz na piśmie?

Na szczęście mam. Gdybym go nie miał, jeszcze by mnie posądźli o dezercję...

- Rzeczywiście, głupia sprawa... Ale wiesz, w tych warunkach...

Przedstawiam swoje dokumenty, dwie fotografie, zaświadczenie polskie i brytyjskie oraz aktualny adres.

- W porządku. W poniedziałek będziesz miał paszport i wizy.

- Może będziecie mi także w paszporcie żony przedłużyli francuską wizę, bo właśnie za tydzień kończy się jej ważność.

- Nie, to ci załatwi attache przy Ambasadzie Francuskiej. Tak sobie zastrzegli.

No, trudno. Dostaję adres ambasady i zgodnie z napisem „Załatw sprawę i żegnaj!”

idę na kawę do „Nestora”, gdzie umówiłem się z Krystyną i pułkownikiem Dimitrescu, który przyjechał z Targu-Jiu, aby nas pożegnać.

Alexandru Dimitrescu jest najbardziej „europejski” spośród zawodowych oficerów rumuńskich, z którymi las mnie zetknął. Wszyscy komendanci różnych obozów, z którymi miałem do czynienia jako „mąż zaufania” Polish Relief Fund, chętnie przyjmowali pewne upominki, poczęstunki lub po prostu łapówki za przymyknięcie oczu na „ewakuacyjną”

stronę mojej misji. On jeden robił to bezinteresownie, częściowo z sympatii dla Polski, częściowo z życzliwości dla mnie, a zapewne także dla Krystyny. Myślę, że nieraz ponosił

przy tym dość duże ryzyko służbowe, jakkolwiek chroniła go wysoka pozycja społeczna i towarzyska, bo m. iii. był prezesem Królewskiego Towarzystwa Myśliwskiego, przyjmowanym na dworze Karola.

Dimitrescu ma około pięćdziesiątki, lekką skłonność do tycia, rzymski profil i bujną czuprynę, przyprószoną na skroniach siwizną, co czyni go tym bardziej atrakcyjnym.

Jest dżentelmenem o świetnych manierach, mówi doskonale po francusku, umie rozmawiać i podobać się kobietom oraz z pewnością zdobywać ich względy. (Znam

między innymi ładniutką polską aktoreczkę estradową, która uległa jego czarowi, odgrywając we własnym mniemaniu rolę Marii Walewskiej. To nie są plotki: sama pytała mnie o zdanie - czy to będzie czyn patriotyczny? Powiedziałem, że tak, bo zdaje się miała wielką ochotę na to poświęcenie.

Kawiarnia „Nestor” jest najwytworniejszym lokalem tego rodzaju w Bukareszcie.

Elegancka publiczność, dużo ładnych kobiet (a także mniej ładnych, ale za to bogatych, na których utrzymaniu pozostają towarzyszący im uróżowani i upudrowani rumuńscy oficerowie o smukłych sylwetkach osiąganym za pomocą gorsetów), sekretarze i attache wojskowi różnych ambasad, znane aktorki i aktorzy, dziennikarze, a także „zakonspirowani” Polacy, oczywiście po cywilnemu. Ci ostatni mieszkają bez zameldowania po różnych melinach, nie dojadają w oczekiwaniu na upragnione wezwanie z „Reginy”, ale przesiadują tu godzinami nad filiżanką „cafea Marghiloman” (kawa parzona na rumie), która kosztuje tyle, co obiad w drugorzędnej restauracji.

Jest jeszcze wcześniej: ani Krystyny, ani pułkownika, więc przysiadam się do kolegów z 2. pułku lotniczego; Major M., dowódca I. dywizjonu liniowego, rozwodzi się/nad koniecznością sprzedaży swego samochodu, którym aż tu zdołał dojechać. Ma jutro wyruszyć w drogę do Francji, ale nie piękną, nowiutką Lancia, ponieważ brak mu „głupich” pięćdziesięciu dolarów na tryptyk i benzynę. Lancię za połowę jej wartości kupi jakiś Rumun...

Myślę, że wielu moich bliższych kolegów ma poważniejsze Zmartwienia, ale...

Zdarzyło się raz w Krakowie, że w połowie miesiąca na gwałt potrzebowałem kilkuset złotych. Oczywiście żaden z przyjaciół nie rozporządził taką sumą około piętnastego, więc - jakkolwiek z majorem M. nie łączyły mnie szczególnie zażyłe stosunki - poprosiłem go o tę pożyczkę, wiedząc, że on jeden mógłby mi jej udzielić. Nie miałem większych nadziei na pomyślny skutek tej prośby, ale - o dziwo! - major bez namysłu sięgnął do portfela i wręczył mi tę sumę.

- Proszę, pierwszego mi pan zwróci.

Teraz nadeszła kolej na mnie, więc podaję mu przez stół zielone banknoty.

- Proszę, we Francji mi pan zwróci.

Najpierw go trochę zatkało, ale jakoś się przemógł.

- Panie kapitanie, pan nawet nie wie...

- To tylko rewanż, panie majorze. Nie ma o czym mówić.

- Dziękuję. Kiedy pan jedzie? Bo może by pan ze mną?

- Jeszcze nie wiem. Pomyślnej drogi.

I rozstajemy się, bo widzę pułkownika Dimitrescu, który lawiruje do wolnego stolika.

Aby tam dotrzeć, muszę wyminąć kilku rumuńskich elegantów - z damskimi torebkami w ręku oczekujących na swoje towarzyski przy toalecie dla pań. (Tak nakazuje dobre

wychowanie!) Co kraj, to obyczaj: tu na przykład cmoka się głośno, aby przywołać kelnera...

Czekamy na Krystynę, która poddaje się zabiegom fryzjera, bo nas zaprosił na dejeuner generał Oprescu i trzeba go oczarować przed - pożegnaniem, tym bardziej że właśnie został wiceministrem wojny. Pułkownik też jest zaproszony; zawiezie nas swoim służbowym samochodem. Tymczasem zwierzam mu się, że będę musiał w najbliższych dniach uzyskać przedłużenie wizy dla Krystyny. Niestety, nie znam osobiście francuskiego attache wojskowego, który te sprawy załatwia...

Dimitrescu zna wszystkich. Rozgląda się po sali.

- Jest! Zaraz go tu sprowadzę. Garcon!

Garcon o buzi cherubina i migdałowych oczach wyrasta jak spod ziemi, po czym śpieszy z biletem wizytowym do właściwego stolika, a jednocześnie zjawia się Krystyna.

Rumuński Figaro uczesał ją trochę na półdiabłą weneckie, z małymi loczkami na czubku głowy, ale pułkownik jest uodporniony na fryzjerskie fantazje.

- Tres charmant!

Tego samego zdania jest francuski attache, kapitan L., więc zapewne mają rację. Jeśli idzie o wizę, kapitanowi sprawi szczególną przyjemność załatwienie tej drobnostki. Kiedy? Dziś jest czwartek, jutro to już właściwie weekend, więc może bym przyszedł we wtorek? Tak między dziesiątą a jedenastą. Wprost do niego. Woźny będzie uprzedzony.

Dobrze jest mieć możliwych protektorów na obczyźnie... Po nędzy w Sarighiolu, po zimnych, zatłoczonych i zawszonych barakach Targu-Jiu, w których głównie dzięki rzetelnej współpracy naszych oficerów i kilku dzielnych podchorążych działu kulturalnego udało mi się stworzyć ludzkie warunki egzystencji dla pięciu tysięcy szeregowych, po zaniebanym obozie „Junaków” w Timisul de Jos, po tym, co zastałem w więzieniu Fagaras, gdzie w straszliwym brudzie i smrodzie przetrzymywano schwytanych w drodze do Francji zbiegów razem z przestępcami i kryminalistami - te przyjęcia towarzyskie, wytworne restauracje i kawiarnie, w których bywamy, swoboda poruszania się i względnie dobra sytuacja materialna trochę mnie zawstydzają.

Ale myślę, że przecież pracowałem uczciwie, nie ograniczając się do roli „dyrektora” czy „inspektora” w tych wszystkich obozach. Zyskałem zaufanie Anglików, którzy zostawili mi pole do inicjatywy i samodzielności, wydałem z ich funduszu kilka milionów lei na tę robotę, chyba celowo i skutecznie, skoro nie chcieli mnie puścić. A przede wszystkim miałem w Krystynie najlepszą towarzyszkę tej pracy, która bynajmniej nie była wygodną synekurą!

Więc teraz, po oficjalnych, pożegnaniach, „z czystym sumieniem” - oboje idziemy jeszcze na pożegnanie przyjacielskie z pułkownikiem Dimitrescu.

Odbywa się to wieczorem, nie w „Cristalu” czy „Paláce”, lecz w małej restauracji ucharakteryzowanej na wiejską gospodę, gdzie podają narodowe rumuńskie potrawy dla

znawców i smakoszków. Na przekąskę jest jakaś piekielnie ostra sałatka z różnych rodzajów papryki, którą jednak po dotychczasowym treningu można pokonać dzięki dobrze zamrożonej „baterii” wina z wodą sodową. Ale to, co po niej następuje, budzi we mnie dreszcz zgrozy: na okrągłym głębokim półmisku wjeżdża na stół równo amputowane wymię krowie... Gotowane, w mętawym sosie! Z sterczącym w górę strzykiem!

Spoglądam na Krystynę - trochę przybladła; ale chyba nie zemdleje? A Dimitrescu zabiera się do krajania tego przysmaku i nakłada nam na talerze po dużej porcji... W środku to jest galaretowate, białe i przypomina ściśnięte warstwami bańki z mydła. W smaku jest mdłe i chyba podobne do grubego kożucha na mleku. Zresztą nie jestem pewien: nie mając odwagi tego gryźć, łykam lepkie, kleiste kęsy i przepycham je przez struchlałe gardło popijając winem (bez wody, bo jakoś łatwiej idzie).

Wielkim wysiłkiem woli utrzymuję w ryzach buntujący się przewód pokarmowy, mówię, że to świetna potrawa, tylko bardzo pożywna, więc doprawdy nie będę już dobierał. Krystyna łatwiej uporała się z tym szczegółem anatomicznym, ale ona potrafi jadać także ostrygi, flaki i tzw. podroby, więc jest niejako uodporniona. Decyduje się nawet na jakiś deser, co mnie zdaje się zbyt ryzykowne. Proszę tylko o kawę.

Kawa wszędzie w Rumunii jest dobra, zapewne dzięki wielowiekowej zależności od Turcji. Tu ją podają w smukłych filiżankach z cienkiej porcelany, parzoną z cukrem, właśnie na sposób turecki. Jest mocna i aromatyczna, a po jej wypiciu na dnie pozostaje warstewka osadu ze zmielonego na puder ziarna.

Dimkrescu odwraca nasze filiżanki do góry dnem i uważnie przygląda się zaciekom powstałym z tego półpłynnego osadu.

- Tak - mówi całkiem poważnie. - Pani rzeczywiście wyjedzie. Sama! Pan tu jeszcze jakiś czas zostanie. Ale wkrótce znów będziecie razem. No, nie na długo...

Rozdzieli was morze. To pana, czeka zamorska podróż i jakiś niepomyślny okres, co najmniej kilka miesięcy...

Spogląda na nas, potem jeszcze raz wraca do tych filiżanek.

- Niech się pan nie martwi, kapitanie: to się jednak skończy pomyślnie. Dla was obojga.

Nie martwię się. Nie dowierzam wróżbom. Jutro mam otrzymać paszport, pojutrze - prolongatę wizy dla Krystyny, a w środę - żegnaj, Rumunio!

Nazajutrz, istotnie, właściwy referent (urzędujący za fortepianem w jego basowym rejestrze) wręcza mi autentyczny paszport zaopatrzone w wize.

- Masz się jeszcze zgłosić dzisiaj w naszej ambasadzie u kapitana Z.

- Kto to jest?

- Nasz attache wojskowy.

- A czego on ode mnie chce?

- Bo ja wiem? W każdym razie to jakaś pilna sprawa. Ściśle tajna. Tu podpisz. I tu także.

Składam te podpisy: że odebrałem paszport i że przyjąłem do wiadomości wezwanie, po czym idę do ambasady i melduję się u kapitana Z.

Jest bardzo uprzejmy i jeszcze bardziej tajemniczy.

- Pan brał udział w przygotowaniach do trzeciego powstania na Górnym Śląsku, a potem w działaniach bojowych?

- Tak.

- I dowodził pan oddziałem dywersyjnym?

- Tak.

Rozpromienia się w uśmiechu.

- No, więc wreszcie znaleźliśmy pana!

(Cóż, u diabła, wszyscy mnie tu szukają: sztab generalny z Paryża, dowództwo lotnicze, a teraz ten!...)

- O co właściwie chodzi, panie kapitanie?

- To już panu wyjaśni szczegółowo pułkownik H. Pan go dobrze zna, prawda?

Oczywiście, znam go dobrze. Był moim uczniem w bydgoskiej Szkole Pilotów, potem przełożonym w Departamencie Lotnictwa i towarzyszem w locie do Londynu, a wreszcie grał jedną z głównych ról w filmie „Gwiazdzista Eskadra” według mego scenariusza. Ciekawe, w co się mamy bawić tutaj...

Okazuje się, że mamy zorganizować dywersję, a jak się uda, to nawet powstanie!

Ni mniej, ni więcej...

- Jakie powstanie? Gdzie? Przeciw komu?

- Powstanie... mówmy oględniej - dywersję na Ukrainie sowieckiej.

- Ale po co?

To już jest sprawa tak ściśle tajna, że Franek nie może mi jej zdradzić. Ma być dywersja i już. O jej celach - bliższych i dalszych, wojskowych i politycznych - wie zaledwie kilka osób.

- No dobrze, a co ja mogę mieć wspólnego z tą imprezą?

- Ty jesteś fachowcem.

- Zaraz, zaraz. Fachowcy to Oddział II Sztabu Generalnego. Może sobie wyobrażasz, że to ja byłem głównym organizatorem powstań i dywersji na Górnym Śląsku? W stopniu podchorążego rezerwy?!

- Nie. Ale byłeś bardzo dobrym dowódcą w terenie.

- A jakie warunki są tam, w terenie? Są jacyś ludzie, jakieś miejscowe tajne związki, jakaś siatka, na której można się oprzeć?, - Pytasz o sprawy najbardziej tajne...

- Ale najistotniejsze! Przecież skoro mi coś takiego proponujecie, to musicie mieć do mnie absolutne zaufanie.

- Na razie nie mogę ci odpowiedzieć. I, naturalnie, masz czas do namysłu. Wpadnij tu za dwa, trzy dni, to pogadamy obszerniej.

- Ja chcę za dwa dni jechać do Francji. Mam wezwanie i paszport.

- Wiem, wiem. Ale tu byłbyś potrzebniejszy. I, oczywiście, uzyskalibyśmy zgodę Naczelnego Wodza.

- Na to, żebym tu został, czy na to, żebym wywołał ukraińskie powstanie?

- Na to, żebyś tu został.

Aha, więc to nie Sikorski, tylko pomniejszy przywódca jakiejś kliki politycznej albo wojskowej. No chyba. Sikorski? To byłoby zbyt groteskowe. Nawet tragiczne...

- Te trzy dni nie zrobią ci przecież różnicy?

Widzę, że mu na tym bardzo zależy, a ponadto pali mnie ciekawość, co to za heca, więc niech już będzie...

Nazajutrz jest wtorek; o dziesiątej idę do Ambasady Francuskiej przedłużyć wizę Krystyny. Ogon po te wizy dla osób cywilnych kolosalny! Ale woźny zna moje nazwisko i wpuszcza mnie bez kolejki do biura ataszatu.

Capitaine L. wstaje, żeby się ze mną przywitać, ale wygląda, jakby połknął żywą żabę. Cóż za sytuacja! Niestety nie może dotrzymać obietnicy... W sprawie przedłużenia tej wizy „pour votre charmante femme”... Nowe rozporządzenie, tak... właśnie dotyczące rodzin wojskowych.

- Impossible, hélas! Tout a fait impossible...

Obraca w rękach paszport, spogląda na fotografię „ma charmante femme” i nagle zrywa się z miejsca.

- Wiza jest jeszcze ważna! Do północy ze środy na czwartek! Jeśli madame wyjedzie pociągiem, który odchodzi o dwunastej trzydzieści, to zdąży. Ale to jest ostatni pociąg, który mija granicę francuską jutro przed północą...

- Mogę stąd zatelefonować?

- Bien surę!

„Wykręcam numer pensjonatu i po chwili słyszę jej głos. Właśnie miała wyjść do miasta.

- Nigdzie nie wychodź, tylko zapakuj swoje rzeczy. Za dwie godziny musisz wyjechać do Francji. Przyjadę po ciebie taksówką najpóźniej o wpół do dwunastej. No i wszystko ci wyjaśnię.

- Dobrze. Czekam.

Z taką to choćby konie kraść! Od razu rozumie, że nie ma czasu na konwersację, i nie zadaje zbędnych pytań.

- Au revoir, mon capitaine! Merci!

- Pas de quoi, malheureusement...

Muszę wymienić trochę dolarów na leje, żeby kupić ten bilet. Można to załatwić w cieniu sąsiedniej bramy u handlarza walutami. Potem taksówka i na dworzec kolejowy po bilet, potem znów na drugi koniec miasta po Krystynę i znów na dworzec.

Uf, zdążyliśmy! Jeszcze dziesięć minut i pociąg ruszy. Przez Piteszti, Targu-Jiu, Timisoara do granicy jugosłowiańskiej, potem przez Zagrzeb i Lubiane, potem przez Triest, Wenecję, Mediolan i Turyn do Modany.

- Tam się spotkamy. Najdalej za tydzień.

- Zgodnie z przepowiednią Dimitrescu... Rzeczywiście! Zapomniałem o tych jego wróżbach z fusów...

We czwartek idę do Franka H. z mocnym postanowieniem, że nie dam się wciągnąć do tej dywersyjnej operetki. To, co może mi jeszcze w największej tajemnicy powiedzieć, tylko utwierdza mnie w mniemaniu, że cała sprawa jest absolutnie idiotyczna.

Pomijając już cel owego przedsięwzięcia, który pozostaje nadal najtajniejszą zagadką, środki, przy których użyciu ma się go osiągnąć, są po prostu śmieszne. A więc Franek „ma nadzieję”, że rumuńskie Ministerul de Razboi (Ministerstwo Wojny) zgodzi się zwolnić z sekwestru dwa („a przynajmniej jeden”) z naszych samolotów sportowych RWD-13. To będzie środek transportu i łączności z Ukrainą. Przy jego użyciu można tam będzie przewozić dywersantów i ulotki.

- Przecież Rumuni tacy głupi nie są! Będą chcieli wiedzieć, dokąd ten samolot lata, a tego się nie da ukryć. No i po jaką cholere im ten nowy konflikt z Sowiecami? Dość mają z nami kłopotów.

- To jeszcze nic pewnego. Zresztą ulotki można podwieszać do baloników i wypuszczać znad granicy przy pomyślnym wietrze.

- No, dobrze, ale przecież ani powstania, ani dywersji nie można wywołać za pomocą ulotek! Do tego są potrzebni ludzie. Miejscowi ludzie, tam od dawna osiadli... No i pieniądze. Jakie fundusze zostały przeznaczone na tę imprezę?

Franek unika mego wzroku. Po niejakiem wahaniu wyznaje, że „na razie” rozporządza sumą czterystu tysięcy lei...

Nie mogę się powstrzymać od śmiechu: za to można kupić dwa, no - może trzy samochody!

- Gdybyś miał na początek choćby czterdzieści milionów, byłoby o czym rozmawiać, a

tak... Wiesz, to naprawdę niepoważne. Nie wiem, kto są ci wtajemniczeni: naiwniacy czy też durnie, którym do mętnych głów strzelił ten dziecinny pomysł, ale ja się nie będę ośmieszał biorąc w tym udział. Rzuć to, szczerze ci radzę.

- Więc odmawiasz? To-jest twoje ostatnie słowo?

- Odmawiam absolutnie. A ostatnie słowo? Dziękuję ci, że pomyślałeś o spokojnej posiadzie dla mnie, tu, w Rumunii. Jutro jadę do Francji. Powodzenia w puszczeniu baloników!

Moje drwiny nie robią na nim wrażenia, nawet nie czuje się dotknięty. Trochę mi go żal, zapewne nie jest bardzo potrzebny „Reginie”, więc musi jakoś tu się urządzać...

- Nie gniewaj się, Franek. Jako „fachowiec” mówię ci: to jest zupełna bzdura...

- No cóż? Bywaj zdrów. Myślę, że przy twojej pomocy Francja prędko da sobie radę z Hitlerem.

- Zawiadomię cię pocztówką, jak tylko to załatwimy.

- Ale pamiętaj: to, o czym rozmawialiśmy, to ścisła tajemnica wojskowa.

- Bądź spokojny. Nawet gdybym o tym opowiadał, nikt by mi nie uwierzył. Więc bądź zdrów!

2.

Dziesiątego maja 1940 armie Hitlera rozpoczęły ofensywę przeciw Francji, gwałcąc neutralność Belgii, Holandii i Luksemburga. 15 maja kapituluje Holandia. 21

maja wojska niemieckie są nad kanałem La Manche, okrążają Dunkierkę, skąd ewakuują się na swoją wyspę Anglicy {350 000 ludzi). 28 maja kapituluje Belgia. 10 czerwca Mussolini wypowiada wojnę Francji. 14 czerwca Niemcy wchodzą do Paryża. 22 czerwca kapituluje Francja.

Dowództwo Lotnictwa Polskiego jest w Paryżu, ale główny jego ośrodek wraz z Centrum Wyszkożenia znajduje się na lotnisku Bron, pod Lyonem. Stąd też 28 marca 1940

odeszła na front pierwsza grupa lotników polskich złożona z osiemnastu pilotów myśliwskich.

Pod koniec maja w szeregach lotnictwa polskiego jest już prawie siedem tysięcy ludzi, lecz tylko niewielka ich część bierze udział w działaniach bojowych. Walczy myśliwski Dywizjon Warszawski i siedemnaście kluczy w składzie myśliwskich dywizjonów francuskich. W sumie stu trzydziestu sześciu pilotów. Reszta czeka. Czekają na swoją kolej w przeszkoleniu na nowym sprzęcie, na niespieszną, w żółwym tempie wlokącą się organizację dywizjonów bombowych i rozpoznawczych, na samoloty...

Ci, którym dane było przez sześć tygodni walczyć w obronie Francji, zestrzelili pięćdziesiąt jeden samolotów nieprzyjaciela na pewno i trzy prawdopodobnie. Ponadto uszkodzili sześć samolotów.

Mieszkamy w małym hoteliku „St. Jacobins”. Nad nami podobny dwuosobowy pokój zajmują Lilka i „Pyton” Jasnorzewscy, a w innym hoteliku - Krystyna i Jerzy („Jasna” Krystyna, w odróżnieniu od mojej „Ciemnej”) Garbińscy. Zresztą dokoła na każdej ulicy jest po kilka takich hoteli, a ich lokatorzy to prawie wyłącznie koledzy i znajomi z lotnictwa.

Okolo dziewiątej ci, co tu ostatnio przybyli, oraz najmniej cierpliwi spotykają się w ekspozyturze dowództwa na Foire. Pierwsi - aby się zarejestrować, założyć nowe arkusze ewidencyjne i załatwić mnóstwo formalności; drudzy - aby się dowiedzieć, kiedy wreszcie („do jasnej cholery!”) przyjdzie ich kolej na przeszkolenie w lataniu.

Potem od dziesiątej do dwunastej są „zajęcia służbowe”, tj. kursy francuskiego w kilku grupach, zależnie od stopnia opanowania tego języka.

Potem jest przerwa na dejeuner, którą to bardzo ważną czynność załatwia się w jednej z licznych gargotes, a potem „czas wolny od służby” aż do dnia następnego. Ten „czas wolny” zużywa się na pisanie i wysyłanie różnymi drogami listów do rodzin w Polsce, na omawianie najświeższych pogłosek i plotek o sytuacji wojennej oraz na stawianie pasjansów: czy wojna skończy się naszym zwycięstwem za miesiąc, za pół roku, czy też dopiero za rok.

Nie stawiam pasjansów, bo moje przewidywania są bardziej pesymistyczne. Za to co drugi lub co trzeci dzień z samego rana wyprawiam się służbową ciężarówką na lotnisko, aby naprzykrzać się Franuszkowi R., który jest oficerem łącznikowym przy dowództwie francuskim i - jak niektórzy utrzymują - ma niejaki wpływ na kolejność przeszkolenia pilotów na bombowcach Potez-63.

Franuszek nie zaprzecza, zapewne dlatego, że lubi być ważny, i nawet obiecuje, że „lada dzień”. Kto wie, może istotnie?

Ale dni płyną za dniami, Niemcy obeszli od północy „niezdobytą” linię Maginota, w pięć dni załatwili Holandię, potem Belgię, zepchnęli korpus brytyjski nad La Manche i wszystko wskazuje na to, że ta francuska „śmieszna wojna” potrwa krócej niż nasza kampania wrześniowa. „Mourir pour Danzig?” To przecież nie ma sensu!

W nocy z dziesiątego na jedenasty czerwca budzą nas jakieś hałasy i wrzaski dochodzące z sąsiednich ulic. Z rana idę przez tę dzielnicę na Foire. Porozbijane sklepiki i kafejki włoskie, powybijane szyby, rozsypany, trzeszczący pod stopami makaron...

- Co się tu stało?

Pan nie wie? Włosi wypowiedzieli nam wojnę! Aha... w lyońskich mieszczuchów wstąpił lew: bić makaroniarzy! I odnieśli wspaniałe zwycięstwo.

Przed świtem siedemnastego czerwca alarm! Pakujemy najniezbędniejsze rzeczy, idziemy na Foire i przez sześć godzin czekamy na dalsze zarządzenia. Od wschodu słychać kanonadę artyleryjską. Potem grzechot karabinów maszynowych...

O dziesiątej przychodzi rozkaz: załadować się do pociągu na dworcu kolejowym.

Żony oficerów (jest ich pięć czy sześć) wyjadą oddzielnie, pod opieką kapitana S.

Mamy się spotkać w Tuluzie albo gdzieś dalej na południu Francji.

Nie wierzę w tę opiekę, w wagonach jest zupełnie luźno, ale dowodzący tą ewakuacją mjr L., mały, tłusty człowieczek, który nigdy w życiu nie wahał prochu, powiedział, że „naszym celem jest walka z wrogiem, przy czym kobiety stanowią tylko przeszkodę”.

Do wieczora stoimy na bocznym torze, po czym ruszamy, chyba „walczyć z wrogiem”?

Pociąg wlecze się, staje, tkwi godzinami na małych stacyjkach zapchanych wojskiem i tłumem cywilów. Po trzydziestu sześciu godzinach wyładujemy się w L’Hospitalet; nie wiadomo, co dalej. Zdaje się, że mam nawrót malarii, nocuję w jakimś szpitaliku, łykam chininę, nazajutrz ruszamy dalej i dwudziestego pierwszego rano dobijamy do Argeles-sur-Mer, na granicy hiszpańskiej.

Nikt nie wie, gdzie i w jaki sposób major L. zamierza zrealizować bojowy cel tej wyprawy. Optymiści przypuszczają, że w Afryce Północnej, bo wszak kolonialną armią francuską dowodzi tam gen. Weygand, bohater pierwszej wojny światowej, przyjaciel Polski i nieomal sprawca „cudu nad Wisłą” w roku 1920. Któż jeśli nie on będzie się bił

dalej, broniąc honoru Francji?

Pesymiści nie wierzą w Weyganda, od którego zresztą dzieli nas Morze Śródziemne. Tuż pod bokiem jest na pół zrujnowany, opustoszały obóz internowanych „czerwonych” Hiszpanów - szeregi drewnianych baraków za drutem kolczastym... Oto dokąd nas przywieźli!

Ale ponieważ dokoła nie ma żywego ducha, decydujemy się trochę odpocząć w tym obozie.

Ba, odpocząć! Na pryzkach z resztkami przegniętej słomy roi się od pcheł. Walka z tą plagą jest wprawdzie krwawa, ale absolutnie beznadziejna, więc wycofujemy się na rozległą plażę. Dzień jest cichy, słoneczny, morze spokojne i gładkie. Rozbieram się i brodzę - po kolana, po uda, po pierś - aż wreszcie o sto metrów od brzegu trafiam na głębię i płynę. A potem wracam i wyciągam się na piasku, ale nie mogę zasnąć pomimo zmęczenia.

Jeszcze raz przeglądam wczorajszą gazetę pozostawioną przez kogoś w poczekalni dworca kolejowego. Trzeba ostatecznie w to wszystko uwierzyć: w odezwę Petaina, w armistice, w klęskę, w to, czemu wierzyć nie chciałem podejrzewając propagandę niemiecką o rozsiewanie fałszywych pogłosek.

A Krystyna została w Lyonie...

Wszystkie te fakty docierają do mojej otępiełej świadomości jak przez ścianę.

Szum w uszach i dreszcze: znów atak malarii? Trzeba wstać, ubrać się, iść po chininę.

Z Argeles wyrusza nas stu sześćdziesięciu, wyłącznie spośród personelu latającego - zakwalifikowanych do „natychmiastowej akcji bojowej”. Tym razem jedziemy na pół?

nocny zachód: Tuluza? Bordeaux? Nantes?

Pod Tuluzą stoimy parę godzin. Żelazne porcje żywności skończyły się wczoraj, na stacji nie można nic kupić. Został mi niewielki zapas chininy.

Rano dowleliśmy się do Lourdes i znów czekamy... na cud? Wojna jest! Cudów nie ma!

Jeszcze jedna doba jazdy - sto siedemdziesiąt kilometrów - i znowu granica hiszpańska, tylko od strony Atlantyku: St. Jean de Luz, mały port rybacki obok znanej miejscowości wypoczynkowej, Biarritz.

Stu sześćdziesięciu gotowych na wszystko lotników od rana czeka na statek, który ma ich zabrać z tego portu do Wielkiej Brytanii. Ale na tę „Wyspę Ostatniej Nadziei”

oprócz nas pragnie się dostać jeszcze kilkanaście tysięcy Polaków, Francuzów, Czechów, Belgów i Holendrów biwakujących na brzegu. Od czasu do czasu rozlega się wycie syren alarmowych, pękają szeregi wojska, ludzie biegną do schronów, kryją się w rowach, łodzie i barki pierzchają na wszystkie strony, statki usiłują bronić się manewrem i ogniem ze starożytnych Hotchkissów. Nadlatują niemieckie Dornieri i Heinkle, zrzucają bomby na zatłoczoną redę, sieją z karabinów maszynowych po plażach, po nabrzeżach, po uliczkach miasta i wracają na wschód.

I tak to trwa aż do wieczora, kiedy wreszcie nadchodzi nasza kolej załadunku.

Statek nazywa się „Arandora Star”. Stoi daleko na redzie, bo ma ponad piętnaście tysięcy BRT pojemności i tak duże zanurzenie, że nie może podejść do nabrzeża, więc przeprowadzamy się jego szalupami motorowymi i po trapie wchodzimy na pokład.

Zdążyłem jeszcze napisać do Krystyny kartkę pocztową, do hotelu w Lyonie. Może ją otrzyma...

Tak oto nadal sprawdzają się wróżby z fusów po tureckiej kawie: „Gwiazda Arandory” płynie przez Biskaje i Atlantyk do Liverpoolu, Krystyna dociera do St. Etienne, a gdy nazajutrz wkraczą tam wojska niemieckie („wspaniali żołnierze”, których podziwiają i witają kwiatami tłumy Francuzów), wraca do Lyonu...

Nie jest zresztą sama: podobny los spotkał Krystynę Garbińską i Halinę Grzeszczykową. We trzy jakoś sobie radzą, a gdy dwunastego lipca Niemcy wycofują się z południowej Francji pozostawiając ją pod zarządem Vichy, zaczynają starania o zezwolenie na wyjazd do neutralnej Portugalii.

Aby to osiągnąć, trzeba m.in. zdobyć docelową wizę do Chin! Aby zdobyć wizę, trzeba czasu i pieniędzy. Trzeba jeździć do Marsylii, do Tuluzy, do Vichy, gdzieś mieszkać, z czegoś żyć, a rezerwy gotówki się kończą...

Krystyna dostaje pracę: jest kelnerką i prowadzi księgowość jadłodajni Czerwonego Krzyża. Otrzymuje za to wyżywienie i dziesięć franków dziennie. Ale dziesięć franków to tylko pół marki niemieckiej...

Wreszcie po czterech miesiącach jadą i bez większych przygód dobijają do Lizbony. Tu znów zaczynają się trudności: ważność wiz brytyjskich wygasła, ambasada Jego Królewskiej Mości uzależnia ich wznowienie dla żon oficerów od zgody wojskowych władz polskich w Londynie, a te władze bynajmniej się nie śpieszą... Poza tym miejsca na statkach i samolotach zarezerwowane są dla wybranych.

Rok 1940 dobiega końca.

Część druga

Wyspa Ostatniej Nadziei

3.

Od połowy lipca do końca października 1940 trwała „Bitwa o Wielką Brytanię”.

Wzięło w niej udział około pięćdziesięciu polskich pilotów myśliwskich rozszaniach po dywizjonach brytyjskich oraz (od połowy sierpnia) osiemdziesięciu kilku z polskich dywizjonów 302 i 303. Ogółem w tych decydujących zmaganiach lotniczych, które powstrzymały Hitlera od inwazji poprzez kanał La Manche, walczyło dwa tysiące czterystu siedemdziesięciu jeden pilotów brytyjskich, dwustu osiemnastu z dominiów, stu trzydziestu ośmiu Polaków, osiemdziesięciu trzech Czechów i Słowaków oraz czterdziestu ośmiu innych narodowości.

Tak więc Polacy stanowili wówczas niespełna pięć procent wszystkich pilotów myśliwskich po stronie brytyjskiej. Ale ich wartość bojowa była dwukrotnie wyższa od przeciętnej, o czym świadczy fakt, że zestrzelili dwieście trzy samoloty nieprzyjaciela na pewno, trzydzieści pięć prawdopodobnie i uszkodzili trzydzieści sześć, co stanowiło ponad dziesięć procent strat niemieckich w tym okresie.

Zginęło: trzystu dziewięćdziesięciu trzech Brytyjczyków, pięćdziesięciu czterech z dominiów, trzydziestu sześciu Polaków, siedmiu Czechów i Słowaków oraz sześciu innych narodowości. Słusznie powiedział później Churchill „Never in the field of human conflict was so much owed by so many to so few”. {Nigdy w dziejach zmagania ludzkich tak wielu nie zawdzięczało tyle tak nielicznym).

Pierwszym polskim dywizjonem lotniczym, jaki powstał w Wielkiej Brytanii (1 lipca 1940), był bombowy dywizjon 300. Również w lipcu powstały dywizjony: myśliwski 302 i bombowy 301, a drugiego sierpnia 303 (myśliwski).

Po podpisaniu 5 sierpnia 1940 polsko-brytyjskiej umowy o utworzeniu Polskich Sił

Zbrojnych zaczęto formować następne dywizjony: dwa bombowe (304 i 305), sześć myśliwskich (306, 307, 308, 315, 316, 317) oraz dwa myśliwsko-rozpoznawcze (309 i 318).

Ostatni polski dywizjon 663 (rozpoznawczy) został utworzony przy II Korpusie we Włoszech w roku 1944. Ponadto utworzono trzy polskie zespoły transportowe do przeprowadzania samolotów z fabryk na brytyjskie lotniska operacyjne, ze Stanów Zjednoczonych i Kanady do Wielkiej Brytanii oraz nad Afryką (głównie z Takoradi do Egiptu).

W roku 1941 powstały polskie szkoły pilotażu podstawowego i wyższego, ośrodki doskonalenia bojowego i szkoła techniczna. Ogólna liczba żołnierzy w lotnictwie polskim w Wielkiej Brytanii wraz z personelem latającym sięgała czterech tysięcy (pod koniec wojny).

Przejęciowy obóz aliancki w Lancashire, lotnicza stacja zborna pod Gloucester i po trzech tygodniach obijania się, rozmaitych „zbiórek w dwuszeregu”, odpraw i „odtworzenia ewidencyjnych arkuszy personalnych” - nowa stacja zborna lotnictwa

polskiego w Blackpool, dużej miejscowości letniskowej nad Morzem Irlandzkim.

Mieszkamy w małych pensjonatach opłacanych przez rząd brytyjski, czyli na tzw.

„bilietingu”, z pełnym utrzymaniem i otrzymujemy po parę szylingów diet dziennie, które wystarczają na papierosy i bardzo skromne drobne wydatki.

Poza tym jak we Francji, z tą różnicą, że nie ma nawet kursów angielskiego, więc wkuwam słówka i zwroty z samouczka.

Rozkwita natomiast administracja: pęcznieje lotniczy sztab w Londynie, a tu co kilka dni powstają nowe dowództwa, komendantury, wydziały, których szefami zostają pułkownicy i dyplomowani majorowie, ciągle jeszcze różnymi drogami napływający z Francji. Jest już nawet Lotnicze Biuro Historyczne, które wymyślił Franek H. nie dokonawszy powstania na Ukrainie i nie zdobywszy dla siebie żadnej innej „posady”.

Wszystko to robi się na wyrost i raczej „w ciemno”, przed podpisaniem umowy o formowaniu Polskich Sił Zbrojnych, której specjalny aneks będzie dotyczył organizacji Polish Air Force (Polskiego Lotnictwa Wojskowego).

Tymczasem, nie czekając na tę umowę, brytyjskie dowództwo Royal Air Force (Królewskie Siły Powietrzne) w porozumieniu z naszymi najwyższymi władzami formuje dwa bombowe i dwa myśliwskie dywizjony dowodzone przez Anglików. Co parę dni spotyka się w Blackpool po kilku młodszych kolegów o rozpromienionych gębach - to ci, którzy już otrzymali przydziały i wyjeżdżają do Bramcote, Leconsfield i Northolt. Między 15 sierpnia a 15 września te cztery dywizjony osiągnęły gotowość bojową i kolejno weszły do akcji.

Ponadto w dywizjonach brytyjskich od dawna walczy około pięćdziesięciu naszych myśliwców, tych którzy tu przybyli z Polski drogą przez Szwecję lub wiosną zaraz po Dunkierce. Niektórzy z nich, jak np. Tadek Nowierski, mają po kilka zwycięstw powietrznych i dowodzą tymi angielskimi dywizjonami.

Ale większość z nas czeka... Jak we Francji, psiakrew!

Po miesiącu daremnych poszukiwań za pośrednictwem Czerwonego Krzyża, drogą korespondencji przez znajomych w Rumunii i krajach neutralnych wreszcie 1 sierpnia dostaję pierwszą wiadomość od Krystyny z Lyonu. Teraz zaczynają się zabiegi i starania o to, żeby jej ułatwić wyjazd z Francji, starania przez różne instytucje, organizacje, władze polskie i brytyjskie, przez biuro podróży Cooka itd. Wyjazdy do Londynu i depesze pochłaniają resztki moich zasobów oraz pożyczki zaciągane u przyjaciół, ale nie dają żadnych konkretnych wyników. Podobnie żadnych wyników nie dają moje podania o przydział już nawet nie do któregoś z formowanych dywizjonów, ale choćby na stanowisko instruktora w szkole pilotażu lub pilota w zespole transportowym.

A czas płynie...

Jest go tak dużo i tak się wlecze, że można oszaleć. Aby tego uniknąć, we trzech z Zygmuntem Wasilewskim i Arturem Horowiczem zakładamy prywatne czasopismo

satyryczne „Polski Spitfire”. Nakład - dwa egzemplarze. Druk - na maszynie 4P pisania.

Jak głosi strona tytułowa (rok pierwszy, nr 1 z 5 września 1940) - wychodzi od czasu do czasu.

Jako redaktor naczelny piszę artykuł wstępny:

NASZ PROGRAM

Jesteśmy w kraju tradycji, a zatem poświęcamy tradycyjnie artykuł wstępny naszemu programowi, jak każe zwyczaj wszystkich nowo powstających organów prasowych.

Program pisze się nie po to, żeby go wykonać, lecz po to, by obalamucić łatwowiernego czytelnika. O to nam właśnie chodzi!

Chcemy m.in. przy każdej sposobności robić z igły widły. Tego rodzaju praca jest w obecnych czasach podwójnie pożyteczna, ponieważ nie tylko pozwala wejrzeć w każdą sprawę dokładniej (widły widać lepiej niż igłę!), ale także przysparza sprzętu wojennego naszej potężnej Sojuszniczce.

Ta ostatnia teza wymaga pewnego wyjaśnienia, bo - jak to bystrze dostrzegamy - w mniej sprawnych umysłach może wywołać wrażenie braku logicznego związku między igłą, widłami i arsenałem Wielkiej Brytanii.

Wyjaśnienie jest proste: jeżeli nasza redakcja sama, bez żadnych subsydiów rządowych i pomocy tzw. „czynników powołanych”, potrafi ze zwykłej igły zrobić widły, to już owe „czynniki” z wideł mogą zrobić np. karabin maszynowy. Przy pewnych subsydiach z karabinu maszynowego można by zrobić czołg. Z czołgu okręt itd. Jak więc widzimy, obronność Wielkiej Brytanii zależy głównie od ilości igieł przerabianych przez nas na widły i od dobrej woli „czynników powołanych”. My się będziemy starali.

Poza tym pismo nasze stawia sobie za cel stanie na straży, czuwanie na rubieżach itd. itp. - to jest wszystko to, co się w pustych frazesach obiecuje i czego się nie dotrzymuje.

Zresztą nie jest naszym zamiarem „rzucanie kłód pod nogi” dowódcy Lotnictwa, który i tak ma dość kłopotów z nadmiarem bezrobotnych pułkowników. Nasze żarty przeznaczone są po prostu na to, by się z nich pośmiać. Ale... nie ręczymy, czy następny numer „Spitfire’a” się ukaże, bo redakcja może tymczasem znaleźć się w kryminale.

(Niektórym naszym hetmanom brak m.in. poczucia humoru...), Mimo to - ponieważ za każdą ideę trzeba cierpieć - poświęcamy się za Was, Czytelnicy!

Redakcja

Kronikę miejscową prowadzi Zygmunt. Oto wyjątki: Odczyt. Dnia 23 XII w salonach redakcji „Polskiego Spitfire’a” ppłk J. wygłosi odczyt pt. „Jak strącałem trzy maszyny i jakim cudem zostałem podpułkownikiem”. Jak powszechnie wiadomo, ppłk J. strącił jedną maszynę do pisania, jedną do szycia i jedną do parzenia kawy. Nie wiadomo natomiast, dlaczego zastał podpułkownikiem - musiał to być nie lada cud (nad Sekwaną).

Ceny biletów wstępu dla majorów niższe.

Nowe książki. L. Efendi: „Jak budowaliśmy potęgę lotniczą Polski”, bajki o Zającu, Rajskim ptaszku, Karasiu i innych zwierzątkach. Pożyteczna lektura dla młodzieży od podporuczników do kapitanów. Nakładem b. Dowództwa Lotnictwa. Okładka: prawdziwie Mrówcza praca b. Wydziału Budowy Lotnisk.

Obszerną rubrykę stanowią wiadomości lotnicze zaczerpnięte z naszej prasy, które opatrujemy własnym komentarzem.

Ponieważ w prasie periodycznej i codziennej ukazało się kilka niezwykle ciekawych wiadomości, na które koledzy zajęci zbiorcami, nauką angielskiego i grą w kierki mogli nie zwrócić uwagi, pozwalamy sobie powtórzyć je dosłownie.

I tak „Wiadomości ze świata” (Nar 13 z dnia 21 sierpnia 1940) podają: „RAF z powodzeniem atakował w północnej Francji niemieckie oddziały zmotoryzowane. Zniszczono kilka dywizji zmotoryzowanych”.

No, ładnie te niemiaszki będą wyglądały! Jeszcze ze dwa takie naloty i diabli wezmą kilka ostatnich dywizji zmotoryzowanych, jakie im zostały... Brawo RAF, brawo „Wiadomości”, Biuletynie Centrum Lotnictwa Polskiego!

„Dziennik Polska” (Nr 37 z dnia 23 sierpnia 1940) pisze: „Lotnictwo brytyjskie wkrótce będzie miało nowe potężne bombowce, prawdziwe pancerniki powietrzne, których nie zdoła uszkodzić ogień baterii przeciwlotniczych”...

Aleśmy się doczekali niezgorszego samolociku! Chciałbym, psiakrew, na takim polatać... Lecę, a tu strzelają jak cholera. Wszystkie strzały trafne - i nic. Trafili w silnik - nic! Trafili w kabinę - nic! Nawet lakier nie odprysnął!

Marzenia, marzenia... Nie dadzą mi na tym cudzie latać - nie dopcham się: tylu starszych stopniem kolegów nie ma zielonego wianka...

„Wiadomościom ze świata” proponujemy poniższy „kawałek” do następnego numeru:
W Kanadzie zakończono z pomyślnym wynikiem próby nowej bomby lotniczej.

Nowość polega na tym, że ta bomba, zaopatrzona w zapalnik natychmiastowy, wybuchu z opóźnieniem. Mało tego: wybuchu nie raz i nie dwa, ale może wybuchać bez końca. I - co jeszcze ciekawsze - jej kolejne wybuchy stają się poraż potężniejsze! Jest to idealna bomba do tzw. „nękania”: zrzucona na wielki ośrodek przemysłu wojennego, zaczyna wybuchać raz po raz, aż wreszcie tak się rozwybucho, że po kilku dniach największy kompleks fabryk legnie w gruzach.

Ozdobę i gwóźdź numeru stanowi mój wierszyk ilustrowany przez Artura Horowicza, który jest kierownikiem graficznym „Spitfire’a”: Świadomy praw

Wojennych RAF

Dobrze się tu sprawował.

Lecz, co za traf!

Przez Kanał wpływ

PAF z Francji emigrował...

Wyszło na jaw,

Że błędzi RAF,

I było wiele krzyku:
Lotniczych sław
Ma więcej PAF
I więcej pułkowników!
Wcielono więc
do PAF-u RAF
Miast wcielić PAF do RAF-u.
Przybyło gaf,
Przybyło spraw,
Instrukcji, paragrafów...
Gdzie dawniej RAF,
Dziś rządzi PAF:
Papiereków - jak w „Regionie”!
Wśród skał i raf
Przez mętny staw
Protekcji PAF nasz płynie...
Dumny jak paw
Jest teraz PAF,
Rozwija się wspaniale.
O, zbaw nas, zbaw
Od owych sław,
Ujejski generale!
Niech wróci RAF,
Bo zbrzydł nam PAF:
My chcemy bić się, latać!
Hetmanów spław,
Niech idą haw
W cywilu buty latać!

Następny numer „Polskiego Spitfire’a”, zapowiedziany na piątego października („jeśli okoliczności pozwolą”), nigdy się nie ukazał, ponieważ tymczasem przeprowadzono dochodzenia w sprawie numeru pierwszego, a gdy redaktor naczelny wziął na siebie całą

winę, przypisując tylko sobie autorstwo wszystkich tekstów, odkomenderowano go niezwłocznie do „Rezerwy Sił Zbrojnych”, tj. na tzw. „Wyspę Wężów”.

Ta szkocka wysepka naprawdę nazywa się Butę, leży bardzo blisko stałego lądu, w zatoce Clyde, na wysokości Glasgow, a jej „stolica” - Rothesay - jest niewielką miejscowością turystyczno-wypoczynkową. Maleńki port oraz śródmieście z rynkiem i townhallem (ratuszem) otaczają szeregi jednakowych pensjonatów z jednakowymi ogródkami. W każdym ogródku jest grządka astrów i nagietek, łysiejący żywopłocik z ligustru i kawałek wydeptanego trawnika, na którym stoją koszykowe albo metalowe fotele. W niektórych - także gliniane muchomory i krasnoludki pomalowane olejną farbą.

Każdy pensjonat, czyli „private hotel”, prowadzą dawno przekwitłe Szkotki, na których urodzie (nawet zanim uwiędły) dobry Pan Bóg musiał poczynić nieliczne oszczędności.

W każdym pensjonacie jest od kilku do kilkunastu pokoi, a w każdym pokoju mieszka jakiś Polak (albo dwóch Polaków, jeśli się tam mieszczą dwa łóżka).

Znakomitą większość polskiej „Rezerwy Sił Zbrojnych”, jak oficjalnie nazywa się „zesłanych” na Wyspę Wężów, stanowią oficerowie, ale nie brak też osób cywilnych lub raczej byłych mniej czy też bardziej ważnych osobistości, do których należą np. b.

wojewoda Grażyński, paru sanacyjnych dziennikarzy i polityków. Oficerowie to przeważnie b. legionieści z Pierwszej Brygady lub z II Oddziału Sztabu, albo osobnicy niepewni politycznie, jak ja, i wreszcie inwalidzi lub renciści w stanie spoczynku.

Janek Petrażycki, major obserwator, strasznie poczciwe chłopisko, które „dowodzi” siedemdziesięciu lotnikami, jest właśnie takim wysłużonym rencistą. Ma postać Donkiszota, sympatyczną, niebywale piegowatą gębę, rude włosy, brwi i rzęsy oraz serce z łatwo topniejącego wosku.

Pyta mnie, czym się naraziłem wysokim władzom, więc pożyczam mu drugi, ocalony przed konfiskatą egzemplarz „Spitfire’a”, pod warunkiem, że nie „użyje go do szerzenia wrogiej propagandy wśród tutejszych czarnych owiec.

Zwraca mi go nazajutrz.

- Zawsze byłeś pyskаты i zawsze cię ponosiło, no to masz... Wyobrażam sobie, jak niektórych starszych panów zła krew zalewała, kiedy to czytali! Diabli wiedzą, jak długo cię tu będą - konserwować, więc gdybyś czasem chciał odetchnąć innym powietrzem, możesz sobie na parę dni pojechać nawet do Londynu. Naturalnie musiałbym zaręczyć, że wrócisz.

- Oczywiście, że wrócę. Dziękuję ci.

Ale w najbliższych dniach nigdzie się nie wybieram. Zmieniam tylko mieszkanie w pensjonacie na prywatnie odnajęty pokój w śródmieściu, żeby czuć się bardziej „u siebie” i nie być zmuszonym do nieustannego obcowania z ludźmi, których rozmowy mnie nudzą i drażnią.

Poza tym zwiedzam malowniczą wyspę Butę, którą można w ciągu dwóch godzin

objechać autobusem, pływam w krytym basenie miejskim, uczę się angielskiego, piszę długie listy do Polski i do Francji oraz opracowuję memoriał w sprawie audycji Radia Polskiego W Londynie, audycji, na które w głównej mierze składają się przemówienia ministrów naszego emigracyjnego rządu z prof. Stanisławem Strońskim na czele.

- Znowu zaczynasz - mówi Janek Petrażycki przeczytawszy ten elaborat.

- A co, może nieprawda? Radio Polskie powinno być źródłem informacji dla kraju, dla tamtejszej prasy tajnej - o tym, co się tu dzieje, o wojsku, o lotnictwie, o prawdziwej sytuacji wojennej, o bieżących wiadomościach z prasy brytyjskiej - nie o prześladowaniach, jakim pod rządami sanacji podlegał ten czy inny opozycyjny działacz polityczny, bo na te sprawy będzie czas po wojnie. A oni...

- A oni cię za to po łbie! Właśnie dlatego, że masz słuszość. Komu ty chcesz to posłać?

- Strońskiemu i kilku innym, a także Sikorskiemu.

- Sikorskiemu... bagatela! Nawet do niego nie dojdzie.

- Znam człowieka, który mu ten pasztet dostarczy. W przyszłym tygodniu za twoim poręczeniem pojedę do Londynu, żeby to zawieźć.

- No, jak nie możesz usiedzieć spokojnie, żeby o tobie zapomnieli, to jedź.

„Siedziałem spokojnie” więcej niż trzy tygodnie, ale już mi się sprzykrzyło. Tym bardziej że właśnie z Lizbony nadeszła depesza od Krystyny z wiadomością, że nie może dostać wizy brytyjskiej...

Jadę więc do Londynu: po pierwsze, aby przemyścić swój memoriał, po drugie, aby szturmować o tę wizę, której wydanie władze brytyjskie uzależniają od zgody władz polskich.

Kilkakrotnie w ciągu dnia i znacznie częściej nocą niemiecka Luftwaffe bombarduje Londyn. Wyją syreny alarmowe, ludzie z niepokojem spoglądają w niebo, a potem, gdy zaczyna grzmieć artyleria, rozlega się narastający świst spadających bomb i coraz bliższy grzmot wybuchów, śpieszą do schronów ulicznych i do głębokich czeluści kolei podziemnej. Przez opustoszałe ulice pędzą ciężkie wozy straży ogniowej, przelatują samochody policyjne i karetki pogotowia ratunkowego.

Wieczorem i w nocy olbrzymie miasto spowijają ciemności. Szczelnie zasłonięte okna domów, przyćmione latarnie, autobusy i taksówki z reflektorami w blaszanych kapturach, które przepuszczają tylko nikłe smugi światła, na pół oślepe, ledwie widoczne pod niebieską farbą wielkie litery U przy zejściach do stacji undergroundu. Ale na ulicach trwa ruch, gwar, na zaśmieconych o tej porze chodnikach roją się tłumy, a na jezdniach płyną potoki pojazdów, wzbierające i zagęszczające się, gdy je zatrzymują czerwone światła u przecznicy. Wbrew dobrym radom na plakatach: Go early home and so to bed!

(Idź wcześniej do domu i do łóżka), londyńczycy - przynajmniej ci z centralnych dzielnic

-

właśnie teraz, od zmroku do zamknięcia wyszynku piwa i whisky, spotykają się w barach, a potem spacerują, przystają i omawiają wypadki minionego dnia. Znudzone sobą pary „sweetheartów” włączają się milcząc i wzdychając, w poszukiwaniu ustronnej bramy, w której mogłyby wymienić parę obowiązkowych pocałunków „na dobranoc”, kina w przerwie między seansami wyrzucają z ocienionych portierami wejść i wchłaniają przez nie widzów, grupki żołnierzy gapią się, łażą tam i z powrotem, nie wiedząc, co zrobić z wolnym czasem.

I oto znów zaczynają wyc syreny. Z miejskich parków, z nie zabudowanych placów na peryferiach, ze stanowisk

obronnych dokoła miasta sięgają w niebo srebrzyste miecze potężnych reflektorów, pochylają się to w tę, to w inną stronę, krzyżują się, obmacują obłoki, wyławiają z ciemności drzemiące wysoko cielska balonów zaporowych, skłaniają się nisko, to znów zbiegają się w stożki celując w zenit, gasną i zapalają się znowu. Gdzieś daleko grzmi artyleria, od strony doków nad Tamizą ujadają działa przeciwlotnicze, a z góry poprzez ten huk i rejwach sączy się, prószczy coraz bliższy, coraz wyraźniejszy warkot wielu silników.

Lecą!

Ludzie biegną do schronów, u skraju jezdni zatrzymuje się rzeka samochodów, gasną latarnie, ciemność gęstnieje i tylko na niebie trwa pogoń reflektorów, a raz po raz błyska się tam, iskrzy i trzeszczy od pękających pocisków.

Lecą, widać ich! Lśniące w blasku białego światła sylwetki bombowców płyną w szykach bojowych...

Gwizd, skowyt i huk, a potem łoskot walących się domów! Coś bębni, gruchoce po dachach, po asfalcie ulicy, brzęczą, sypią się szyby, pełgają, trzaskają małe fosforowe bomby i nagle krzyk: Fire! - Pali się!!

Pali się na Soho, czerwone łuny biją w niebo nad Deptford i Southwark, płonie City... Znów przeraźliwie dzwoniąc pędzą czerwone wozy straży ogniowej i białe karetki pogotowia, a tam w górze, ponad zaporą balonów walczą myśliwcy: Anglicy, Polacy, Czesi i Francuzi.

Londyn broni się. Jego lotnicy giną w walkach, ale zadają także śmiertelne ciosy.

Każdy nalot bombowy kosztuje Niemców trzecią część maszyn, które w nim biorą udział.

W porannych gazetach, wiadomościach dziennika radiowego podaje się straty własne i nieprzyjacielskie, ranni są w szpitalach, a ci, co uszli cało ze zburzonych domów, otrzymują doraźną pomoc, zastępcze pomieszczenia, i życie miasta toczy się dalej.

Natychmiast po odwołaniu alarmu brygady robocze przystępują do usuwania zatorów i gruzów, naprawiają kanalizację i wodociągi, łączą zerwane kable i przewody prądu elektrycznego, wymieniają popękane rury gazowe, zasypują leje po bombach i pokrywają

je świeżą warstwą asfaltu, a potok samochodów i autobusów płynie zmienioną trasą przez sąsiednie ulice, omijając uszkodzone arterie, o czym uprzedzają pasażerów ogłoszenia na przystankach.

Koło południa ruch kołowy wraca do normy i tylko szczyrby w rzędach kamienic świadczą o tym, że spadły tu ciężkie bomby Luftwaffe.

Londyn wierzy w zwycięstwo: Anglia może przegrać wszystkie bitwy z wyjątkiem ostatniej! A ostatnia inwazja zakończona zdobyciem Londynu zdarzyła się tu w roku 1066...

Jak łatwo to było przewidzieć, ani mój elaborat, ani rozmowa z oficerem do zleceń Naczelnego Wodza, generałem Malinowskim, dotycząca wizy, nie odniosły żadnego skutku. Wobec tego postanowiłem - przynajmniej w tej drugiej sprawie - sięgnąć wyżej.

Posługując się słownikiem i samouczkiem, w niezdarnej angielszczyźnie napisałem list do Jej Królewskiej Mości. Polecony! Zaadresowany do Buckingham Pałace w Londynie. Z prośbą, żeby JKM zechciała nakłonić odpowiedni urząd `do wystawienia wizy brytyjskiej dla mojej żony.

Janek pękał ze śmiechu, kiedy mu o tym powiedziałem, ale urzędniczka na poczcie nawet nie mrugnęła okiem wydając mi receptę.

Potem znów upłynęło kilka tygodni i nagle zostałem wezwany do Londynu.

- Jak cię zamkną w kryminale, napisz do mnie gryps - powiedział Janek Petrażycki.

Obiecałem, że napiszę, ale ominęła mnie ta okazja: dostałem „posadę”, lub raczej polecenie stworzenia sobie posady kierownika Wojskowej Rozgłośni Radiowej przy Biurze Propagandy Naczelnego Wodza. Miała to być rozgłośnia nr 1, co powinno nasuwać przypuszczenie, że będzie ich więcej, lecz mnie osobiście nasunęło uboczną myśl, że mój „Spitfire” też miał tylko numer pierwszy...

Oczywiście zorganizowanie wojskowego programu radiowego oraz jego emisja z anteny nastroczają znacznie większe trudności niż wydawanie satyrycznego pisemka w dwóch egzemplarzach. Potrzebna jest do tego m.in. stacja radiowa i parę innych dość kosztownych urządzeń, nie mówiąc już o personelu autorskim, technicznym i administracyjnym, o odpowiednim lokalu, a przede wszystkim - o zezwoleniu rządu Wielkiej Brytanii na taką imprezę.

Major M., szef Wydziału Propagandy, z którym omawiam te sprawy, rozporządza na razie zaliczką w kwocie dwustu funtów i w ogóle „nie wyobraża sobie, od czego trzeba zacząć”, ale w przyszłości - „jak pan coś wymyśli” - obiecuje lokal, kilka etatów i budżet stosowny do działalności tej placówki. Ma także w perspektywie wóz transmisyjny do nagrań w terenie, jeden z dwóch, które ewakuowano z Warszawy we wrześniu 1939.

- Gdzie są te wozy?

- W Portugalii. Ale czyni się starania, żeby je przetransportować do Londynu.

Jeden dla ministra Strońskiego, drugi dla pana.

Przypuszczam, że z przybyciem wozu będą mniejsze trudności niż z przyjazdem Krystyny, ale tak czy owak ta perspektywa zdaje mi się raczej odległa...

Tymczasem więc próbuję „coś wymyślić”, co miałoby sens bez własnej stacji, bez studia i jeszcze paru innych dość kosztownych urządzeń oraz co - przynajmniej do pewnego stopnia - usprawiedliwiłoby nazwę Wojskowej Rozgłośni.

Najpierw jadę do Glasgow kołatać w tamtejszej dyrekcji BBC o polski program lokalny dla I Korpusu. Zdaję sobie sprawę, że niewiele zyskam, bo przecież takie rozmowy powinien prowadzić ktoś na znacznie wyższym szczeblu, nie ja!

Szkocki dyrektor jest człowiekiem życzliwym, lecz - na początek - zgadza się tylko od czasu do czasu użyczać mi dziesięciu lub piętnastu minut na swojej antenie, co oczywiście nie załatwia sprawy. Mimo to montuję kilka, okolicznościowych audycji z udziałem zespołu teatru żołnierskiego, który w tym celu major M. poddaje memu zwierzchnictwu. Ale taka marginesowa dorywcza działalność w zestawieniu z nazwą „Rozgłośnia Radiowa Nr 1” jest po prostu upokarzająca...

Jadę więc znów do Londynu szturmować o ten wóz transmisyjny i rozejrzeć się w Polskiej Sekcji BBC, która nadaje regularne programy po polsku. Kierownik owej sekcji -

dla odmiany Irlandczyk - jest równie życzliwy jak Szkot z Glasgow, lecz jego możliwości są jeszcze bardziej ograniczone.

- Gdyby pan mógł dostarczać mi gotowych nagranych na płytach reportaży z życia polskich oddziałów wojskowych w Szkocji, a przede wszystkim z polskich dywizjonów lotniczych, mógłbym je wykorzystać w naszym programie. Pod warunkiem, że będą aktualne, ciekawe i że ich treść nie będzie naruszała tajemnicy wojskowej. To, co nam w tym zakresie dostarcza London Transcription Service, niestety rzadko bywa dla nas przydatne...

Nie słyszałem dotychczas o London Transcription Service, specjalnej instytucji stanowiącej niejako pomocniczy wydział BBC do nagrań na płytach dokumentalnych reportaży z terenu, przemówień mężów stanu i ważnych osobistości, a także utworów propagandowych i słuchowisk.

Nie mogę oczywiście robić konkurencji owej instytucji (choćby dlatego, że nie mam aparatury do nagrywania płyt, a „mój” wóz transmisyjny nadal jest w Portugalii), więc z kolei w odległej dzielnicy odnajduję wiktoriański manor house z czerwonej cegły, w dużym ogrodzie, a dotarwszy wreszcie do sekretariatu, dyplomatycznie i skromnie proszę o przyjęcie mnie przez kierownika oddziału polskiego LTS, któremu chciałbym zaofiarować swoje usługi.

Kierownikiem - raczej kierowniczką - okazuje się pani Anna M., obywatelka brytyjska pochodzenia polskiego. Jest szczupła, zgrabna, ma zielone oczy, kruczycie włosy i bardzo czerwone usta. Wygląda na Egipcjankę - tak wyobrażałem sobie córkę faraona, która znalazła ukrytego w sitowiu Mojżesza - ale jej dwór, to jest personel oddziału, składa się

tylko z dwu służebnic: sekretarki i maszynistki. Reszta - aparatura, samochody i obsługa techniczna - pozostają w dyspozycji samego władcy i jego kapłanów, lecz nie ma trudności w ich wypożyczaniu.

Rozmawiamy po polsku i szybko dochodzimy do porozumienia. Moja propozycja współpracy - na razie w charakterze organizatora i reportera nagrań na polskich stacjach lotniczych - zostaje przyjęta niemal entuzjastycznie (zwłaszcza że nie pociąga za sobą żadnego obciążenia budżetu LTS!) Zielone oczy i ładne, wesołe usta uśmiechają się do mnie trochę prowokacyjnie; zdaje mi się, że współpraca będzie harmonijna i przyjemna.

- Ja też tak myślę - mówi córka faraona.

Miasto Perth, stolica, hrabstwa Perthshire, liczy około czterdziestu tysięcy mieszkańców. W średniowieczu był tu zamek królów szkockich - jedna z ich licznych rezydencji - ale został zniszczony, zdaje się w XVII wieku, i od tego czasu Perth nie odzyskało dawnego splendoru. Dopiero teraz przeznaczono je na duży garnizon wojskowy, a ponadto mają tu swą siedzibę trzy wojskowe czołówki polskie: teatralna, filmowa i radiowa, szumnie i bezpodstawnie mianowana Rozgłośnią Radiową Nr 1.

Teatr żołnierski - raczej zespół estradowy, na pół amatorski - opiera się na wykonawcach dawnej „Wesołej Fali” z rozgłośni lwowskiej, ze Szczepkiem, Tońkiem, Włada Majewską i głównym autorem tekstów „Tolem” Budzyńskim. Dołączyło do niego jeszcze kilkoro innych, sklecieli program i jeżdżą po Szkocji dając przedstawienia dla naszych wojaków. (Trzeba zresztą przyznać, że te spektakle pod każdym względem przewyższają to, co pokazują Szkotom ich wojskowe teatrzyki rewiowe.) Czołówką filmową dowodzi por. Rochowicz, dobry fachowiec, który jednak na razie - podobnie jak ja - nie rozporządza sprzętem technicznym oraz personelem.

Moja Rozgłośnia jest w położeniu o tyle gorszym, że mjr M. kieruje do Perth techników (w tej liczbie inżyniera Schona, który był w Polsce dyrektorem technicznym prawdziwej rozgłośni), specjalistów od nagrań i transmisji oraz b. kierownika muzycznego z Polskiego Radia, por. Kołaczkowskiego. Oczywiście nie mają tu nic do roboty, a ja nie mam czasu, żeby się nimi zająć...

Nie mam nawet czasu na przeniesienie się z Wyspy Węzów, bo ustawicznie jestem w rozjazdach. Dopiero na Wilię wpadam do Perth, gdzie spotyka mnie radosna niespodzianka: Krystyna przyjechała, czeka na mnie w Rothesay!

A więc królowa... Prawie jak w bajce dla grzecznych dzieci! Oto pewnego dnia Group Captain (podpułkownik) Royal Air Force P.T. Chamberlayne, attache lotniczy Ambasady Brytyjskiej w Lizbonie, zaprasza Mrs Christine Meissner do swego biura, aby jej oświadczyć, że otrzymał z Foreign Office polecenie natychmiastowego wysłania jej do Wielkiej Brytanii. (Oczywiście - jeśli Mrs Meissner wyrazi na to zgodę.) - Foreign Office działa w tym wypadku na specjalne życzenie Jej Królewskiej Mości - dodaje zachęcająco.

Mrs Meissner nie próbuje się opierać życzeniom Jej Królewskiej Mości, ale... nie ma wizy.

- Ach, to się zaraz załatwi. Gorsza sprawa jest z miejscem w samolocie: będą wolne dopiero za kilka tygodni. Radziłbym pani odbyć podróż statkiem.

Mrs Meissner i na to się zgadza. (Przecież Niemcy zatapiają nie wszystkie statki państw neutralnych, a s/s „Belgia” pływa pod flagą szwedzką.) Siódmego grudnia G/C Chamberlayne odwozi protegowaną JKM do portu i poleca ją kapitanowi s/s „Belgii”, który czuje się zaszczycony obecnością pasażerki o takich koneksjach.

Podróż - przez Gibraltar i het, w pobliżu Azorów przez Atlantyk, a potem na północ, aż do portu Oban w Szkocji - trwa przeszło dwa tygodnie. Morze jest burzliwe, niemieckim Junkersom i okrętom podwodnym udaje się zatopić parę statków z konwoju, ale s/s „Belgia” wychodzi cało z tych przygód. Krystyna nie ulega chorobie morskiej, apetyt jej dopisuje, dwaj przystojni dyrektorzy¹ wydziałów Polskiego Radia z Warszawy starają się ją oczarować współzawodnicząc z kapitanem, który do każdego posiłku przysyła przez stewarda specjalnie dla niej („Tylko dla Mrs Christine”) karafkę francuskiego koniaku.

Opieka królowej, kapitana i dyrektorów kończy się jednak na dworcu kolejowym w Oban. Trzeba dojechać do Rothesay, przesiadając się w drodze do innego pociągu i na prom w Wernyss Bay. Jak się nie umie mówić po angielsku, nie jest to łatwe przedsięwzięcie...

Ale bajki dla dzieci zawsze kończą się dobrze: gdy z bijącym sercem otwieram drzwi mego pokoju, Krystyna budzi się ze snu na moim łóżku i uśmiecha się do mnie przez napływające łzy wzruszenia. Zaczynam wierzyć w rumuńskie wróżby z fusów po kawie!

4.

Wielka Brytania nadal przegrywa kolejne bitwy: w Libii, w Grecji i na Krecie.

Potężna machina wojenna Hitlera toczy się przez Europę i Afrykę Północną, miażdży Jugosławię i Grecję, zagraża Egiptowi i drodze przez Kanał Sueski, zniechęca atakuje Związek Radziecki i wdziera się aż na przedpola Moskwy, Leningradu i Rostowa. 7

grudnia 1941 lotnictwo japońskie niszczy flotę wojenną i bazę Stanów Zjednoczonych Pearl Harbor.

Dopiero od połowy roku 1942 szale zwycięstwa zaczynają się wahać: wprawdzie na froncie wschodnim armie niemieckie osiągnęły Don, zdobyły Rostów i podeszły pod Stalingrad, ale w Afryce Montgomery zwycięża pod El Alamein, ósmego listopada następuje lądowanie korpusu brytyjsko-amerykańskiego w Maroku i w Algierze, a dwiętnastego zaczyna się przeciwnatarcie radzieckie pod Stalingradem, w którego wyniku trzy stutysięczna armia niemiecka zostaje otoczona. »-.

Już w połowie września 1940 (z czternastego na piętnasty) polskie załogi wzięły udział w nocnej wyprawie bombowej z terytorium Wielkiej Brytanii. Nazajutrz polscy myśliwcy zestrzelili nad Anglią dwadzieścia sześć samolotów niemieckich, nocą z 23 na 24

marca 1941 dywizjon 301 po raz pierwszy bombardował Berlin, a pierwszego listopada zaczęły się loty polskich załóg do kraju ze zrzutami broni. W roku 1942 (w maju) w nalocie na Kolonię uczestniczą sto cztery samoloty polskich dywizjonów bombowych. Do końca tego roku nasi myśliwcy zestrzelili pięćset samolotów nieprzyjaciela.

Dowództwo Polskich Sił Lotniczych

Londyn, 20 II 1941

Kpt. pil. Janusz Meissner

Zawiadamiam, że prośba Pana Kapitana o przydział w jakimkolwiek charakterze do personelu latającego nie może być spełniona ze względu na wynik badań lotniczo-lekarskich oraz znacznie przekroczoną granicę wylatanych godzin.

Z r. L. Schul

Szef Sztabu Polskich Sił Lotniczych

Dowództwo Polskich Sił Lotniczych

Londyn, 1 IV 1944

Kpt. pil. Janusz Meissner

Zawiadamiam Pana Kapitana, że Dowódca Lotnictwa w porozumieniu z Naczelnym Dowództwem RAF przyznał Panu status lotniczego korespondenta wojennego.

Po odbiór legitymacji należy zgłosić się osobiście w Dowództwie Polskich Sił Lotniczych.

Z r. L. Schul

Szef Sztabu Polskich Sił Lotniczych

Wielka Brytania spoczywa na głębokim fundamencie tradycji; na fundamencie, który budowano w ciągu wieków, nie zawsze z sensem, używając do tej budowy przeróżnych materiałów, bez żadnego planu, wznosząc główne, solidne filary wspierające ważne dziedziny życia obok dziwacznych, śmiesznych filarków, które dziś należałoby usunąć czy też wymienić, bo podpierają tylko przesady lub po prostu przeszkadzają we współczesnym życiu.

Ale któż odważy się podjąć taką decyzję i potrafi ją zrealizować?...

Jeden z moich tutejszych znajomych z tzw. „wyższych sfer” utrzymuje, że obywatele tego państwa to czterdzieści siedem milionów bardzo głupich baranów rządzonych przez dziesięć tysięcy bardzo mądrych pasterzy. Wątpię, czy tak jest istotnie: wprawdzie niejedno przemawia za tą lapidarną tezą, lecz chyba więcej jej przeczy. Zresztą ci „pasterze” sami, bez upartych „baranów”, nie zdołaliby obronić Wyspy Ostatniej Nadziei przed najazdem Hitlera i między innymi dlatego często muszą ustępować także w sprawach zachowania Tradycji...

Tak na przykład ów legendarnie wygodny home - dom, czy choćby niewielki domek, w którym Anglik, Szkot czy Walijszyk chowa się ze swą najbliższą rodziną jak ślimak w muszli, nazywając go swoją twierdzą. Dom - zgodnie z odwiecznymi zwyczajami - wyposażony w kominki, które odgrywają w życiu rodziny nie byle jaką rolę i którym z tego powodu należy poświęcić nieco więcej uwagi, niż poświęca się naszym poczciwym piecom i bardziej nowoczesnym kaloryferom.

A więc kominek służy do dwóch celów niewątpliwie pożytecznych. Po pierwsze - daje złudzenie ciepła w pokoju i tym sposobem zwabia tam zmarzniętych domowników podtrzymując życie rodzinne. Po wtóre - ponieważ przewód kominowy zawsze zbudowany jest w pionie zewnętrznej szczytowej ściany domu - znakomicie osusza tę ścianę, w odróżnieniu od pozostałych, zwykle wilgotnych.

Neutralną stroną tego starożytnego urządzenia jest fakt znany od dawna na kontynencie, że dziewięć dziesiątych kalorii wyzwalanych przy spalaniu węgla ucieka przez pionowy przewód i ogrzewa głównie niebo nad Zjednoczonym Królestwem. Nikomu to jednak nie szkodzi. Natomiast już chyba na niekorzyść kominka należy zapisać, że prawie wszystkie dziewczęta z middle class mają odmrożone nogi.

Odmrożone dlatego, że przyszedłszy do domu wprost z ulicy, po której hula zimny wiatr miotając mokrym śniegiem i deszczem, każda przede wszystkim staje jak najbliżej przed kominkiem, przodem do grona rodzinnego, tyłem do ognia, aby ogrzać zmarznięte łydki. Dlatego również, że wprost od kominka śpieszy na randkę ze swym boy friendem i godzinami marznie z nim na ławce w parku albo we wnęce bramy.

Ponadto mam do zarzucenia kominkom, że dymią przy każdym silniejszym porywie wiatru; że raz po raz gdzieś z góry urywa się w nich osad tłustej sadzy, spada na

palenisko i gęstą chmurą bucha na cały pokój; że codzienne wybieranie popiołu może doprowadzić człowieka do rozpacz, a mieszkanie do jednolitej szarości pod warstwą pyłu; że wreszcie - przy wojennych ograniczeniach zużycia węgla - zimno jest w takim brytyjskim domu jak w psiarni.

Czyszczenie i codzienne przygotowanie kominka do jego funkcji towarzysko-rodzinnych i grzejnych należy do gospodyni (lub w zamożniejszych sferach - do służącej); podtrzymywanie ognia - wyłącznie do pana domu. Gdyby komuś z gości - nawet spośród bardzo zażyłych przyjaciół - zdarzyło się przegarnąć pogrzebaczem ruszt lub dołożyć szczypcami kawałek węgla, zostałoby to uznane za niesłychany nietakt.

Pewien Polak usiłował raz przekonać swoją land lady, (właścicielkę domu) i jej męża o zaletach kaflowego pieca, ale - oczywiście - bez powodzenia: oboje grzecznie zgodzili się, że ten kontynentalny wynalazek jest do pewnego stopnia praktyczny i wygodny, lecz przecież kominek ma także stronę sentymentalną. Znakomita większość obywateli brytyjskich przesiaduje przed kominkiem całymi wieczorami. Patrzą w ogień.

Może oddają się wspomnieniom lub marzeniom (choć podobno ludzie tak pozbawieni wyobraźni jak Brytyjczycy nie potrafią marzyć), może po prostu wypoczywają nie myśląc o niczym i milczą? Dość, że im jest przyjemnie.

- A cóż robią ci biedni Polacy w długie wieczory zimowe nie mając kominka?

Polak odpowiedział krótko i niezbyt grzecznie: - Jeżeli o mnie chodzi, to czytani, zamiast - nudzić się jak mops.

Wracając do kominka - lub raczej wracając od kominka - trzeba wspomnieć, że na zasadzie Tradycji nie pali się w nim w żadnym pokoju sypialnym. Toteż sypialnie są tu jeszcze zimniejsze niż reszta mieszkania, po prostu lodownie czy prosekoria! Ta niska temperatura jest zapewne jedną z przyczyn wstrzemięźliwości lub nawet opieszałości Brytyjczyków w spełnianiu obowiązków małżeńskich.

Jeżeli mają potomstwo, to tylko z pobożności. Pan Bóg przykazał ludziom, żeby się rozmnażali, więc trudno: trzeba...

Aby tę sprawę jako tako ułatwić, kobiety wynalazły hot water bottle, czyli kamienną butlę, do której nalewa się wrzątku i którą wsuwa się pod małżeńskie kołdry, koce i puchowe pierzyny. Łóżko nie jest wtedy zupełnie lodowate, ale podobno i to niewiele pomaga na rozgrzanie męzowskich temperamentów...

Notabene wkrótce po zakończeniu działań wojennych, gdy zagadnienie odbudowy zniszczonych miast stało się jedną z głównych trosk rządu Jego Królewskiej Mości, w Londynie urządzono wystawę projektów nowoczesnego budownictwa mieszkaniowego.

Domy i ich urządzenia, architektura wewnątrz itd. zostały w tych planach mądrze, funkcjonalnie i estetycznie rozwiązane. Ale brytyjskie gospodynie - housewives - oraz ich mężowie - inen in the street - zaprotestowali przeciw jednej innowacji: przeciw centralnemu ogrzewaniu. Ogłoszono więc ankietę: jakie ma być to ogrzewanie - gazowe, elektryczne czy tradycyjne - przez kominki?.. Za kominkami głosowało 85% gospodyń...

Tak więc kominek wygrał „ostatnią bitwę”, oparłszy się zwycięsko nowoczesnym pomysłem bez żadnej przeszłości i zapewne pozostanie nadal, jeśli już nie w wielkich blokach mieszkaniowych, to przynajmniej w domkach jedno-lub kilkurodzinnych, jak był w nich od wieków.

Mieszkamy w takim jednorodzinny domu na peryferiach Perth, u pani Christie, wdowy po jakimś miejscowym przedsiębiorcy, który osierocił ją i dwie dorastające córki.

Cottage Mrs Christie jest typowy nie tylko dla budownictwa dzielnic otaczających centra miast prowincjonalnych, ale również dla rozległych podmiejskich połaci Londynu, Glasgow czy Liverpoolu. Składa się z hallu (który jest również przedpokojem i miejscem, gdzie przyjmuje się listonosza, dostawców prowiantów, węgla itp.), z living roomu, czyli pokoju do użytku ogólnego, w którym przebywa się w ciągu dnia, i z pokoju jadalnego przylegającego do kuchni i stanowiącego połączoną z nią całość - na parterze. Na piętrze są trzy pokoiki sypialne mieszczące z trudem łóżko i toaletkę (która zawsze zasłania jedyne okno) lub łóżko i szafę oraz dwa twarde krzeselka. Również na piętrze jest łazienka, tak łą

samo zimna jak sypialnie.

Ta ostatnia okoliczność nie sprzyja higienie osobistej, przynajmniej jeśli chodzi o osoby należące do lower middle class, choćby średnio zamożne. Panny Christie poświęcają tym sprawom zaledwie parę minut dziennie: zdaje się, że wieczorem myją zęby, a rano przed wyjściem do pracy wpadają do łazienki (już w płaszczach) po to, aby mokrą myjką przetrzeć buzie...

Mężczyźni są na ogół czystszy, bo codziennie się golą, więc obmycie twarzy i szyi nie robi im wielkiej różnicy. Ale dziewczęta... Szczególnie ich łydki umalowane barwnikiem na pomarańczowo - co ma zastępować słoneczną opaleniznę - rzadko miewają styczność z wodą i mydłem. Może im szkoda tego ceglstopomarańczowego makijażu, który - choćby niedbale zrobiony - zajmuje trochę czasu i wymaga niejakiego wysiłku?

Brudne są także dzieci, i to nie tylko dzieci ludzi niezamożnych. Ale najbrudniejsi są fryzjerzy!

Nawet w dużych stołecznych zakładach fryzjerskich prawie zawsze podłoga zasłana jest włosami klientów. Prześcieradła, serwetki, ręczniki, fartuchy i kurtki obsługi zmieniane są tylko raz w tygodniu, a grzebienie i szczotki lepią się od tłuszczu, którym mężczyźni namaszczają sobie czupryny.

Ale skończmy z tym domem.

Wszystkie drzwi i okna są w nim źle dopasowane. Pomiedzy każdymi drzwiami a podłogą, nie wyłączając drzwi wejściowych, jest szpara, przez którą wieje jak diabli, ale za to mieszkańcy mają pewność, że nie zaczadzieją od swego kominka. Zresztą - dla tym większej pewności - ustawicznie wietrzą, a w ogłoszeniach pośredników kupna i sprzedaży nieruchomości podkreśla się, że dom jest airy - przewiewny...

Parkiet to luksus, na który byle kto nie może sobie pozwolić. Toteż podłogi są zwykle z nie heblowanych desek, zbitych niedbale, ze szczelinami, wznórkami i wklęsłościami powstałymi wskutek paczenia się źle wysuszonego drewna bardzo podłego gatunku. Na taką podłogę nakleja się linoleum w bardzo dobrym gatunku, na linoleum kładzie się gruby wołok, a na wołok - dywany.

Całe warstwy kurzu osiadają w tych dywanach pomimo powszechnego stosowania elektrycznych odkurzaczy. Pobory butlerów, pokojówek i kucharek są tak wysokie, że tylko ludzie bardzo bogaci mogą sobie pozwolić na stałą służbę. U rodzin klasy średniej sprząta raz lub dwa razy w tygodniu dochodząca kobiecina. Sprząta bardzo powierzchownie, więc jeśli pani domu nie należy do szczególnie pracowitych wyjątków, mieszkanie jest niezbyt czysto utrzymane.

Lśniące czystością muszą być tylko: próg domu, a raczej stopień z polerowanego kamienia przed wejściem, oraz tradycyjna mosiężna kołatka zastępująca kontynentalny dzwonek. Kołatkę czyści się codziennie aż do oślepiającego połysku jakąś pastą i miękką szmatką. Stopień szoruje się szczotką ryżową i mydłem, klęcząc na obu kolanach.

Dlaczego do tej ostatniej czynności nie używa się szczotki na drążku - nie wiadomo. Jest to jedna z tajemnic ukrytych w bezdennej głębi brytyjskiej Tradycji.

Wszystkie te cottages, a także większe, kilkurodzinne domy na peryferiach wielkich miast budowane są tandetnie, najczęściej z żółtej lub czerwonej cegły, zwykle nie tynkowane, zawsze z przewodami kanalizacyjnymi i wodociągowymi prowadzonymi po wierzchu murów, bez piwnicy, z pojedynczymi oknami. Wskutek bombardowań lotniczych całe ulice takich domów kładą się pokotem od podmuchów eksplozji, dosłownie jak szeregi domków z kart. Gdy czasem zimą chwyci kilkustopniowy mroźnik, woda w rurach „upiększających” zewnętrzne ściany zamarza na amen, a podczas odwilży rury pękają i trzeba je wymieniać. Nikomu jednak nie przyjdzie do głowy, że można by te przewody - wbrew Tradycji - umieścić wewnątrz...

Niemal przed każdym domem jest mały ogródek, zwykle urządzone w melancholijnym stylu rodzinnego grobowca na cmentarzu: żywopłot z kolczastych krzewów o liściach jak z blachy, wystrzyżony w kule, piramidy i stożki; kawałek trawnika, na którym rosną zardzewiałe, usychające tuje albo jałowce; klombik z mizernymi astrami, otoczony bukszpanem albo „kwietnik skalny” z brył betonu i gliny - ozdobiony muszlami przywiezionymi znad morza - na którym wegetują anemiczne kwiatki i sterczą okropne krasnoludki lub muchomory z cementu pomalowane olejną farbą.

Niektórzy właściciele domków po prostu brukują swoje ogródki kamieniami lub wysypują żwirem, zostawiając dwie-trzy wysepki ziemi dla dwóch-trzech róż, które się tam duszą i marnieją. Inni obsadzają dom drzewami, zapominając o tym, że młode drzewka mają zwyczaj rozrastać się w duże drzewa i tak zasłaniać okna, że blade słońce świecące czasem na wyblakłym niebie w ogóle nie zagląda do mrocznych mieszkań.

Jeśli jednak posiadacz cottage’u obdarzony jest dobrym smakiem i ma zamiłowania ogrodnicze, co - trzeba przyznać - także się zdarza, może otoczyć swoją „fortecę”

najpiękniejszymi kwiatami, opleść ściany glicynią, a wzdłuż ścieżek wyhodować łąny najwspanialszych odmian łąbinu, groszku, maków, tulipanów, chryzantem i czego tylko zapagnie. Nasiona i sadzonki w najlepszych gatunkach, narzędzia ogrodnicze i nawozy można kupić w każdym domu towarowym i sklepie ogrodniczym po bardzo przystępnych cenach.

Spośród Polaków w Wielkiej Brytanii jeśli nie co drugi, to chyba co trzeci opowiada swoim znajomym Anglikom i Szkotom, że ma w Polsce majątek ziemski.

Zwłaszcza nasi kawalerzyści niemal wszyscy są „ziemianami”. Stąd zapewne powstała legenda o Polsce „landlordów”, legenda, którą uporczywie powtarzała w pewnych okresach część nieprzychylniej nam prasy.

W ogóle Polacy - w przeciwieństwie do Brytyjczyków - skłonni są do mówienia wyłącznie o sobie, i to z wielką przesadą, zwłaszcza jeśli chodzi o przedstawianie swojej stopy życiowej. Jeśli kto w Polsce posiada trzypokojowy domek w Milanówku albo na Prądniku Czerwonym, to utrzymuje, że ma dwór, pałac lub rezydencję wiejską. Anglik natomiast - jeśli już mimochodem wspomina o swoim dziesięcio - czy dwudziestopokojowym domu w kilkuhektarowym starym parku - określa go jako smali cottage among few trees - mały domek wśród kilku drzew.

Ale zdarzają się też sytuacje odwrotne. Tak np. wśród członków zespołu „Wesołej Lwowskiej Fali” większość stanowili ludzie z wyższym wykształceniem, przy czym tylko jeden z nich miał stopień podporucznika rezerwy. Reszta na naramiennikach mundurów posiadała po jednej lub dwie belki. Szkoci uśmiechali się ironicznie, wyraźnie powątpiewając w te ich magisterskie i doktorskie tytuły, bo w Wielkiej Brytanii absolwenci wyższych uczelni automatycznie otrzymują stopnie oficerskie. Dlatego Henio Vogelfanger (popularny Tońko, z wykształcenia i zawodu adwokat) oświadczył

gospodarzom, u których kwaterował, że jest krawcem. Dobrym krawcem. Najlepszym w całym powiatowym mieście!

Uwierzono mu oczywiście, okazywano szacunek dla jego skromności i prawdomówności, bo wszak był tylko kapralem...

Skromność i umiar w mówieniu o sobie oraz powszechne poczucie humoru (nie wspominając już o wielu innych dodatnich cechach charakteru Brytyjczyków) stanowią, moim zdaniem, główną różnicę między nimi a Niemcami. Poza różnicami bowiem istnieje wiele podobieństw między tymi dwiema odroślami germańskimi.

W gruncie rzeczy Anglicy i Szkoci uważają się jeśli już nie za „nadludzi”, to w każdym razie za ludzi najwyższego gatunku. Nie mówią o tym wprost, nie głoszą tego publicznie, ale tak myślą. Dlatego do cudzoziemców odnoszą się bądź z pobłażaniem, bądź

z niechęcią. Byłem np. świadkiem niegrzecznego zachowania się jakiegoś mężczyzny w pociągu (bo przecież i to wyjątkowo zdarza się czasem w tym kraju ludzi uprzejmych).

Moi towarzysze podróży, którzy wiedzieli, że jestem Polakiem, bo byłem w mundurze z naszymi POLAND na ramionach, byli widocznie zażenowani. Gdy ów pasażer wysiadł,

starsza pani siedząca obok mnie powiedziała usprawiedliwiająco: - To z pewnością jakiś cudzoziemiec albo potomek cudzoziemca. Oni już są tacy...

Uśmiechnąłem się.

- Ja też jestem cudzoziemcem, proszę pani.

- Tak, ale pan jest Polakiem i w dodatku lotnikiem - odrzekła bez wahania. - To zupełnie co innego.

- Jest pani bardzo uprzejma - powiedziałem. - Dziękuję w imieniu wszystkich Polaków i lotników.

Gdy older lady wysiadała, wystawiłem wszystkie jej walizki na peron, aby podtrzymać tę dobrą opinię.

Brytyjczycy podobnie do Niemców piją i podobnie (choć chyba jeszcze mniej smacznie) jadają. Kuchnia brytyjska obejmuje zbiór przepisów na przyrządzenie najgorszych potraw z najlepszych na świecie produktów...

Mają też podobne mieszkania, budują podobne domki, podobnie się bawią, są tak samo sentymentalni, są równie dobrymi, choć powolniejszymi od Niemców organizatorami, są społeczeństwem równie zdyscyplinowanym jak niemieckie, jakkolwiek nie lubią wojska i wojny.

Tu właśnie kończą się podobieństwa i zaczynają różnice.

Zdaje mi się, że Anglicy jako żołnierze nie dorównują ani Amerykanom, ani Niemcom, nie mówiąc już o takich zabijakach jak Rosjanie, Jugosłowianie i Polacy.

Dlatego podczas kampanii afrykańskiej nasza Karpacka Brygada zawarła przyjaźń tylko z Brygadą Australijską, która biła się z fantazją i umiała „trzymać fason”. Australijczycy uchwalili wówczas, że po wojnie będą mieli z nami wspólną granicę, bo nadajemy się do wypitki i do wybitki, jak - oni. Anglików natomiast nie bardzo lubią...

Gdy po Dunkierce i załamaniu się Francji w czerwcu 1940 wylądowaliśmy na tej Wyspie Ostatniej Nadziei, naiwność Brytyjczyków doprowadzała nas do rozpacz.

Pomijam już nasze rozczarowanie z powodu słabości Royal Air Force, która wówczas rozporządzała zaledwie trzydziestoma dywizjonami myśliwskimi (około trzystu sześćdziesięciu samolotów). Jeszcze gorzej było z organizacją Obrony Krajowej: do walki z ewentualnymi desantami niemieckich spadochroniarzy miały służyć oddziały Home Guard złożone z kilku batalionów statecznych obywateli o siwych wąsach i wydatnych brzuskach, którzy uprawiali zabawę w skautów, czając się w opłotkach i maskując swoją obecność w „terenie” zakładaniem kępek trawy na stalowe hełmy. Na skrzyżowania dróg wytaszczano z muzeów starożytne działa, z których w ogóle nie można było (i nie było czym) strzelać. Władze postanowiły sparaliżować działania wroga przez zdjęcie tablic z nazwami stacji kolejowych, a w miastach i miasteczkach zamalowano te części szyldów sklepowych, na których była podana nazwa danej miejscowości.

- Po co?

- Bo jak tu wylądują, to się zgubią. Nikt im nie powie, gdzie są i czeka ich klęska!

Gospodynie, sklepikarze i właściciele barów nie obawiali się inwazji ani trochę.

- Nawet niech im się uda. Nawet niech tu przyjdą pokonawszy uprzednio nasz Home Guard. I co z tego? Nikt z nas nie sprzeda im nic do jedzenia i picia, więc będą musieli się poddać!

W kilka miesięcy po reorganizacji wojsk lądowych uratowanych z pogromu we Francji odbyły się w Szkocji ćwiczenia przeciwinwazyjne. Dywizja polska była „za Niemców”, a dwie dywizje szkockie „za obrońców” wybrzeża. Ćwiczenia miały rozpocząć się w południe i trwać dwie doby. Szkoty siedziały na wzgórzach, ze sztabem w jakimś zamczysku, do którego dostępu broniła rzeka, a za nią stromy, skalisty brzeg. Jedyna szosa, z mostem przez rzekę, wiła się dalej krętym parowem, który był naszpikowany artylerią niczym Somosierra. Przyjęto naturalnie, że ten most jest podminowany i że wyleci w powietrze, jak tylko Polacy zaczną natarcie.

„Ale minęło południe, minął tea time, minął wreszcie wieczór, a Polacy nie nacierali...

W sztabie szkockim wymieniano ironiczne uśmiechy, pułkownicy potrząsali siwymi i łysymi głowami, telefoniści i radiotelegrafisci grali w szachy, łącznicy pili herbatę w kantynach, kierowcy samochodów drzemali w szoferkach, a wszyscy razem cieszyli się w duchu, że u tych sławnych z wojaczki Polaków widocznie coś „nie klapuje”, że zapewne całe ich doświadczenie wojenne to gruba przesada i reklama, że przecież u Szkotów dawno wszystko gotowe, zapięte na ostatni guzik, a u Polaków bałagan i kiepska organizacja!

O dziesiątej wieczorem Szkotom się znudziło i poszli spać. Do łóżek oczywiście.

W pidżamach i z butlami gorącej wody dla ogrzania zimnej pościeli. Po wypiciu podwójnej whisky i kufelka piwa. Tylko saperzy u mostu na rzece czuwali pilnie, a na przedpolu krążyły patrole. Ale nadal panował spokój.

Nagle o pierwszej w nocy zaczęło się łomotanie do wszystkich drzwi zamku naraz, w korytarzach i na schodach ni stąd, ni zowąd pojawili się żołnierze z „Polandami” na ramionach, a w parku stanęły półkolem polskie czołgi z działami wymierzonymi w okna...

Zrobił się rwetes: sztab, częściowo już w kalesonach, częściowo jeszcze w pidżamach, wyleciał do hallu i został wzięty do niewoli przez polskiego rotmistrza; szkockich „drucików” zamknięto w łazience, a centralę i radiostację zaczęli obsługiwać Polacy według szyfrów zabranych szefowi łączności; szkockim kucharzom wydano rozkaz, by pod nadzorem polskiego podoficera ugotowali drugą kolację...

Potem polski patrol przyprowadził szkockich saperów, których zaszedł od tyłu i rozbroił na moście, a następnie poddały się kolejno wszystkie elementy czołowe i odwody obu szkockich dywizji ściągnięte w zasadzkę szyfrowanymi rozkazami przez radio i telefony.

Czterdziestoosmiodzinne ćwiczenia skończyły się w czternastej godzinie ich trwania pełnym zwycięstwem nacierających. Przyznali to zgodnie rozjemcy i młody generał,

inspektor naczelnego dowództwa, który przybył z Londynu, aby zapoznać się z polską dywizją.

Tylko sztab szkocki nie chciał się pogodzić z klęską tak Sromotną. Podczas omawiania ćwiczeń nazajutrz, pokonani generałowie oświadczyli: -, Postępowanie strony polskiej było nie fair, noc jest bowiem po to, żeby spać, nie zaś wojować, zwłaszcza gdy przez pół dnia było dość czasu na atak. Po wtóre - stare kamienne mostki, po których przeprowała się „dywizja polska, nie były w ogóle obsadzone przez obrońców, jako uznane za nie do przebycia dla czołgów. Jakim więc sposobem polskie czołgi po nich przeszły, skoro przejść nie mogły?! Jeśli wreszcie Polakom przyszło do głowy wzmacniać te mostki po ciemku, zamiast jeść kolację, to jeszcze nie powód, aby zmuszać szkockich kucharzy do gotowania stawy o godzinie drugiej po północy!

Na szczęście rozjemcy i inspektor naczelnego dowództwa byli innego zdania, a wywody sędziwych generałów nie zdołały ich przekonać. Na szczęście również wkrótce po tych ćwiczeniach przeprowadzono liczne przesunięcia i zmiany personalne w sztabach dywizji brytyjskich. Na szczęście wreszcie Hitler nie wiedział o stanie obronności Wielkiej Brytanii i nie zdecydował się na inwazję tej Wyspy Ostatniej Nadziei.

Inną, bardzo znamieną różnicą pomiędzy Brytyjczykami a Niemcami jest powszechne w Wielkiej Brytanii poczucie humoru, właściwość nie znana w III Rzeszy. W

Zjednoczonym Królestwie wolno żartować z każdego, może z wyjątkiem osoby Jego Królewskiej Mości. Ministrowie, pisarze, policja, magistraty, generalicja, duchowieństwo, arystokracja, prasa, ludzie wszelkich zawodów, wszyscy i wszystko bywa przedmiotem żartów, dowcipów, anegdot i kpin. Nikt się nie obraża o to, że ludzie śmieją się z dowcipów o nim, bo dopiero wówczas ośmieszyłby się naprawdę. Żart nie ujmuje autorytetu urzędowi, nie poniża nikogo w opinii publicznej, bo żart nie jest po to, żeby komuś szkodzić, tylko po to, żeby się pośmiać.

O jednym z wiceministrów, starszym panu, którego główną pasję stanowią wyścigi konne, krąży następująca anegdotka.

Pan wiceminister, zdyszany, zaczerwieniony wchodzi wieczorem do swego ekskluzywnego klubu, którego członkami są wyłącznie hodowcy koni i właściciele stajni wyścigowych. Jest bardzo zdenerwowany, woła kelnera, wypija dwie podwójne whisky (bez wody!) i zachowuje się tak głośno wśród śmiertelnej ciszy, że wywołuje zdumienie, a nawet zgorszenie obecnych. Jego bliski przyjaciel nie może się powstrzymać: odkłada „Timesa” i przysiadłszy się do stolika, pyta, co się stało.

- Przeżyłem szok - mówi sportsmen. - Podczas dzisiejszych wyścigów. Wyobraź sobie - w głównym biegu miał wziąć udział mój niezawodny Thunder. Kiedy wszedłem do stajni, Jack, mój starszy dżokej, właśnie zaczynał go siodłać... I nagle zwariował!
- Kto?
- Jack oczywiście. Zamiast konia osiodłał mnie, wpakował mi do ust wędzidło, wsiadł i pojechał...

- No i co?

- Właśnie!... Jechał jak skończony idiota: siódmy przyszedłem!

Spośród ministrów rządu polskiego w Londynie poczucie humoru ma tylko prof.

Stroński. Dlatego m.in. hołubi Mariana Homara, który pisuje o nim dowcipne, cięte wierszyki w „Dzienniku Polskim”. Pozostali nasi dygnitarze są obraźliwi: nie umieją właściwie ocenić dowcipu, jeśli ten dowcip zawadza o ich osoby lub resorty. Podobnie zresztą było przed wojną w Polsce, kiedy to „Qui pro Quo” napotykało przeszkody przy każdej rewii, bo „COP się obrazi, KOP się obrazi, panu S. się narazisz”... No, a już w Niemczech...

Wszystkie moje zabiegi o przydział do personelu latającego w lotnictwie okazują się daremne: przekroczona granica wieku, niepomysłne wyniki badań lotniczo-lekarskich, nadmierna ilość wylatanych godzin itp...

Tymczasem gen. Rayski - także były „zesłaniec” na Wyspę Węzów - za wysokimi protekcjami Anglików wydostał się na swobodę i lata w Grupie Transportowej między Takoradi a Kairem przeprowadzając samoloty w poprzek Afryki na Bliski Wschód. Lata jako brytyjski Squadron Leader (major), zrezygnowawszy ze swego polskiego stopnia. To ładnie z jego strony. Ale ja bym chętnie latał nawet jako szeregowiec. Niestety nie mam generalskich protekcji...

Aby choć od czasu do czasu wziąć udział w jakimś locie bojowym, postarałem się przy poparciu wpływowych kolegów oraz dyrekcji London Transcription Service o legitymację wojennego korespondenta lotniczego, co otwiera mi bez żadnych innych formalności wstęp na wszystkie stacje lotnicze. Lecę na bombardowanie portu Boulogne, potem na Dieppe, na Osnabruck... Opowiadania o tych lotach drukują „Wiadomości Polskie”, „Polska Walcząca” i czasopismo lotnicze „Skrzydła”. Poza tym nagrywam na płytach reportaże i wywiady z polskimi załogami dla LTS (na aparaturze tej instytucji, w oczekiwaniu na nasz wóz transmisyjny).

W Northolt pod Londynem stoją nasze trzy dywizjony myśliwskie: 303, 306 i 308.

Trzysta trzecim dowodzi kapitan pilot Zdzisław Henneberg, bodaj najzdolniejszy z moich uczniów, jakich kiedykolwiek wyszkoliłem.

Czekam na lotnisku, bo 303. jest w powietrzu, zapewne gdzieś nad kanałem La Manche, ale już za chwilę powinien wrócić.

I rzeczywiście, lecą! Lecą w luźnym szyku, mechanicy liczą ich spieszenie, czy aby którego nie brakuje? Nie! Są wszyscy. Schodzą niżej, zataczają krąg nad lotniskiem, kolejno lądują i odkołowują swoje Spitfire'y na zamaskowane stanowiska, a potem idą razem w stronę dowództwa. Podnieceni, roześmiani, rozgrzani walką, gestykują, opowiadają sobie wzajemnie, jak to było. I nagle „Dzidek” dostrzegł mnie z daleka, biegnie, rzuca mi się na szyję, a za nim Łokuciewski i Wojtek Kołaczkowski.

- Dzidek zestrzelił ósmego Niemca!

Cieszę się chyba nie mniej niż on. Już wtedy, w Dęblinie, wiedziałem, że będzie świetnym pilotem.

W Swinderby spotykam Antka Voellnagla, którego też nie widziałem od czasów dęblńskich, kiedy był podchorążym na kursie obserwatorów lotniczych w Centrum Wyszkozenia Oficerów Lotnictwa.

Po klęsce wrześniowej udało mu się na nie uzbrojonej łącznikowej RWD przelecieć do Węgier, stamtąd dostał się do Francji, a następnie do Wielkiej Brytanii. Jest nawigatorem Dywizjonu 301 w stopniu kapitana, ma Virtuti Militari oraz trzykrotnie Krzyż Walecznych, lecz niewiele się zmienił w ciągu tych ośmiu czy dziewięciu lat, od czasu gdy został oficerem.

Bardzo przystojny, wesoły, trochę lekkomyślny, lubiany przez kolegów, a przy tym świetny lotnik o znakomitej wiedzy w swej specjalności i - z pewnością - niepospolitej odwadze. Jakoś nieźle się spisują w polskim lotnictwie ci polscy „Krzyżacy”...

Antek lata w załodze mjra pil. Piotrowskiego dowódcy Dywizjonu Ziemi Pomorskiej (tak się ten 301. dywizjon nazywa). W dowództwie Grupy Bombowej mają o nich dobrą opinię, jak o tym świadczą liczne pochwały i cytacje wklejone do „Kroniki działań”. Ale dziś omal nie doszło do haniebnej kompromitacji podczas wyprawy na Kolonię...

Wrócili z tego zadania w fatalnym nastroju, załoga dowódcy kłóciła się między sobą, kto ponosi główną winę, a on z ironią w oczach oraz pełną gębą sandwiczów spoglądał po nich i co chwila oświadczał, że po raz ostatni uległ ich przywidzeniom.

- Ale chcieliście, to macie! Gówno w morzu zobaczyli i zaraz ważna historia: zbaczać z kursu, meldować, raportować... I przez to spóźniliśmy się nad cel.

- Tylko o cztery minuty - mówi nawigator.

- Tylko!... Jakbym nie zobaczył w ostatniej chwili tych dogasających markerów, to jestem ciekaw, gdzie byśmy wyrzucili bomby z siedmiu maszyn.

Antek wzdycha znacząco. Właśnie co do tych markerów wyrażał poważne wątpliwości, a nawet przypuszczał, że to w ogóle nie markery, tylko zwykłe flary .

Markery bowiem miały być czerwone, nie białe...

Załogi kolejno przechodzą do pokoju oficera wywiadu i składają sprawozdania. Z drewnianej twarzy Anglika, który to stenografuje, trudno wyczytać - dobrze zrobili czy źle.

Myślę, że on też tego nie wie...

Major Piotrowski oczywiście bierze wszystko na siebie.

Jest zły, że uległ namowom swojej załogi, ale to sprawa wewnętrzna. Wobec przełożonych tylko on będzie odpowiedzialny.

- To było tak - mówi marszcząc czoło. - Jak tylko wyszliśmy nad morze, o, tutaj -

pokazuje na mapie - nasz nawigator zobaczył jakieś światła w kierunku południowo-wschodnim. Wyglądało to jak reflektory samochodu, który jedzie szosą. Ale ponieważ pod nami było morze, z wrodzoną nam bystrością umysłu doszliśmy do wniosku, że to nie może być samochód.

- Słusznie - zgodził się „intelligent” .

- Ale cóż może świecić na morzu jak reflektor? - zastanawia się major. - Tylko okręt. A skądże, do pioruna, okręt, jeśli nikt nas nie uprzedzał w czasie odprawy, że będziemy mijali jakieś okręty?! Ano - jasna rzecz - okręt nieprzyjacielski, o którym nasz znakomity wywiad nic a nic nie wie. No to trzeba zobaczyć z bliska. No i zobaczyliśmy.

Pozycję już podałem. Tak, zgadza się: długość... szerokość... dwa małe okręty.

- Strzelali do was?

- Ma się rozumieć, że strzelali, nawet dosyć celnie, bo nawigator omal nie oberwał.

Pewnie chcieli nam dać do zrozumienia, że absolutnie nie życzą sobie, żeby ktokolwiek nad nimi latał. A ponieważ poza tym trochę zboczyliśmy z kursu, trzeba było poganiać. No i poganialiśmy, ale to niewiele pomogło, i nad cel przybyliśmy z czterominutowym opóźnieniem. Chmury były, a jakże. Celu nie widać. Wszystko się zgadzało, jak nam powiedziano na odprawie, tylko markery, psiakrew, się nie zgadzały...

- Co pan chce przez to powiedzieć?

Piotrowski spogląda zezem na swego nawigatora i krzywi się z niesmakiem: - Chcę przez to powiedzieć, że były białe. Nie czerwone, tylko przekłecie białe! I w dodatku już dogasały. Ale ich pozycja zgadzała, się z naszymi obliczeniami, więc zrzuciliśmy bomby na te białe markery.

„Intelligentny” podnosi wzrok i spogląda kolejno na skippera i nawigatora.

- A celnie?

- Albo ja wiem? - mówi Antek_. - Chmury były, więc nie widzieliśmy. W każdym razie i tam dawano nam niedwuznacznie do zrozumienia, że nasza obecność w powietrzu jest niepożądana. Chcę przez to powiedzieć - dodaje z przekornym uśmiechem - że Niemcy prali do nas ze/wszystkich stron. To by było wszystko.

Podobne sprawozdania składają pozostałe załogi: każda zbaczała z kursu w ślad za dowódcą, każda widziała podejrzaną okręty, każda wskutek tego spóźniła się trochę nad cel.

Idziemy do kasyna, gdzie o tej niezwyklej porze (trzecia nad ranem!) działa bar dla tych, co wracają z wyprawy, i gdzie niestrudzony gospodarz pozostawił parę butelek whisky, ale wszyscy są nieco skwaszemi. Cała historia z reflektorami okrętów na morzu wydaje się mało przekonująca...

Tymczasem telegrafistka z Pomocniczej Służby Kobiet Lotnictwa nadała zaszyfrowaną przez oficera wywiadu depezę do dowództwa Royal Navy, a nazajutrz inna dziewczyna w

mundurze lotniczym położyła na biurku adiutanta dywizjonu dwie inne depesze.

Pierwsza z nich nadeszła z dowództwa Grupy Bombowej i donosiła, że wskutek ostatniej wyprawy bardzo poważnie ucierpiały zagony marchwi i pietruszki w okolicach Kolonii, lecz stacja kolejowa jak stała, tak stoi... Druga była tej treści: „Ostatniej nocy jedna z załóg Dywizjonu 301 zauważyła u wybrzeży Anglii dwa okręty nieprzyjacielskie i zawiadomiła o tym oficera służby wywiadowczej, Inne załogi tego dywizjonu potwierdziły tę wiadomość. Meldunki te były bardzo cenne dla Dowództwa Marynarki Wojennej. Dzięki nim nasze okręty zdołały na czas przeszkodzić atakowi dwudziestu pięciu ścigaczy niemieckich na konwój brytyjski. Zatopiono cztery ścigacze nieprzyjaciela na pewno i prawdopodobnie zatopiono lub uszkodzono jeszcze siedem. Wzięto dziewiętnastu jeńców. Wyrażam podziękowanie wszystkim polskim załogom, które przyczyniły się do wykrycia nieprzyjaciela”.

Wśród załóg nastąpiło odprężenie. Tylko kpt. nawigator Antoni Voellnagel jeszcze przez kilka dni chodził jak struty: następnej nocy brytyjskie Halifaxy zrównały z ziemią stację kolejową w Kolonii. Bombardowania marchewki nie dało się już odrobić...

Mesa oficerska w Hemswell jest obszerna, wygodna i wyposażona w bardzo dobrze zaopatrzone bar. Siedzę w głębokim fotelu naprzeciw szczupłego kapitana o smagłej twarzy i czarnych oczach, który patrzy gdzieś poza mnie, jakby tam widział to wszystko, o czym opowiada przyciszonym głosem. Tylko od czasu do czasu spogląda na mnie i wtedy przerywa na chwilę, przegarnia palcami ciemne, przyprószone siwizną włosy i uśmiecha się, jakby trochę zmieszany, że przez chwilę zapomniał o mojej obecności.

Nazywa się Taras. Mieczysław Taras. Ale jeśli przeczytać jego nazwisko na wspak, wyjdzie: Sarat. I tak go sobie nazwałem, kiedy mi się zwierzał ze swoich dramatycznych przeżyć i przygód.

Był podchorążym rocznika 1929/1930 w CWOL, ale nie znałem go w tamtym okresie, bo - jak wszyscy kandydaci na oficerów zawodowych - przechodził kurs nawigatorów, a na pilotaż wrócił po praktyce w pułku, kiedy mnie już nie było w Dęblinie.

Poznaliśmy się tu, na stacji bombowej w Hemswell, po jego powrocie ze zgoła innej „praktyki” we Francji...

Och, nie będę się powtarzał: przecież każdy z czytelników tej książki czytał także „Żądło Genowefy” i „L - jak Lucy”. Tam opowiedziałem „swoimi słowami” epopeję Mieczysława Tarasa (czy - jeśli wolicie - Sarata), od zestrzelenia jego załogi nad północną Francją, poprzez pieszą wędrówkę ze złamaną stopą, aż do przekroczenia granicy hiszpańskiej.

Teraz wypada tylko dodać, że to wszystko prawda, że podczas tej długiej rozmowy osuszyliśmy butelkę whisky, na koniec wypiliśmy na „ty”, a nazajutrz odbyliśmy wspólnie dłuższy lot za sterami Wellingtona „B - jak Barbara” oraz że zostaliśmy przyjaciółmi.

Wracając jeszcze do „L - jak Lucy”, Mietek rzeczywiście pod koniec wojny przeszedł do

służby w Transport Command i sprowadzał lotem samoloty bombowe z Kanady i Stanów Zjednoczonych do Wielkiej Brytanii.

Pewnego dnia rano dostałem od niego depeszę, że z powodu „cholernej pogody”

nad Atlantykiem Północnym leci przez Azory, Maderę i Gibraltar do Londynu i ma dla mnie zacząć butelczynę „szkockiej”, więc żeby Krystyna przygotowała coś na zakąskę koło godziny siódmej wieczorem.

O siódmej go nie było, o ósmej zacząłem się niepokoić, czy nie zabłądził w tej „cholernej pogodzie”; o dziewiątej zatelefonował z odległej dzielnicy Clapham, że od dwóch godzin szuka nas po całym Londynie, stracił orientację w tej „cholernej” kolei podziemnej i nie może trafić; o dziewiątej trzydzieści wylądował w naszej willi na Mili Hill. („Tylko dzięki temu, że gołałem parę razy po drodze, bo z lotniska do was trasa jest cholernie kręta”.)

Co się tyczy jego romansu z miss Lucy, to z kolei rzeczy wszystko jest moim wymysłem pisarskim, jakkolwiek dywizjon miał istotnie bardzo ładną „chrzestną mamę” o takim imieniu. Ale Lucy wyszła za mąż za Anglika i ma już wnuki, a Mieczysław ożenił

się z równie ładną Polką, panną Stanisławą, rodem z Suwałk. No, ale samej prawdy obiektywnej nie można pisać w utworach literackich, bo to byłby podręcznik historii, a nie powieść.

Wybiegając jeszcze dalej w przyszłość, aż do okresu, w którym piszę te wspomnienia, muszę nadmienić, że Taras jest od wielu lat prezesem Związku Lotników Polskich w Kanadzie, a prywatnie - właścicielem firmy Taras Trading Co., która zajmuje się eksportem materiałów włókienniczych. Bardzo pięknych materiałów. Wystarczy obejrzyć suknie Krystyny.

Niestety wojna w powietrzu, nawet dla najlepszych lotników, nie składa się z samych zwycięstw. Wśród wielu bliskich kolegów i uczniów poległo już trzech moich przyjaciół...

W kwietniu 1941, zaledwie w kilka dni po naszym spotkaniu w Northolt, zginął

Dzidek Henneberg. Polecieli na tzw. „Mosquito” - zadanie polegające na niskich wypadach nad terytorium nieprzyjacielskie i atakowaniu celów naziemnych. Dzidek został ostrzelany celnym ogniem opl i zapewne wskutek uszkodzenia silnika musiał wodować na Kanale.

Inni piloci dostrzegli jego Spitfire'a osiadającego na falach i wezwali pomoc. Ale pomoc przybyła za późno... Zginął jeden z najlepszych pilotów polskich, świetny oficer, człowiek o kryształowym charakterze. Miał oficjalnie przyznanych osiem i pół zwycięstw pewnych, jedno prawdopodobne i jedno uszkodzenie. Był odznaczony Krzyżem Virtuti Militari oraz Krzyżem Walecznych.

Dwudziestego czwartego lutego 1942 zginął w katastrofie lotniczej na lotnisku Dywizjonu 309 por. rez. pilot Jerzy Dunin, który stale uczestniczył w lotach ćwiczebnych dla pilotów rezerwy w eskadrze treningowej 2. pułku. Bywałem częstym gościem na

polowaniach w jego majątku, Kopytówce. Wyruszając na wojnę, zostawił tam młodą żonę, która - jak się później dowiedziałem - pomagała w miarę możliwości m.in. mojej rodzinie, póki okupanci nie usunęli jej z tego folwarku. Bardzo lubiłem ich oboje...

Antek Voellnagel w końcu listopada 1941 został odkomenderowany do brytyjskiego 138. Dywizjonu (zadań specjalnych), którego działania polegały na dostarczaniu skoczków spadochronowych i zaopatrzenia bojowego oddziałom partyzantów w krajach okupowanych, gdzie rozwijał się ruch oporu. W lutym 1942 zadania te objęły także Polskę.

Antek w swoim dzienniku notuje między innymi pod datą 27 marca 1942: „Osiemnastego września 1939 opuściłem Polskę i po raz ostatni odetchnąłem jej powietrzem. Dziś przyleciałem do niej i zacząłem oddychać tym powietrzem znowu”.

Lot z bazy w Tempsford do punktu zrzutu pod Częstochową był wyjątkowo trudny i ryzykowny, zrzut musiał być bardzo dokładny. Trasa przez Danię: tysiąc sześćset kilometrów w jedną stronę, z czego więcej niż połowa nad Niemcami i krajami okupowanymi. Po drodze myśliwcy Luftwaffe i silna obrona przeciwlotnicza. I noc.

Ciemna, ślepa ziemia z wygaszonymi światłami... Ale zadanie zostało wykonane.

W dwa dni później znów do Polski, podobną trasą i tym razem z bardzo cennym zrzutem: oprócz sześciu ludzi ze spadochronami cztery zasobniki z bronią, jakieś zapieczętowane paczki i pieniądze - „fura pieniędzy”.

Nawigator pisze w pamiętniku:

„Trzydziesty na trzydziesty pierwszy marca 1942, Samolot jest jak zwykle gotowy na ostatnią chwilę (bez oblatania!). Skalkulowany czas startu godzina 19.00, załadowany 19.05, start 19.15, 19.40 opuszczamy brzeg angielski.

Jeszcze nie jest ciemno; szarzeje. Spokojnie prześliznęliśmy się nad Danią. 21.38.

Żuczek melduje ze swojej wieżyczki strzeleckiej, że ma oświetlone karabiny maszynowe, sprawdzamy wszystkie przełączniki. Są wyłączone, więc to chyba księżyc, ale on się upiera, że tak nigdy nie było.

Lecimy dalej, jeden fix godzina 21.50, drugi 22.08. Mam wszystkie dane nawigacyjne. Wchodzimy na brzeg koło Rostocku, słabo odezwała się artyleria. 22.55

mijamy Szczecin. Potem godzina rozpaczy: klucząc przed ogniem artyleryjskim, zgubiłem się w mapie i w terenie... Ale wreszcie mam!

- Rysiek, kurs 135 stopni.

Teraz wolno mijają minuty i mile, raczej już kilometry, bo weszliśmy nad Polskę: mijamy Piotrków.

- Rysiek, przypomnij sobie kolejność czynności.

- Antek, za sterem jest Budda.

- Aha, dobra. Niech pamięta, co po czym. Wszyscy uwaga! Za siedem minut będziemy nad celem. Sołtysiak, wszystko gotowe?

- Gotowe, panie kapitanie.

Po prawej stronie Końskie, na północy już widać światła obozu jeńców radzieckich. (Tych świateł nie zaciemniają). Lecimy na placówkę.

- Dajcie sygnał silnikami. Sołtysiak gotowy?

- Gotowy, panie kapitanie.

- Żuczek, żebyś policzył spadochrony.

- Tak jest!

W miejscu placówki, która ma przyjąć zrzut, niewyraźne światełka, jakby skupione na drodze i przy zabudowaniach. Wtem jedno zamrugało! Są i czerwone: nasi!

Zakręt i nalot. Decyduję się na zrzut pod lasem, o jakieś półtora kilometra od tych zabudowań i szosy, bo tuż przy nich są rozlewiska rzeczki.

- Budda, otwieraj drzwi bombowe! Sołtysiak - klapę! Nalatuujemy!

Reflektor z obozu jeńców musnął nas i skłonił się w inną stronę. Wysokość dobra, kierunek pod wiatr. Musi się udać! Dopomóż mi, Boże...

- Sołtysiak, gotowy, uwaga... uwaga... kontajnery! Poszły, a w sekundę po nich - kolejno sześć puknięć - sześć cienkich linek zerwanych przy skokach ze spadochronami..

- Rysiek, kurs 308 stopni. Żuczek, licz ilu wylądowało!

- Okay! Wszyscy wylądowali na polu pod lasem. Odetchnąłem. Wracamy.

Trochę ognia opl z Poznania. Krótka benzyna. Niewielka łaźnia artyleryjska nad Danią, potem Morze Północne, potem Anglia.

Mgła, benzyna się kończy, ale znajduję jakieś lotnisko. Po jedenastu godzinach i pięćdziesięciu minutach jesteśmy z powrotem na ziemi. I teraz okazuje się, że przez cały czas mieliśmy zapaloną tylną lampkę pozycyjną, która oświetlała Żuczkowi karabiny...

Kapitan nawigator Antoni Voellnagel zginął 21 kwietnia 1942 podczas lotu do Austrii, w pobliżu Durnbach, na południe od Monachium. Wraz z nim zginęła cała załoga polska (Zygmuntowicz, Karbowski, Mądracki, Wilmański i Wojciechowski) oraz dwaj Anglicy biorący udział w tej wyprawie: dowódca Dywizjonu 138 W/Com. Farley i Pulton.

5.

Kilka tytułów z prasy polskiej w Londynie: „Himmler znów w Polsce”.

„Rozstrzeliwanie kobiet polskich w kraju”. „Dwieście siedemdziesiąt tysięcy Polek na robotach w Niemczech”. „Hamburg w płomieniach”. „Niemcy powstrzymani w łuku Donu”. „Dlaczego nie bombarduje się Berlina?!” „O odwet za rzezie zakładników”.

„Moskwa naciska o drugi front”. „Samobójcza śmierć płka Wieniawy w Nowym Jorku”.

I ogłoszenia:

„Casa Pepe - restauracja hiszpańska znana klienteli polskiej* ze swych doskonałych specjalności. Osobiste kierownictwo właściciela”.

„Isy Geiger, znany z Cafe Splendid, koncertuje i przygrywa do tańca w kawiarni i restauracji Wilebry. Polskie melodie. Nastrój przedwojenny. Wyborna kuchnia”.

„«La Belle Meunier» otwarta również w niedzielę. Obiady, kolacje. Wina - wódki - likiery: żubrówka, pomarańczówka, benedyktyńska itp.”

„Polki odwiedzają salon fryzjerski Luigi. Mówi się po polsku, francusku, angielsku, włosku i niemiecku”.

Zaiste: tułaczka z komfortem!

Celem wypróbowania brytyjskiej doktryny działań desantowych w przyszłej inwazji na kontynent europejski, 19 sierpnia 1942 odbyła się operacja „Jubilee” polegająca na opanowaniu na pewien czas portu Dieppe (nad kanałem La Manche w Normandii), pobliskiego lotniska St. Aubin oraz miejsca postoju dowództwa 302 dywizji piechoty niemieckiej, która stanowiła załogę tego rejonu. W działaniach tych ze strony brytyjskiej wzięły udział liczne okręty, statki i barki desantowe, oddziały lądowe (około sześciu tysięcy ludzi), oddziały komandosów na spadochronach oraz prawie tysiąc samolotów. Całością sił lotniczych dowodził Air Vice-Marshal (gen. brygady) Leigh-Mallory, do którego dyspozycji Naczelne Dowództwo RAF oddało pięćdziesiąt siedem dywizjonów myśliwskich (w tej liczbie pięć polskich: 302, 303, 306, 308 i 317), sześć dywizjonów bombowych i dwa rozpoznawcze.

Obrona niemiecka składała się z dwóch dywizji piechoty (302 i 110), dwustu pięćdziesięciu samolotów myśliwskich i tyluż rozpoznawczych oraz dwóch dywizjonów bombowych.

Od świtu aż do godziny dziesiątej natarciu brytyjskiemu na ogół sprzyjało szczęście. Atak myśliwców lotem koszącym i nalot bombowców nie zdołały wprawdzie na stałe sparaliżować obrony, ale umożliwiły lądowanie komandosów pod Ailly i Bernevale oraz zdobycie baterii niemieckich. Tymczasem amerykańskie „latające fortece”

zbombardowały lotnisko niemieckich myśliwców, unieruchamiając je na parę godzin. Z innych lotnisk Niemcy także nie mogli startować aż do godziny siódmej z powodu

gęstych lokalnych mgieł.

Nie powiódł się natomiast atak lotniczy na dowództwo 110. dywizji niemieckiej w Arques-la-Bataille. Brytyjska eskadra Hurricane'ów straciła cztery maszyny rozbite przy starcie, a dwaj pozostali piloci nie odnaleźli celu. Dywizji zresztą w Arques-la-Bataille nie było: wywiad miał mylne informacje...

Około godziny dziesiątej zaczęło się główne przeciwnatarcie Luftwaffe. Do walki w powietrzu wystartowało około dwustu myśliwców Focke-Wulf-190 i Messerschmitt-109, a po rozpoznaniu sytuacji przez zwiad lotniczy, Dornieri-217 i Junkersy-88 zaczęły bombardować okręty i statki.

Polskie dywizjony myśliwskie 303 (pod dowództwem mjr. Zumbacha) i 317 (pod dowództwem kpt. Skalskiego) zestrzeliły osiemnaście procent zniszczonych w tym dniu samolotów nieprzyjaciela, a I Polskie Skrzydło Myśliwskie osiągnęło najlepszy wynik pośród całego zgrupowania RAF.

Dobrze broniły się też przed atakami niemieckich bombowców jednostki morskie, przy czym załoga ORP „Ślązak” zestrzeliła jednego Dorniera. Zatonął tylko jeden niszczyciel brytyjski (HMS „Berkeley”) trafiony bombami.

Mimo to główne siły desantu zostały odparte bardzo gwałtownym ogniem broni automatycznej i artylerii niemieckiej oraz broni pokładowej i bomb lotniczych. Nie pomogło wsparcie czołgów i zasłona dymna dwukrotnie rozwijana przez samoloty: po paru godzinach zaczęła się ewakuacja, a straty w ludziach i sprzęcie okazały się bardzo duże.

Lotnictwo alianckie wykonało podczas tej niezbyt udanej operacji dwa tysiące sześćset siedemnaście lotów (w tej liczbie polskie dwieście dwadzieścia cztery loty), Luftwaffe dziewięćset czterdzieści pięć lotów. Alianci stracili przy tym osiemdziesiąt osiem samolotów myśliwskich, dziesięć rozpoznawczych oraz osiem bombowych. Zginęło stu trzynastu lotników (w tym dwóch Polaków), czterdziestu zostało rannych. Niemcy stracili czterdzieści osiem samolotów zniszczonych i dwadzieścia cztery uszkodzone. Ich straty w ludziach wyniosły stu czterech zabitych i pięćdziesięciu ośmiu rannych.

Nazajutrz BBC i prasa podały, że „cel operacji został osiągnięty”. Ale mnie się zdaje, że to osiągnięcie wypadło bardzo kosztownie, a taktyka „wymiatania” myśliwskiego nad terytorium wroga bez potężnego bombardowania z powietrza okazała się nieskuteczna... Należy mieć nadzieję, że przecież przy decydującej inwazji Naczelne Dowództwo uniknie tych błędów. Chociaż... z tymi Anglosasami nigdy nie wiadomo.

Straty Lotnictwa Polskiego w personelu latającym wyniosły w Wielkiej Brytanii po dzień 10 lipca 1942 - ośmiuset zabitych.

A ja i moja śmieszna Wojskowa Rozgłośnia Radiowa Nr 1?

Och, działamy! Jeszcze w sierpniu 1941 odebrałem wóz transmisyjny Polskiego Radia, który przejechał pół Europy z Warszawy do Lizbony, - potem został przewieziony statkiem (via Gibraltar i Wyspy Azorskie) do Anglii, by wreszcie przebyć szosą czterysta mil z

Londynu do Perth. Za pośrednictwem zielonookiej „córki faraona” z London Transcription Service zawarłem z tą instytucją umowę, na mocy której otrzymujemy płyty do nagrań i - znów za pośrednictwem LTS - dostarczamy te nagrania do programów BBC.

Niektóre z nich nawet bywają wykorzystane...

Jako wojenny korespondent lotniczy odwiedzam nasze dywizjony bojowe i piszę - trochę dla prasy, trochę do powstającej w ten sposób książki, która będzie miała tytuł „Żądło Genowefy”.

Wszelkimi dostępnymi drogami, przez Portugalię i Szwecję wysyłam paczki dla mojej mamy, dla chłopców i Zosi, dla matki Krystyny. Paczki i listy są najczęściej adresowane do mego młodszego syna, Leszka. Ale tego rodzaju pomoc jest w Wielkiej Brytanii nielegalna, a słynna Intelli gence Service wykryła ją po kilku miesiącach, zaalarmowała odpowiedni wydział odpowiedniego ministerstwa i oto otrzymuję pocztą urzędowy list polecony od TRADING WITH THE ENEMY BRANCH (BOARD OF

TRADE), który w polskim przekładzie brzmi:

„Doszło do mojej wiadomości, że pan przysyłał lub usiłował przysyłać pieniądze i paczki do osoby nazywanej Leszek, która - jak to zrozumiałem - znajduje się na terytorium nieprzyjacielskim. Proszę, aby pan zechciał dostarczyć mi szczegółów tej sprawy, wyjaśniając, czym się pan kierował”.

Ten niezwykle uprzejmy list podpisany jest jeszcze uprzejmiej: I am, Sir, Your obedient Servant. Dwin Winson, co po polsku znaczy: „Jestem, panie, pańskim posłusznym sługą. Dwin Winson”.

Oczywiście „obedient servant” to tylko tradycyjna formułka stosowana obowiązkowo przez każdego urzędnika w korespondencji z każdym obywatelem. Pana Winsona z wydziału handlu ze stroną nieprzyjacielską (Ministerstwo Handlu) z pewnością gorszy postępowanie przekłętego cudzoziemca, który wbrew prawu posyła paczki jakiemuś „Lesckowi” do okupowanej przez Niemców Polski, ale - zgodnie z tradycyjnym zwyczajem - mieni się moim „posłusznym sługą”...

Tak czy owak odpisuję „obedient servantowi” prawie równie uprzejmie, kto zacz jest Leszek (nie - Lescek), i że będę usiłował ratować go nadal tymi paczkami.

W kwietniu 1942 cała nasza wojskowa „propaganda” przeniosła się do Edynburga.

Personel czołówek teatralnej i filmowej został rozlokowany po kwaterach prywatnych na zasadzie bilietingu, a „rozgłośnia” otrzymała osobny piętrowy dom w ogrodzie, należący do jakiejś rodziny niemieckiej, którą władze brytyjskie na czas wojny dla pewności osadziły w obozie dla cywilnych obywateli państw „osi Rzym-Berlin”.

Dom jest brzydki, przysadzisty, zbudowany w stylu berlińskim, ale jego - szpetotę osłaniają pnącza dzikiego wina, które rozrosło się aż po dach zasłaniając okna. Za to wewnątrz zupełna ruina: podłogi wyrąbane na opał, połamane ruszty w paleniskach kominków, powyrywane ze ścian rury gazowe i kable elektryczne, popalone papierosami

półki pod oknami, cuchnące, zatkałe muszle klozetowe i łazienka przypominająca źle utrzymany chlew.

Szkocki kwatermistrz, który mi ten dom przekazywał, był trochę zawstydzony.

- Widzi pan, nasi chłopcy kwaterowali tu bez oficerów, tylko z sierżantem. No, a sierżant, pan rozumie...

Nie rozumiałem, bo jeszcze wtedy zdawało mi się, że sierżant brytyjski to mniej więcej tak, jak sierżant polski, a przecież żaden nasz podoficer nie dopuściłby do podobnego brudu i spustoszenia na kwaterze swego oddziału.

Kwatermistrz usprawiedliwiał się jeszcze, że „jest wojna”, więc brak mu ludzi do uprzątnięcia tej stajni Augiasza, ale że można by wynająć sprzętaczki cywilne na koszt komendy miasta. Podziękowałem: sami szybciej i lepiej zrobimy tu porządek. Proszę tylko o przysłanie robotnika z drabiną i nożycami, żeby przyciął to wino zarastające okna na piętrze.

Ucieszył się, powiedział, że przyśle do tej roboty specjalistów z magistratu, i odjechał, a my - oficerowie, technicy i Krystyna, wzięliśmy się pospołu do dzieła i w ciągu dwóch dni zdołaliśmy doprowadzić dom do stanu używalności, a dzikiej dżungli pod oknami zasypanej zwalami popiołu, śmieci i odpadków przywrócić wygląd trawnika.

Na trzeci dzień przyjechał jeden specjalista od podcinania winorośli. Obejrzał ze mną okna, obszedł dom dookoła, upewnił się, że chcę, aby światło przenikało przez wszystkie okna, i zamyślił się głęboko.

- Wie pan co? - powiada wreszcie. - Trzeba będzie przywieźć drabinę, żeby się dostać do okien na piętrze.

- Rzeczywiście, trzeba. No, to pojechał z powrotem.

Już się tego dnia nie pokazał, ale nazajutrz koło dziesiątej przyjechali we dwóch, z drugim specjalistą. Pochodzili, pooglądali, pomedytowali i po dłuższej dyskusji doszli do zgodnego wniosku, że istotnie bez drabiny nic się nie da zrobić. O jedenastej pojechali, zapowiadawszy, że po lunchu wrócą z drabiną!

Jakoś długo tej drabiny szukali, bo zjawili się z nią o trzeciej, bardzo zmęczeni.

Usiedli na trawniku, wypalili po kilka papierosów, odpoczęli i - ponieważ dochodziła czwarta - udali się na cup of tea. Naturalnie po tej herbatce było już za późno, więc przyszli dopiero następnego dnia o dziesiątej rano. Pracowali gorączkowo do dwunastej i obskubali jedno okno, a po lunchu drugie. Ponieważ okien było dwanaście, zapowiadało się to jeszcze na tydzień. Ale po czterech dniach im się sprzykrzyło, zwłaszcza że nie umieli sobie poradzić z grubszymi pnączami i dom wyglądał, jakby go mole ponadgryzały. Więc zrobili całodzienną przerwę, zasięgnęli rady jeszcze jednego specjalisty i we trzech obdarli z wina całe piętro pozostawiając zwisające pędy na parterze. Po tym wyczynie znikli jak kamfora i nie pokazali się więcej. Tylko magistrat przysłał kartę pracy z prośbą o potwierdzenie:

„Dwaj robotnicy w ciągu sześciu dni i trzech robotnicy w ciągu trzech dni. Razem dwadzieścia jeden dni pnący po osiem godzin dziennie, czyli sto sześćdziesiąt osiem godzin”.

Ponieważ robotnik otrzymywał dwa szylingi i cztery pensy na godzinę, cała ta operacja kosztowała obywateli Edynburga około osiemnastu i pół funta, to jest tyle, ile miesięcznie zarabia urzędniczka w ich magistracie...

W Wielkiej Brytanii do każdej pracy potrzebny jest specjalista lub specjalistka. Na przykład kasjerka do inkasowania pieniędzy i wydawania reszty w restauracji. Jeżeli - taka zachoruje, jest katastrofa...

Przychodzę na lunch do wielkiego domu towarowego, w którym - jak zwykle tutaj - na najwyższym piętrze jest restauracja na sto pięćdziesiąt czy dwieście osób. Po spożyciu posiłku otrzymuje się od kelnerki rachunek i płaci się w kasie przy wyjściu. Mój rachunek wynosi pięć szylingów i sześć pensów. Przed kasą ogon, ze trzydzieści osób. Trzeba czekać..

Czekam pół godziny, trzy kwadranse... Wreszcie przychodzi moja kolej. Podaję panience z okienka banknot jedno-funtowy, bo nie mam drobnych,. Panienka liczy mozolnie, myli się trzy razy i wydaje mi za dużo reszty, więc mówię, że należy mi się tylko czternaście szylingów i sześć pensów. Sprawdza znowu, ale tym razem wypada jej, że ma wydać trzynaście szylingów i sześć pensów... Ja jednak upieram się, że o szylinga więcej.

Dziewczyna wzdycha, jeszcze raz odejmuje, kreśli, myli się i dopiero przy mojej pomocy ustala, że mam rację.

Ale co innego jest obliczyć teoretycznie, a co innego praktycznie wydać resztę: monety dwupółszylingowe, dwuszylingowe, jednoszylingowe, sześciopensówki i trzypensówki, pensy i półpensy - to za trudne na zwykły ludzki umysł. Więc jeszcze jej pomagam ułożyć z tej mozaiki kwotę czternastu szylingów i sześciu pensów, aż na koniec wszystko się zgadza. Tylko publiczność w ogonku trochę się niecierpliwi, co biedną kasjerkę bardzo martwi i nawet gniewa. 1

- I am very sorry - oświadcza cierpko. - Ja tylko zastępuję chorą kasjerkę. Ja nie jestem specjalistką!

Teraz publiczność jest zawstydzona: to przecież proste - ona nie jest specjalistką!

Nie ma obowiązku wiedzieć, że funt, czyli dwadzieścia szylingów, mniej pięć i pół szylinga równa się czternaście i pół szylinga... I długi ogon klientów cierpliwie czeka na wynik następnych obliczeń.

W innym, bardzo eleganckim magazynie uniwersalnym, do którego często zachodziłem po różne zakupy, zauważyłem, że obsługującemu windę starszemu jegomościowi (w liberii) stale towarzyszy jakiś młody człowiek, który - jak mi się zdawało - niepotrzebnie zajmuje tam miejsce. Pewnego dnia zastałem gromadę ludzi czekających przed tą windą.

Drzwi były otwarte, wewnątrz tkwił jak zwykle ów młodzieniec, ale starego windziarza nie było. Zapytałem, na co czekamy.

- Na portiera, który obsługuje windę - powiedział młody asystent. - Gdzieś go odwołano.

- A pan nie może go zastąpić?

- Oh, no, sir - odrzekł grzecznie. - Ja się dopiero uczę.

- A jak długo pan się już uczy?

- Około trzech tygodni. W przyszłym miesiącu będę już wyćwiczonym specjalistą.

Widocznie jeszcze niedostatecznie nasiąknęłam brytyjską cierpliwością, bo sześć tygodni specjalizacji w naciskaniu siedmiu guzików oraz otwieraniu i zamykaniu drzwi wydaje mi się okresem przydługim...

Tak więc z tą specjalizacją jest tu już lekka przesada. Ale ten system ma także swoje dobre strony, zwłaszcza w zastosowaniu do przeciętnych poddanych Jego Królewskiej Mości. U nas przygotowanie fachowe obejmuje bardzo szeroki zakres wiadomości, a dopiero praktyka pociąga za sobą specjalizację. Tu każdy otrzymuje tylko taką ilość wiedzy ogólnej, jaka jest konieczna do wąskiego wycinka specjalizacji. Za to ten wąski wycinek poznaje bardzo gruntownie. Wymaga to mniej czasu i wysiłku, zwłaszcza że w szkołach zawodowych uczą doskonale.

Anglicy mówią o sobie skromnie i szczerze: „We are stupid people” - „jesteśmy tępi”. Dlatego metodę nauki przystosowano tu do przeciętnej tępoty ucznia: najtrudniejsze rzeczy ujęto i podano tak, że każdy może je zrozumieć. Dawki wiedzy rozłożono tak, aby każdy przeciętniak zdołał je wchłonąć bez pośpiechu, kolejno, nie więcej, lecz i nie mniej, niż koniecznie trzeba - tyle aby dał sobie radę w swojej specjalności.

Ci, co ten system wymyślili i opracowali, są z pewnością bardzo rozumni, obdarzeni wyobraźnią, przewidujący. Ci, co mu podlegają, to tylko „stupid people”. Może jeden na dziesięć tysięcy, może jeden na sto tysięcy spośród nich się wybije, zechce rozszerzyć zakres swych umiejętności, może nawet stanie się kiedyś takim, co myśli, jak uczyć innych, takim, co opracowuje systemy.,

Zdaje mi się jednak, że specjaliści od przycinania winorośli, których mi przysłały władze miejskie Edynburga, nie zajdą tak wysoko. Chyba za krótko się specjalizowali...

Wykwalifikowany robotnik w Wielkiej Brytanii jest stosunkowo dobrze płatny, zwłaszcza że teraz, w czasie wojny, nie ma bezrobocia - przeciwnie: odczuwa się niedobór rąk do pracy. Lecz obok dzielnic robotniczych domków jednorodzinnych nadal jeszcze istnieją dzielnice slumsów zabudowanych ruderami czynszowymi, w których panuje zaduch, brud i wilgoć.

Prawda, że istnieją nowoczesne fabryki i stocznie, ale znakomita większość tych zakładów nie straciła nic z dziewiętnastowiecznego wyglądu, a w niektórych kopalniach węgla warunki pracy i bezpieczeństwa są po prostu przerażające. W brytyjskim przemyśle

przędzalniczym dopiero niedawno przestali pracować nieletni. Odpowiednia ustawa (wydana - jeśli się nie mylę - w roku 1914, a w każdym razie w XX wieku!) zabrania zatrudniać w przędzalniach dzieci poniżej ósmego roku życia... Powszechne przymusowe ubezpieczenia społeczne są dopiero w projekcie .

Fabryki są przeważnie stare, zbudowane w czasach, kiedy o zdrowie i ludzkie warunki pracy dla robotników nie dbał ani rząd, ani tym bardziej przemysłowcy. Poprawa tych warunków ciągle jeszcze jest w tyle za innymi krajami, choćby za Polską, która w dwudziestoleciu 1919-1939 zrobiła pod tym względem ogromny skok naprzód, nie mówiąc już o Szwecji, Danii czy Holandii.

Jednym z powodów takiego stanu rzeczy jest konserwatyzm przemysłowców brytyjskich zarówno w dziedzinie postępu technicznego, jak i poglądów społecznych.

Anglicy produkują bardzo solidne maszyny, obrabiarki i narzędzia, ale te urządzenia muszą się wielokrotnie razy amortyzować, muszą działać tak długo, póki nie zostaną całkowicie zużyte. Znacznie mniej solidne jest budownictwo fabryczne. Taki budynek z połowy lub nawet z początku XIX wieku to prosta szopa z cegieł i nad nią dach. Póki ta budowla stoi, zdaniem właściciela można w niej pracować, a jeśli grozi zawaleniem, to można ją jeszcze podeprzeć drewnianymi słupami i belkami. Widziałem takie budy, w których wyrabiano części samolotów, czołgi i amunicję. Trzęsie się to od pracy maszyn, porasta mchem od wilgoci i lepiej przejść na drugą stronę ulicy, gdy się taki zakład przemysłowy mija, bo naprawdę może się zawalić.

Mimo przestarzałych metod produkcji, mimo wyzyskiwania do ostateczności urządzeń i maszyn fabrycznych, mimo to wszystko wreszcie, co hamuje wytwórczość, przemysł brytyjski do roku 1939 skutecznie konkurował z wyrobami kontynentalnymi i amerykańskimi. Niewątpliwie produkty i towary „made in Great Britain” były dobre i trwałe. Pozwalało to na osiąganie przy ich eksporcie cen wyższych niż przeciętne. Z

drugiej strony surowce (poza węglem i częściowo rudą żelaza, których jest w Anglii pod dostatkiem) były tanie, bo dostarczały ich dominia i kolonie zajmujące czwartą część świata. Wielka Brytania jak żarłoczny polip od kilku wieków wysysała podbite kraje. Żyła i bogaciła się ich kosztem, wyzyskując bezwzględnie pracę kolorowych krajowców.

Utworzenie Imperium przypisuje się inicjatywie, przedsiębiorczości i wytrwałości kupców brytyjskich, którzy „potrafili objąć w posiadanie i związać gospodarczo egzotyczne, bezpańskie ziemie z metropolią”, „ Takie ujęcie sprawy jest bardzo wygodne dla uspokojenia sumień angielskiej burżuazji, która nie chce pamiętać o pod - bojach, wyzysku i handlu niewolnikami; o tym, że na każdego białego w Zjednoczonym Królestwie pracowało dotychczas wielu kolorowych w koloniach; o plemionach i całych narodach wytępionych w Afryce, w Australii czy w Ameryce tylko za to, że broniły swej wolności, i tylko po to, żeby zrobić miejsce dla białych.

Kapitan pilot Stefan Ł. z niewiadomych powodów nosi w lotnictwie przezwisko „Faraon”. (W każdym razie nie ma to nic wspólnego z „córką faraona”, kierowniczką sekcji polskiej LTS.) Stefan jest rudy, piegowaty, krępy i silny. Z obcymi nie lubi rozmawiać i na

ogół ma opinię zamkniętego w sobie mruka, ale wobec mnie - swego instruktora ze szkoły pilotów w Bydgoszczy - bywa nawet wylewny. Zwierza mi się ze swoich przygód wojennych i opowiada o nich zabawnie, choć ze śmiertelną powagą.

Mocnych trunków raczej unika, lecz jest amatorem piwa, które żłopie w nieprawdopodobnych ilościach, najchętniej na cudzy rachunek. Jest bardzo dobrym pilotem myśliwskim, w czasie kampanii wrześniowej w Polsce zestrzelił dwa Heinkle, we Francji dowodził kluczem, któremu zaliczono cztery zestrzelone samoloty niemieckie, tu, w Wielkiej Brytanii, też ma jednego na pewno i dwóch prawdopodobnych. Odbył dwie kolejki po trzydzieści lotów bojowych i teraz - zgodnie z regulaminem - odpoczywa pełniąc obowiązki kontrolera operation room w bazie myśliwskiej Northolt.

Zawiadomił mnie o tym kartką pocztową, więc - korzystając z przywileju korespondenta wojennego - pojechałem, żeby się z tym ściśle tajnym urządzeniem zapoznać. Operation room (w dosłownym przekładzie: pokój operacyjny) jest to obszerne pomieszczenie w schronie, podziemnym, zwykle w pobliżu lotniska, gdzie pracuje kilkadziesiąt osób: kilkanaście (do trzydziestu) telefonistek, kilku podoficerów, kilkunastu oficerów młodszych i kilku sztabowych. Tu zbiegają się przewody sieci obserwacyjno-meldunkowej, stąd idą rozkazy dla dywizjonów i poszczególnych samolotów działających w danym sektorze, dla artylerii przeciwlotniczej, dla kompanii balonów zaporowych, dla sieci alarmowej" dla załóg ziemnych i obrony przeciwlotniczej lotnisk. Tu przychodzą przez radiotelefon meldunki ustne z powietrza od załóg biorących udział w akcji bojowej.

Tu na wielkim stole pośrodku naklejona jest mapa całego sektora, a na niej oznaczona sytuacja lotnicza, aktualna z dokładnością do piętnastu sekund. Sytuacja samolotów własnych oraz nieprzyjacielskich.

Operation room w Northolt obsługuje całą grupę myśliwską broniącą południowo-wschodniego wybrzeża Anglii i dlatego mapa obejmuje nie tylko to wybrzeże, lecz także północne brzegi Francji i Belgii. Każdy samolot niemiecki, który wystartuje z tamtejszych lotnisk, wkrótce znajdzie się na mapie w postaci malej makietki z kolejnym numerem. Ta makietka co piętnaście sekund zostaje przesunięta o tyle i w tym kierunku, o ile i w jaką stronę ów samolot przemieści się w powietrzu.

Jeśli nad północną Francją leci wyprawa bombowa na Anglię, to na stole operation room widać ją w postaci makietek, jak mija brzeg, wchodzi nad Kanał, zbliża się... Widać, jak na jej spotkanie podrywają się z lotnisk grupy myśliwskiej dywizjony brytyjskie i polskie oznaczone innymi makietkami. Widać, gdzie się spotykają, jak rozwija się walka, ile samolotów ulega zniszczeniu, które zawracają, czy i kiedy trzeba wesprzeć myśliwców odwodami. Widać, kiedy nieprzyjaciel wchodzi w zasięg baterii przeciwlotniczych, które rozpoczynają ogień na rozkaz z operation-room, podczas gdy myśliwcy - również na rozkaz stąd - wycofują się z walki. Widać wreszcie, jak drogę powrotną bombowców odcinają świeże dywizjony myśliwskie kierowane z tego miejsca pod ziemią, gdzie pracuje sztab grupy myśliwskiej, daleko od pola walki - z operation room.

Kto przesuwają makietki po mapie i skąd wie, gdzie którą postawić? Kto i jaką drogą podaje wiadomości o rozwoju wypadków? Jak się to odbywa? Jaki umysł potrafi objąć to

wszystko naraz, uporządkować, rozeznaczyć, przełożyć na współrzędne mapy, wykonać?

- Na dobrą sprawę - mówi Faraon - to jest tak, że w środku całego interesu siedzi jeden bardzo sprytny diabeł i wszystko załatwia własnoręcznie. Inaczej by to przecież nie mogło funkcjonować.

Istotnie proces ten jest tak skomplikowany, że jego efekt wygląda na dzieło szatana albo na cud. Nie będę wchodził w jego szczegóły techniczno-organizacyjne, nie będę wymieniał poszczególnych elementów systemu łączności radiowej i telefonicznej, komórek pośrednich, stacji segregacyjnych, połączeń z wywiadem, z radiocentrałą, urządzeniami telewizyjnymi i radarowymi, z obserwatorami na wybrzeżu i na statkach itd., choćby dlatego, że stanowią one ścisłą-tajemnicę wojskową, do której nie dopuszcza się korespondentów wojennych. Powiem tylko tyle, ile sam widziałem w operation-room.

A więc dokoła stołu z mapą siedzi trzydzieści dziewcząt (naturalnie „wytrenowanych specjalistek”) z pomocniczej służby RAF. Każda ma na uszach słuchawki, a przed ustami tubę mikrofonu. Każda obsługuje tylko trzydziestą część mapy.

Każda ma pod ręką szufladę z czterema rodzajami kolejno numerowanych makietek: myśliwce i bombowce własne oraz myśliwce i bombowce niemieckie. Do każdej takiej makietki można dołączyć tabliczkę zaopatrzoną w cyfry wskazujące liczbę samolotów: dwadzieścia, trzydzieści, czterdzieści pięć czy sto lub dwieście. Jeśli więc do makietki przedstawiającej np. myśliwca niemieckiego dołączyć cyfry 3 i 6, to wiadomo, że przedstawia ona całe zgrupowanie liczące trzydzieści sześć maszyn.

Dziewczyna ze słuchawkami - jakaś kapral Grace czy plutonowy Mary - otrzymuje wiadomości dotyczące tylko tej części mapy, którą ma przed sobą. Taka wiadomość brzmi: „Piętnaście myśliwców niemieckich - pozycja G-16”.

Co kapral Grace ma zrobić?

Powtórzyć do mikrofonu to, co usłyszała (aby uniknąć pomyłki), i dodać: „To zgrupowanie ma u mnie kolejny numer taki to a taki” (np. 3). Wziąć makietkę „myśliwiec niemiecki” z numerem 3, dołączyć do niej cyfry 1 i 5 i wreszcie postawić ją na przecięciu współrzędnych oznaczonych z północy na południe literą G i z zachodu na wschód liczbą 16. To wszystko.

W piętnaście do trzydziestu sekund później Grace otrzyma następną wiadomość dotyczącą tej samej makietki: „Myśliwce niemieckie numer 3 - pozycja H-17”.

I dziewczyna przesunie grabkami swoją makietkę na przecięcie pionowej współrzędnej H z poziomą 17.

Kapral Grace nie wie, kto do niej mówi, czyj głos odzywa się w słuchawkach, skąd pochodzi wiadomość i jaką skomplikowaną drogą do niej doszła. Nie obchodzi jej, ile osób, ile czynności, obliczeń, obserwacji, pomiarów, selekcji poprzedziło, poprawiło, oeniło i wreszcie podało to, co usłyszała. Ona ma tylko tę wiadomość powtórzyć, do mikrofonu, a usłyszawszy potwierdzenie - przesunąć odpowiednią makietkę na przecięcie odpowiednich współrzędnych.

Kto inny wyciągnie z tego wnioski, a jeszcze kto inny wyda odpowiednie rozkazy z tych wniosków wynikające. Ale wyda je na podstawie jednego rzutu oka na mapę, na której trzydzieści dziewcząt co ćwierć lub co pół minuty uaktualnia całą sytuację lotniczą nad południowo-zachodnią Anglią.

„Bardzo sprytny diabeł” nie siedzi w środku tego „interesu” i nic własnoręcznie nie załatwia. Cały zespół bardzo mądrych diabłów wymyślił ten system i sprowadził obsługę poszczególnych jego ogniw do prostych czynności, łatwych do opanowania przez specjalistów na poziomie kaprali Grace i plutonowych Mary... To właśnie jest w tej sprawie genialne!

- No chyba! - mówi z dumą Faraon, jakby sam był twórcą owego systemu.

Ale zaraz skromnie dodaje ze szczerym podziwem: - Co te Żydy nie wymyślą...

Jednak gdy chcę mu podziękować za ten wgląd w ściśle tajną dziedzinę sztuki obronnej, potrząsa rudą czupryną:

- Żadne tam „dziękuję”! Stawiasz duże piwo. Tu, na miejscu, w barku. To też jest, uważasz, genialne! Może nie?

Po upływie dwóch lat i ośmiu miesięcy od początku wojny dostałem pierwszy list od mego brata, Tadeusza, datowany w maju 1942 z Londynu. Nie wiedziałem, co się z tym „matrosem” działo podczas wojennej zawieruchy, więc ucieszyłem się nadzwyczajnie, że przecież żyje, jakkolwiek nie omijały go okazje chwalebne przekroczenia progu wieczności...

„Wybuch wojny zastał go na pomoście kapitańskim s/s „Cieszyn” w Antwerpii, skąd - zgodnie z poleceniem wydanym przez polskie władze morskie - poprowadził swój statek do Londynu. Potem dowodził nadal „Cieszynem”, żeglując bez konwojów między portami angielskimi a francuskimi aż do końca roku 1939. W styczniu 1940 wysłano go drogą lądową do Marsylii, gdzie objął dowództwo s/s „Warszawy”, która transportowała wojsko z Pireusu lub Splitu do Marsylii i Bejrutu.

W tym okresie któryś z moich kolegów lotników uprawiających wojenną podróż „turystyczną” po Europie z Polski do Francji powiedział mu, że był świadkiem mojej bohaterskiej śmierci - tym razem pod Dęblinem, gdzie mnie we wrześniu zestrzeliły niemieckie Messerschmitty...

W czerwcu 1940 władze francuskie (posłuszne Petainowi) internowały s/s „Warszawę” w Bejrucie, ale już w kilka dni potem” kapitan wraz ze statkiem i załogą uciekli Francuzom do Haify, aby w pierwszych dniach lipca podpisać nowy czarter z admiralicją brytyjską. Odtąd „Warszawa”. przewoziła polskich żołnierzy zbiegłych z różnych obozów internowanych - z Mersiny (Turcja) do Haify i Port Saidu. Później -

uchodźców cywilnych. Potem - Greków. Potem - wojska brytyjskie na Cypr. Potem -

zaopatrzenie dla Tobruku. A? 26 grudnia 1941 została najpierw trafiona bombą przez włoskiego lotnika, a następnie storpedowana i zatopiona przez nieprzyjacielski okręt

podwodny. Pozostała przy życiu część załogi wraz z kapitanem dotarła do Tobruku. Po tych dramatycznych przejściach Tadek odbył nieco przydługą podróż (jako pasażer) dokoła Afryki, w kwietniu 1942 wylądował w Liverpoolu, a następnie dowiedział się od bardziej wiarygodnych świadków, że oboje z Krystyną jesteście w Edynburgu.

Teraz w Londynie został superintendentem Polskiej Agencji Żeglugowej. Jest zdrowy i pełen energii. Jeszcze przed przystąpieniem Mussoliniego do wojny udało mu się -

dzięki stosunkom z polskimi placówkami żeglugowymi - umożliwić wyjazd żony i dzieci z Polski do Włoch, a stamtąd do południowej Francji. Może im przesyłać pieniądze. Może być niemal spokojny o ich los.

Ja wysyłam swoim najbliższym paczki żywnościowe przez portugalską firmę eksportową i czasem, w parę miesięcy po wpłacie kolejnej należności, otrzymuję pokwitowanie kreślone po niemiecku, lecz znajomym charakterem pisma - pokwitowanie, które przesyła mi pan Joao Alvas, 100 Rua do Arsenał w Lizbonie: „Zaświadczam, że otrzymałam... paczek z kawą, czekoladą, kakao, rodzynekami, migdałami i sardynkami”.

Te rodzynki i migdały wydają mi się gorzką ironią, ale może to można tam sprzedać i za uzyskane pieniądze kupić coś bardziej powszedniego i koniecznego, żeby przeżyć?...

Krystyna wraca z dyżuru w Domu Żołnierza z wiadomością, że księżę Kentu, najmłodszy brat króla Jerzego VI, zginął w katastrofie lotniczej w północnej Szkocji.

Szkoda: był sympatyczny, a nasi lotnicy, których często odwiedzał i z którymi nieźle popijał, mianowali go „królem polskim”.

Nie weźmie już udziału w święcie Dywizjonu 303 w drugą rocznicę jego powstania i nie będzie gratulował pilotom stu osiemdziesięciu siedmiu zestrzelonych samolotów nieprzyjacielskich...

Audycje Radia Polskiego nadal są nie do strawienia, i to chyba zarówno dla okupowanego kraju, jak dla naszych sił zbrojnych w Wielkiej Brytanii. Z niejakim zainteresowaniem mogą ich słuchać tylko przebywający na Wyspie Ostatniej Nadziei zwalczający się nawzajem „mężowie stanu” i działacze polityczni - w nadziei, że przeciwnik palnie jakieś głupstwo. (Ta nadzieja często się zresztą spełnia...) Ministrowie naszego rządu na emigracji wygłaszają napuszone przemówienia, w których potępiają politykę sanacyjną i wałkują sprawy minione - BBWR, Berezę, rządy pułkowników, doznane krzywdy i upokorzenia, zapewniając przy tym, że przygotowują teraz narodowi świetlaną przyszłość.

Minister oświaty ks. Kaczyński prawi niedzielne kazania, prof. minister Stroński specjalizuje się w zanudzaniu słuchaczy zdaniemami długimi jak dożywotnie więzienie, zdobywając w tej dziedzinie znaczne sukcesy. Ale dzisiejszy świat łatwiej przyjmuje „Kapitał” niż Ewangelię, a tasiemcowe wywody profesora są wprawdzie nieodparte jak atak czołgów na wozy taborowe, lecz równie zbyteczne...

Z codziennego piętnastominutowego programu Radia Polskiego poświęca się miesięcznie czterdzieści minut na wydumane słuchowiska „artystyczne”, których treść w

okolicznościach wojennych nikomu nic nie daje (z wyjątkiem autora i wykonawców otrzymujących honoraria)...

Taki stan rzeczy wywołuje oczywiście ostrą krytykę przede wszystkim ze strony organizacji podziemnych w Polsce, a także w polskiej prasie emigracyjnej i wśród najbliższych współpracowników gen. Sikorskiego. Dlatego powołana przez rząd - raczej: mianowana - Rada Narodowa też wreszcie zajęła się tą „afetą”. Lecz - za sprawą doświadczonego w parlamentarnych utarczkach profesora-ministra, który dzierży niepodzielnie mikrofon w swych dłoniach - dyskusja zoczyła z głównego toru. Pan minister skierował ją (bez większego trudu) na to, czym było Polskie Radio w Polsce, i w ten prosty sposób raz jeszcze uniknął generalnego natarcia na Wydział Radiowy swego ministerstwa. *

Dzięki jednemu z przyjaciół, Krzysztofowi E. (który przed wojną był dyrektorem Biura Studiów Polskiego Radia, a w Londynie „kręci się” przy sekretariacie Rady Ministrów), otrzymałem dość szczegółową relację z owego posiedzenia Rady Narodowej i - podbechtany przez niego (oraz zaopatrzony w materiały statystyczne) - napisałem pamflet w obronie Polskiego Radia, który wydrukował w „Wiadomościach Polskich” Zygmunt Nowakowski.

Przytaczam tu tę obronę (w obszernych fragmentach), ponieważ jej publikacja wywarła niemały, może nawet decydujący wpływ na moje dalsze losy w Wielkiej Brytanii.

W OBRONIE POLSKIEGO RADIA

...Od razu muszę wyjaśnić, że nie byłem ani pracownikiem stałym, ani kontraktowym (Polskiego Radia), lecz tylko autorem słuchowisk Teatru Wyobraźni, dorywczo - sprawozdawcą, często - wykonawcą lub lektorem własnych i cudzych audycji i tekstów. W ciągu dwunastu lat takiej współpracy zdołałem jednak poznać organizację, metody pracy i osiągnięcia tej instytucji oraz reakcje słuchaczy, które mnie, oczywiście, blisko obchodziły.

Dlatego - w imię prawdy i sprawiedliwości - zabieram głos nie jako przedstawiciel Polskiego Radia, lecz jako jego przyjaciel zupełnie niezależny. Dlatego takie ziania, jak np., że „Polskie Radio było powszechnie znienawidzone”, że dla kultury i sztuki polskiej nic nie zrobiło”, że „jego wieloletni dorobek to jedno wielkie zero”, muszą mnie oburzać, podobnie jak musi oburzać każdego uczciwego Polaka potępienie w czambuł wszystkiego w ogóle, co było w Polsce przed obecną wojną.

...Zacznijmy ad ilości, aby następnie pomówić o jakości.

Polskie Radio nadało 30 000 godzin programu w roku 1935, 35 000 w roku 1936 i przeszło 40 000 w roku 1937. Myślę, że tworzenie i nadawanie stugodzinne programu dziennie jest zadaniem niełatwym. Widzimy przecież, ile trudu kosztuje teraz emisja trwająca piętnaście minut!...

Liczba abonentów Polskiego Radia na wsi w latach 1932-1938 wzrosła z 90 000 do 350 000, a ogólna liczba abonentów z 300 000 do 900 000. Czyżby to było wyrazem nienawiści do tej instytucji?

Polskie Radio otrzymywało w ostatnich latach od słuchaczy około 300 000 listów rocznie. Czyżby to miało stanowić dowód, że nie było potrzebne i nie dało kontaktów z terenem swej działalności?

W okresie 1935-1938 Polskie Radio transmitowało 161 naszych audycji do 27 państw, przyjmując na własne anteny 137 audycji cudzoziemskich. Nie jest to chyba dowodem, że nasz program był gorszy niż zagraniczny.. Osobiście uważam, że często bywał lepszy i że stanowił poważny element dobrej propagandy sztuki i kultury polskiej.

...Teksty audycji sławnych w Polsce składały się codziennie na spory tom liczący około 200 stron druku, a w samym tylko roku 1938 wygłoszono sprzed naszymi mikrofonami 15 takich tomów słuchowisk, 25 (omów poezji i prozy artystycznej, 10

tomów felietonów literackich, 67 tomów odczytów historycznych, przyrodniczych, technicznych i społecznych, 27 tomów pogadanek aktualnych na różne tematy, 187 tomów audycji informacyjnych i 24 tomy innych. Razem 365 tomów tekstu!

Nie - było chyba takiej dziedziny życia w Polsce, o której nie sięgałoby Polskie Radio, aby dopomóc, ulepszyć, pobudzić. Przykładów są setki...

...co roku Polskie Radio organizowało na Wawelu festiwal muzyki polskiej. Te koncerty, transmitowane przez kilkanaście radiofonii zagranicznych, dawały przegląd twórczości szesnastu kompozytorów polskich - od Moniuszki aż po najmłodszych współczesnych. Popularność za granicą zyskały również audycje poświęcone polskiemu folklorowi muzycznemu, zwyczajom, obrzędom i zabawom. Tego typu audycje Polskie Radio zamawiało specjalnie u kompozytorów, dzięki czemu suity ludowe Sygietyńskiego i Rybickiego były transmitowane przez wszystkie rozgłośnie włoskie, a „Dożynki”

Rudnickiego przez włoskie, duńskie i szwajcarskie.

...Akcja Polskiego Radia „Rozmowy z chorymi” wywoływała szeroki oddźwięk wśród radiosłuchaczy, o czym świadczy 14 000 listów i 100000 zł nadesłanych przez nich do dyrekcji w latach 1936 i 1937.

...W dziedzinie szerzenia oświaty na wsi Polskie Radio odegrało poważną rolę, układając specjalne programy dostosowane do aktualnych potrzeb, rozszerzając audycje rolnicze i stosując ulgi abonamentowe dla chłopów...

...Nie będę mnożył przykładów i opisywał programu dla młodzieży (który był jednym z najlepszych na świecie), programu dla szkół, audycji dyskusyjnych, akcji radiofonizowania kraju, akcji gospodarczej, porad technicznych, rozmów ze słuchaczami itd.

...Program Polskiego Radia może się poszczycić długim szeregiem audycji znakomitych. Dość wspomnieć takich autorów i wykonawców, jak: Stary Doktor (Janusz Korczak), prof. Witwicki, ks. Rękas, Jaracz, Fitelberg, Węgrzyn, Boy, Kuncewiczowa, Irzykowski, Nałkowska, Staff, dr Stępkowski, Szaniawski, Adwentowicz, Ćwiklińska, Cwojdzński, Frenkiel, Leszczyński, Węgiecko, Zelwerowicz i tyłu, tyłu świetnych muzyków,

śpiewaków, aktorów, profesorów, działaczy społecznych, tęgich fachowców, doskonałych mówców! Dość wspomnieć koncerty chopinowskie, dość przypomnieć, że przed mikrofonami Polskiego Radia wykonano w latach 1937-1938 - 340 dzieł

muzycznych kompozytorów polskich i 920 obcych. Dość przypomnieć każdemu, kto słuchał programu Polskiego Radia, „Sokratesa”, „Turniej w Perpignan”, „Potrójny ślad”, „Wesołą Lwowską Falę” i tysiące innych audycji artystycznych zarówno tych ma wysokim poziomie, jak i popularnych rozrywkowych, satyrycznych, zabawnych.

Tego wszystkiego nie można nazwać zerem. I należy przypomnieć te dane członkom Rady Narodowej oraz panu ministrowi Strońskiemu...

Z niejaką emocją oczekuję teraz, co z tego wyniknie: obóz koncentracyjny? Sąd wojenny i degradacja?... Czy tylko powrót na Wyspę Węzów, gdzie Janek Petrażycki przywita mnie słowami: „No i co? Znów nawarzyłeś piwa, ty rozrabiako!

Nic z tych rzeczy! Wprost przeciwnie:

Ministerstwo

Informacji i Dokumentacji

Polish Ministry of Information.

Stratton House, W. 1.

Londyn, 9 IX 1942

WPan kpt. pil. Janusz Meissner

Wielce Szanowny Panie!

W porozumieniu z właściwymi czynnikami ustaliam skład Komitetu Doradczego w sprawach Radia Polskiego celem udoskonalenia zarówno stałych nadań radiowych w języku polskim i o Polsce w innych językach, jako też w ogóle wszelkich części programowych z dziedziny polskiej.

W skład Komitetu wejdzie kilku członków Rady Narodowej, przedstawiciele Min.

Spr. Wewn., Min. Spr. Wojsk., Prez. Rady Min., Pen-Clubu i kilku pracowników w dziedzinie radiowej z ramienia Min. Inf. i Dok.

Proszę Pana o wejście w skład Komitetu, a wkrótce Ministerstwo Inf. i Dok. prześle zawiadomienie o pierwszym zebraniu.

Łączę wyrazy szacunku

Minister (-) Stroński

Odpisałem tego samego dnia, że dziękuję za zaproszenie i że je przyjmuję, jakkolwiek pomysł powołania komitetu wydał mi się wybiegiem w celu doraźnego zażegnania burzy, a niejasny i niefachowy tekst dotyczący owego „udoskonalenia nadań” i „części programowych” utwierdzał mnie w przekonaniu, że pan minister nie odróżnia swego kwadransa Radia Polskiego od Sekcji Polskiej pozostającej w gestii BBC i od brytyjskich

audycji w językach obcych.

Wybieg zresztą okazał się chybiony, Komitet Doradczy nie zebrał się ani razu, mnie natomiast minister Stroński zaprosił do Londynu już w parę tygodni później na „rozmowę w sprawach radia”.

Dowiedziałem się poufnie, że ta rozmowa będzie dotyczyła mojej kandydatury na kierownika Działu Radiowego i że taką propozycję wysunął gen. Sikorski zapoznawszy się zarówno z memoriałem, który mu przesłałem w listopadzie 1940, jak i z artykułem w „Wiadomościach Polskich”.

Przewiduję, że współpraca z ministrem Strońskim nie będzie łatwa, i dlatego zamierzam zaraz na wstępie postawić „twarde warunki”, które zapewniłyby mi dużą swobodę działania w sprawach programu szczegółowego, organizacji wewnętrznej i taktyki wobec BBC. Wiem, że uporządkowanie tych spraw, nadanie im właściwego kierunku i późniejsze rozszerzenie audycji Radia Polskiego natrafi na opory i trudności nie tylko ze strony poszczególnych naszych ministrów, władz BBC (jeśli chodzi o dodatkowy czas na antenie), lecz także ze strony prof. Strońskiego, który obawia się popuścić cugli któremukolwiek z kierowników wydziałów swego ministerstwa i chce robić wszystko sam, nie zawsze znając się na rzeczy.

Nie chodzi mi oczywiście o samodzielność w kierunku politycznym programu; nie znam się na polityce i nie mam zamiaru do niej się wtrącać, pozostawiając tę dziedzinę dyrektorowi i kontroli pana ministra. Chcę tylko zorganizować program tak, aby w jak największym stopniu odpowiadał potrzebom tajnej prasy krajowej i w miarę możliwości przenikał do audycji brytyjskich w języku polskim, angielskim i w językach sekcji cudzoziemskich BBC.

Nie znam osobiście Strońskiego, ale wiem o nim dosyć, aby ocenić, jak dalece góruje nade mną wiedzą, erudycją i doświadczeniem. Był profesorem filologii romańskiej, wykładał na dwóch polskich uniwersytetach, był działaczem politycznym Narodowej Demokracji, podczas I wojny światowej należał do Naczelnego Komitetu Narodowego (gdzie zetknął

się z Sikorskim), w okresie międzywojennym przez dwanaście lat był posłem na sejm (bądź z ramienia Chrześcijańskiej Demokracji, bądź Stronnictwa Narodowego), redagował „Rzeczpospolitą”...

Pomijając już fakt, że moje sympatie i poglądy polityczno-socjalne są wprost przeciwne, dzieli mnie od niego poważna różnica wieku (18 czy 19 lat) oraz pozycji społecznej: on jest ministrem i wicepremierem, ja zaś zwykłym oficerem, nie bardzo już przydatnym w zawodzie pilota...

Dlatego przygotowałem się bardzo starannie do rozmowy z panem ministrem i oto w dniu pierwszym października melduję się w sekretariacie Stratton House w Londynie.

Sekretarzem generalnym Ministerstwa Informacji i Dokumentacji jest radca S. Ma smutne oczy, jakby całe życie spędził załatwiając odmownie petentów i jakby poczuwał

się do winy za wszystkie te odmowy. Mnie jednak traktuje raczej życzliwie i przychylnie: zaraz na wstępie wręcza mi świeży numer dwutygodnika: „La France Libre”, w którym dzięki jego staraniom zamieszczono francuski przekład mego opowiadania „Bujak ne tient pas le coup” („Bujak nawala”), a potem ściska mi rękę, trochę nerwowo, i rozejrzawszy się dokoła mówi półgłosem: „Życzę panu powodzenia!”

Profesor Stroński robi wrażenie dobrotliwego wujaszka. Jest mniej niż średniego wzrostu, korpulentny, żywy, ma siwą czuprynę i przystrzyżoną w szpic brodę, różową cerę i bystre spojrzenie ukryte za grubymi szklami okularów.

Przyjmuje mnie w swoim gabinecie, zapowiadawszy panu S., żeby nam nie przerywano: żadnych interesantów, żadnych telefonów!

Zapoznał się dokładnie z moim referatem w sprawie radia, na ogół zgadza się z moimi poglądami, ale chce wiedzieć dokładniej, co i w jaki sposób zamierzam zmienić, jeśli przyjąłbym stanowisko kierownika działu radiowego.

Zaczynam więc od sprawy najbardziej zasadniczej; W moim przekonaniu Radio Polskie - jeśli ma być radiem z prawdziwego zdarzenia - nie może stanowić ani urzędu, ani zwykłego działu jakiegokolwiek ministerstwa.

- Dlaczego?

Wytaczam ciężką artylerię argumentów, przykładów, analogii...

- No, przypuśćmy. Ale w naszej sytuacji to jest niemożliwe. Dla piętnastu minut programu nie można tworzyć osobnej instytucji!

- Dla piętnastu minut nie. Ale pan minister nie bierze pod uwagę: po pierwsze -

możliwości otrzymania dodatkowego czasu od BBC, po wtóre - zdobycia wpływu na program audycji brytyjskich w języku polskim, po trzecie - zainteresowania naszymi materiałami innych sekcji obcojęzycznych BBC, po czwarte - audycji-specjalnych dla tajnej prasy krajowej, po piąte - opracowania realnego projektu obejmującego całokształt przyszłej radiofonii polskiej, nie mówiąc już o programie dla wojska, o przygotowaniu prelegentów, o przeglądach prasy brytyjskiej dla stacji krajowych itd.

Dobry wujaszek zgadza się na znakomitą większość planowanych przeze mnie przedsięwzięć, ma tylko niejakie wątpliwości, czy uda mi się uzyskać od BBC aż tyle czasu na emisję tego wszystkiego. Nie rozumie natomiast, co mam na myśli mówiąc o projekcie całokształtu radiofonii polskiej po wojnie.

Tłumaczę: zastrzeżenie dla Polski korzystnych zakresów fal radiowych, reparacje w postaci urządzeń technicznych oraz pierwszeństwo ich ewentualnego uzupełnienia w drodze zakupu. Mówię, dlaczego trzeba to już teraz przygotować, jakie mogą być trudności, jeżeli nie wystąpimy na czas z konkretnymi, uzasadnionymi żądaniem itd., itd.

Ta sprawa wujaszka nudzi. Nie rozumie jej pilności i ważności; jest przecież filologiem, nie zna się na technice. Mrugając od czasu do czasu, patrzy na mnie przez swoje grube szkła jak na pchłę przez lupę i rozważa, czy ja aby na serio, bo przecież na wszystko

będzie czas później.

- Nie będzie czasu! Wchodząc na zniszczone, zdeorganizowane tereny Polski, trzeba natychmiast mieć do dyspozycji radio: narzędzie, za którego pomocą można najszybciej, najpowszechniej wydawać zarządzenia, informować, zaprowadzać ład, kierować powstającymi samorzutnie ośrodkami władz miejscowych... A przecież Niemcy nie zostawią nam ani stacji nadawczych, ani rozgłośni. Albo je zdążą wywieźć, albo zniszczą!

I znów to spojrzenie przez lupę. I pobłażliwy uśmiech...

- Wróćmy do terażniejszości. Wszystko, co pan mówił o rozwinięciu aktualnego programu radiowego, da się zrobić w istniejących ramach organizacyjnych, to jest w istniejącym dziale radiowym ministerstwa. Więc o co chodzi?

O co chodzi! O to, żebym miał pełną swobodę działania przy układaniu programu szczegółowego po uzgodnieniu jego ram politycznych z panem ministrem. O to, żebym sam dysponował zatwierdzonym budżetem, bo jak dotychczas nawet drobne honoraria autorskie ustala każdorazowo pan minister. O to, żebym mógł sam, na własną odpowiedzialność zatrudniać autorów spoza personelu redakcyjnego i sam oceniać ich teksty oraz decydować o ich emisji. O to, żeby pan minister bez porozumienia ze mną i bez mojej zgody nie narzucał mi prelegentów, autorów i ich tekstów, i 9b w ostatniej chwili, jakkolwiek konieczność tych wystąpień jest dyskusyjna lub zgołą wątpliwi. o jeszcze to i tamto, i owo...

Moja argumentacja zdaje mi się logiczna i miażdżąca. Ale teraz pan minister rusza do przeciwnatarcia i po kolei rozbija w-puch moje postulaty.

Bronię się, ale ta obrona jest równie skuteczna, jak otwarty parasol wobec ognia karabinu maszynowego... Wprawdzie karabin przeważnie pudłu je albo strzela ślepych nabojami, lecz po pierwsze robi przy tym dużo hałasu, a po wtóre nie mogę mu przerywać po każdym takim niecelnym strzale. Nie mam nawet czasu zanotować wszystkich ślepych ładunków, aby później skutecznie zareplikować na tę demagogiczną strzelaninę...

Wytrawny gracz nie dopuszcza do tego: zbliża się godzina pierwsza, więc proponuje zawieszenie broni i zaprasza mnie na lunch. Idziemy tylko we dwóch do pobliskiej „Le Coq d’Or Restaurant” (Maison Francaise, pod osobistym kierownictwem panów H. Sartori i E. Berhaud) przy Stratton Street.

Przy lunchu nie mówi się o interesach i sprawach służbowych. Pan minister znów przeistacza się w pogodnego wujaszka, żartuje i opowiada najświeższą anegdotkę o kasynie oficerskim w dużym, czteropiętrowym hotelu „Rubens”, który w całości zajmuje polski Sztab Generalny.

Kasyno jest na parterze, sale jadalne oczywiście w pomieszczeniach przeznaczonych dawniej na restaurację hotelową, w dawnej recepcji znakomicie zaopatrzony bar i bufet, a na czterech piętrach - oddziały, wydziały i referaty wszystkich rodzajów broni. Szef któregoś oddziału zaprosił do kasyna wyższego oficera brytyjskiego (z którym uprzednio coś tam uzgadniał w swoim gabinecie) i ugościwszy go należycie zapytał, jak mu się tu

podoba. „Owszem - powiada Anglik. - Świetna restauracja! Tylko dlaczego aż cztery piętra zarząd?”

Ale przy czarnej kawie (równie haniebnej u Francuzów jak u Brytyjczyków) pan minister wraca do sprawy, którą wałkujemy od dziesiątej rano.

Jest skłonny do kompromisu! Pomimo że wykazał mi jak na dłoni, iż moje żądania są niebywale wygórowane, a w dodatku niezbyt racjonalne i konstruktywne. Lecz ów „kompromis” zdaje mi się tak podstępny i chwiejny, że nie powinienem ustąpić.

- Dlaczego?

I zaczyna się od nowa...

Jestem już bardzo zmęczony, na pół pokonany, a on jakby dopiero nabierał werwy!

Z pewnością mnie przetrzyma...

Wreszcie o czwartej po południu rozstajemy się, właściwie bez rezultatu.

- Niech pan to wszystko jeszcze raz przemyśli i rozważ. Będę oczekiwał ostatecznej pana odpowiedzi za dwa trzy dni.

Wymaglowany i zrezygnowany wracam do Edynburga. Radca S., do którego wstąpiłem, aby mu podziękować za załatwienie tego przekładu dla „France Libre”, wyglądał bardziej niż zwykle zmartwiony: wiedział już, że batalia z jego szefem nie została zakończona zawarciem pokoju.

- Niech pan jednak spróbuje. Mnie się zdaje, że pan potrafiłby współpracować z ministrem Strońskim lepiej niż ktokolwiek inny. Powiem panu w zaufaniu, że minister ma w rezerwie jeszcze jednego kandydata: pana Wagnera. Jeżeli pan odmówi...

Aha: „nie będziesz ty, to będzie inna”... No to niech będzie.’

Piszę bardzo grzeczny list do pana ministra, dziękuję za szczytną propozycję i z żalem rezygnuję z jej przyjęcia. Piszę także do mego przełożonego, mjra M.: Edynburg 3 X 1942

Szef Biura Propagandy MSWojsk.

w Londynie

W związku z propozycją objęcia przeze mnie kierownictwa Działu Radiowego Min.

Inf. i Dok. melduję:

Pan Minister Informacji i Dokumentacji przeprowadził ze mną pięciogodzinną rozmowę w dniu 1 X 1942 na podstawie memoriału precyzującego mój punkt widzenia na całokształt spraw radiofonii polskiej oraz na konieczność zmian struktury Radia Polskiego i jego obecnego programu.

Ponieważ poglądy Pana Ministra w sprawach najbardziej dla mnie zasadniczych (m.in. w sprawie nadania autonomii i wyodrębnienia Radia spośród działów ministerstwa, a w

pierwszym rzędzie wyodrębnienia jego budżetu i stworzenia mi swobody budżetowej) różnią się diametralnie od moich poglądów, uważam, że moja kandydatura nie jest odpowiednia i że nie mógłbym lojalnie pracować na proponowanym mi stanowisku.

Proszę wobec tego o pozostawienie mnie w służbie wojskowej.

Ale nie na tym się kończy, bo w kilka dni później: Prezydium Rady Ministrów

L. dz. 2721/42-AR.

Londyn 7 X 1942

Pan kpt. pil. Janusz Meissner

W związku z pismem Pana Kapitana do Ministra Informacji i Dokumentacji w sprawie uczynionej Panu propozycji objęcia Działu Radiowego proszę Pana Kapitana o możliwie niezwłoczne przybycie do Londynu i odbycie jeszcze jednej rozmowy z Panem Ministrem Strońskim.

Pan Minister Sikorski zgodził się na moją obecność przy rzeczonyj rozmowie.

Zaznaczam, że pozytywne załatwienie sprawy jest - zgodnie z życzeniem Prezesa Rady Ministrów i Naczelnego Wodza - palącą koniecznością.

Dyrektor Biura Prez. R. M. (-)

Adam Romer

Wraz z tym listem otrzymałem inny (ściśle poufny) od mego „wywiadu” w Londynie, czyli od Krzysztofa E.: „Przyjedź w poniedziałek, bo tymczasem Str. dostanie list od Sik. z żądaniem, żeby przyjął twoje warunki. (Nb. jest tam komplement Generała pod twoim adresem,) Str. nie zdołał wmówić nikomu, że winę za zerwanie pertraktacji ponosisz Ty lub Wagner, (który chętnie będzie z Tobą współpracował). Na dzisiejszej Radzie Ministrów była ogromna chryja: wszyscy krzyczeli na Str. i Generał także” bo Str.

wyjechał z tym, że «istnieje mafia, która przeszkadza. Generał to wyśmiał - wie, o co chodzi. Mam wrażenie, że w takim klimacie dasz sobie radę ze Str. i że doprowadzi się go do rozumniejszego patrzenia na sprawy Radia”.

Więc znów jadę do Londynu, gdzie odbywa się jeszcze jeden magiel z panem ministrem. Ale tym razem mam „potężnego sojusznika” w osobie pana Romera, za którym stoi sam Sikorski, i po trzygodzinnej dyskusji staje wreszcie kompromis.

Dwudziestego drugiego października 1942 otrzymuję bezterminowe zwolnienie ze służby wojskowej i obejmuję stanowisko dyrektora Radia Polskiego, które zostaje wyodrębnionym działem Ministerstwa Informacji i Dokumentacji.

6.

Początkowo audycje radiowe w języku polskim nadawane w czasie wojny z Londynu redagowała wyłącznie Sekcja Polska BBC, podlegająca - podobnie jak inne sekcje cudzoziemskie (francuska, niemiecka, norweska, holenderska, czeska itd.) -

brytyjskiemu Ministerstwu Informacji. Naczelnym redaktorem i kierownikiem Polish Section był Szkot, Mr McDonald, wojujący katolik, korespondent klerykalnego czasopisma „The Tablet”, a przed wybuchem wojny jeden z pomniejszych agentów wywiadu brytyjskiego w Polsce. Podległy mu personel redakcyjny składał się z kilku Polaków, obywateli polskich bądź też brytyjskich, oraz Anglików. Pan McDonald redagował

wiadomości bieżące i komentarze polityczne oraz decydował o treści pozostałych elementów programu.

Kilkuosobowy Dział Radiowy utworzony przez ministra Strońskiego w Ministerstwie Informacji i Dokumentacji nie nadawał żadnego autonomicznego programu, lecz jedynie dostarczał panu McDonaldowi materiały własne (na które składały się głównie okolicznościowe przemówienia członków polskiego rządu emigracyjnego) i wiadomości otrzymane z Polski. Ponadto Dział Radiowy użyczał Sekcji Polskiej BBC

swoich lektorów i spikerów do odczytywania dziennika radiowego.

Tak więc owe audycje BBC w języku polskim stanowiły prawie wyłącznie narzędzie propagandowe i informacyjne Ministry of Information. Było do przewidzenia, że stanowisko i poglądy Rządu Polskiego będą w nich podawane tylko dopóty, dopóki nie zaczną się różnić od tendencji i taktyki politycznej oraz poglądów rządu Jego Królewskiej Mości.

Minister Stroński nie mógł tego zrozumieć: uważał, że jego osobiste cotygodniowe gościnne występy w programie Polish Section of BBC całkowicie zaspokoją potrzeby naszej informacji i propagandy, a co za tym idzie - nie podejmował żadnych starań o uzyskanie czasu na autonomiczny program własny, jak to czynił np. generał de Gaulle, a po nim przywódcy emigracyjni innych państw sojuszniczych. Dopiero nacisk ministrów i działaczy partyjnych polskich, którzy także chcieli „przemawiać do Kraju”, żądania ks.

Kaczyńskiego w sprawie przyznania mu czasu na audycje religijne, a wreszcie coraz bardziej stanowcze wezwania krajowych organizacji podziemnych o zwiększenie sumy i poprawienie jakości informacji - przeważały szalę. Za zgodą Ministry of Information, obok Sekcji Polskiej BBC powstało Radio Polskie (w ramach Działu Radiowego) z piętnastominutowym programem autonomicznym.

Kierownikiem Działu Radiowego Min. Informacji i Dokumentacji jest prawie od roku pan J.K., publicysta i prozaik, b. redaktor dwóch czasopism katolickich, który jednak nigdy nie był dziennikarzem prasy codziennej, nie zajmował się informacją radiową, a o: potrzebach radiofonii w ogóle ma pojęcie raczej mgliste.

Przekazując mi swoje funkcje i „dobytek”, jest urażony i chłodny jak listopad.

Podejrzewa, że podstępnie wysadziłem go z siodła. Jest tym bardziej rozgoryczony, że udało mi się zdobyć jaką taką samodzielność i przeprowadzić znaczną część postulatów w dziedzinie organizacji Radia Polskiego.

Ale i on ma przecież pewne zasługi: w ostatnich dniach swojej działalności wyjednał od BBC dla Działu Radiowego dodatkowy dziesięciminutowy odcinek własnego programu! Zastrzega się, że to jego dzieło, jakkolwiek nadawanie tej audycji ma się rozpocząć dopiero za mojej kadencji, właśnie w listopadzie. Obawia się, że przywłaszczę sobie tę jego zdobycz...

Ani mi to w głowie! Nie zamierzam zbierać laurek, aby z nich w przyszłości wystawić rachunek polskiej radiofonii.

- Niechże pan to umieści w protokole zdawczo-odbiorczym, będzie pan miał dowód!

Ta myśl bardzo mu odpowiada: trochę odtajał i z kolei pyta, czy nie miałbym nic przeciw temu, aby wraz ze mną wziął udział w jutrzejszej konferencji BBC dotyczącej audycji polskich.

Oczywiście, że nie mam, nic przeciw temu. Przeciwnie: będę mu wdzięczny, że mnie tam przedstawi i wprowadzi w tok spraw bieżących.

Więc nazajutrz spotykamy się w potężnym gmachu BBC, gdzie w przestronnym gabinecie raz na dwa tygodnie zbiera się Rada Programowa Sekcji Polskiej. W jej skład poza McDonaldem wchodzi: dyrektor Działu Cudzoziemskiego i dyrektor European Service BBC, przedstawiciele Foreign Office (Min. Spraw Zagranicznych) i Ministry of Information oraz - ze strony polskiej - kierownik Działu Radiowego Min. Inf. i Dok. Ten ostatni (tj. mój ustępujący poprzednik) bardzo słabo włada językiem angielskim, więc przybywa w towarzystwie urzędnika naszej Ambasady, pana J., który spełnia rolę tłumacza.

Pan J., potomek znakomitej rodziny ziemiańskiej z Wileńszczyzny, jest bardzo wytworny, ubiera się nieco po staroświecku, lecz z wyszukaną elegancją, nosi ciemne garnitury z koronkową białą chusteczką w kieszonce marynarki oraz plastron spięty złotą szpilką z perłą zamiast zwykłego krawata i nie rozstaje się z porządnie zwiniętym parasolem o rączce obciążonej krokodylową skórą. Wprawdzie jego angielszczyzna zdradza natychmiast foreignera, ale foreignera wykształconego, który posługuje się nią idiomatycznie i płynnie.

Posiedzenie przebiega bez straty czasu, w rzeczowej atmosferze: najpierw sprawy, które na poprzednim zebraniu odłożono do decyzji wyższych czynników, potem te, których załatwienie zlecono temu czy owemu spośród członków Rady, wreszcie nowe postulaty Sekcji Polskiej i naszego Działu Radiowego.

Tu wypływa kwestia programu na okres świąt Bożego Narodzenia i Nowego Roku.

Dział Radiowy Min. Inf. i Dokumentacji domaga się, aby w audycjach Sekcji Polskiej

BBC oprócz już zatwierdzonych przemówień politycznych gen. Sikorskiego i ministra Strońskiego uwzględniono także przemówienie religijne, kolędy i jakiś okolicznościowy „montaż artystyczny”.

Pan J. przedstawia tę sprawę jako problem o epokowym znaczeniu - tremendously important! Nie wyobraża sobie po prostu, co by się stało w okupowanej Polsce, gdyby świąteczna oracja ks. Kaczyńskiego tam nie dotarła na falach BBC („Tu mówi Londyn”), nie mówiąc już o poetyckim montażu i kolędach...

Na twarzy Mr McDonalda maluje się troska:

- Ile czasu Dział Radiowy chciałby uzyskać na te audycje?

Ba! Tyle że na wiadomości bieżące nie starczy już miejsca...

- Ale przecież znaczną część tego programu mogłoby nadać Radio Polskie.

Będziecie już mieli dodatkowy dziesięciminutowy odcinek, a więc razem dwadzieścia pięć minut dziennie!

Pan J. wysuwa nowe argumenty, powołuje się na polską tradycję, na uczucia religijne, na konieczność podtrzymania ducha w narodzie i operuje coraz bardziej patetycznymi przymiotnikami na poparcie wagi naszych żądań.

Zdaje mi się, że bombardując Anglików takimi superlatywami w bądź co bądź drugorzędnej sprawie, nie znajdzie dość mocnej argumentacji w dyskusji o ważniejszych naszych postulatach. Należałoby zachować jakąś rozsądną skalę, umiar, tak bardzo tutaj ceniony i szanowany.

Nie wtrącam się na razie, ale myślę, że taka metoda nie znajduje uznania lub choćby zrozumienia wśród członków Rady. Chyba nie będę korzystał z pomocy pana J.

jako mego porte-parole czy też tłumacza... I chyba jednak zrezygnowałbym z połowy „artystycznych” audycji świątecznych na rzecz ważnych wiadomości bieżących.

Radio Polskie mieści się w pięciopokojowym mieszkaniu na I piętrze dużej, bardzo porządnej kamienicy czynszowej w pobliżu Marble Arch.

Po uzyskaniu autonomii i wprowadzeniu przeze mnie nowej organizacji wewnętrznej obejmuje następujące działy:

Kierownictwo:

Kierownik Działu Radiowego i dyrektor Radia Polskiego: Janusz Meissner.

Sekretarka: Nina Górka.

Program w języku polskim:

Kierownik programu: red. Zbigniew Grabowski. Redaktorzy: Stanisław Faecher, Edward Kmiecik i Józef Jungraw. Sekretarka programu: Lena Meyerhold. Jedna maszynistka. Spikerzy: Józef Opieński, Czesław Halski i Władysław Łaciński.

Program w języku angielskim:

Kierownik programu: Karol Wagner. Jedna sekretarka (pisząca na maszynie).

Dział transmisji i nagrań:

Kierownik techniczny: inż. Włodzimierz Kuliszkiwicz. Dwaj technicy. Kierowca wozu transmisyjnego.

Administracja:

Księgowy. Woźny.

Bardzo prędko porozumiałem się z moimi głównymi współpracownikami i - jak mi się zdaje - pozyskałem, sobie wszystkich pozostałych. Nie musiałem ich przekonywać o słuszności mojej koncepcji programu, który teraz z jednej strony miał dostarczać jak najwięcej informacji tajnej prasie krajowej, z drugiej zaś podawać wiadomości otrzymywane z Polski i rozpowszechniać je w audycjach BBC zarówno po angielsku, jak w innych językach.

Miałem bardzo dobry zespół redaktorów programu polskiego. Zbyszek Grabowski był przed wojną stałym korespondentem PAT i jednego z najpoważniejszych pism codziennych (poza tym napisał książkę „Anglia, wyspa nie znana”), mówił biegle po angielsku, miał tu wyrobione stosunki i znajomości w świecie dziennikarskim. Młody, bardzo zdolny Edward Kmiecik (syn znanego działacza polskiego, Michała, prezesa Związku Towarzystw Polskich w Berlinie) w latach 1933-1939 odbył niełatwą praktykę w polonijnej prasie w Niemczech. Stanisław Faecher - najstarszy stażem - przez wiele lat pracował w krakowskim koncernie IKC .

Wreszcie ppłk dypl. obs. Józef Jungrow był początkowo zatrudniony w nasłuchu tajnych krajowych stacji radiowych, a następnie przeszedł do redakcji naszych przeglądów prasy brytyjskiej.

Lena Meyerhold (była spikerka i reżyser „Teatru Wyobraźni” rozgłośni krakowskiej Polskiego Radia) okazała się niezastąpioną współpracownicą tego zespołu, jakkolwiek stale „tęskniła za mikrofonem”, tylko od czasu do czasu zastępując któregoś ze spikerów. Takie zastępstwa były konieczne, bo - jak już wspomniałem - nasi spikerzy obsługiwali także wszystkie audycje Sekcji Polskiej BBC. Dlatego wiadomości naszego dziennika radiowego (a później także przeglądy prasy) odczytywali do mikrofonu również redaktorzy oraz Wagner i ja.

Pani Nina Górka, sekretarka dyrekcji, znała chyba wszystkich wyższych urzędników każdego ministerstwa oraz koneksje i kanały, przez które należało załatwiać różne „delikatne” sprawy w Radzie Ministrów. Była przy tym osobą dyskretną, jakkolwiek miała upodobanie i niewątpliwą wprawę w zdobywaniu poufnych ploteczek: kto z kim i jak dalece. (Należałoby jeszcze dodać, że tym jej zainteresowaniom towarzyszyła życzliwość dla wchodzących w grę osób, co na ogół zdarza się rzadko). Niejednokrotnie z powodzeniem korzystałem z jej życzliwych rad i wiadomości, oczywiście w tej pierwszej dziedzinie.

Karol Wagner, b. urzędnik naszego Ministerstwa Spraw Zagranicznych (a ponadto przedwojenny spiker Polskiego Radia), odznaczał się nieprzeciętną inteligencją i talentem dyplomatycznym, a ponieważ znakomicie władał angielskim, bez cienia cudzoziemskiego akcentu, korzystałem stale z jego pomocy na konferencjach Rady Programowej BBC.

Myślę, że jego zręczności, taktowi i argumentacji należy zawdzięczać uzyskanie od BBC

dotychczasowych trzech odcinków czasu (po dziesięć do piętnastu, minut) na nocne audycje Radia

Polskiego, specjalnie przeznaczone dla tajnej prasy krajowej.

Tak więc już pod koniec roku 1942 Radio Polskie rozporządzało programem autonomicznym, który w sumie trwał prawie godzinę dziennie. Wszystkie nasze teksty otrzymywał również pan McDonald i w znacznej mierze z nich korzystał w dwóch audycjach Sekcji Polskiej BBC.

Trudniej było nakłonić główną redakcję BBC oraz redakcje sekcji cudzoziemskich do zamieszczania naszych wiadomości o zdarzeniach w Polsce i działaniach bojowych naszego lotnictwa i marynarki. Wagner użył w tym celu chwytu zapożyczonego poniekąd z dziedziny reklamy handlowej. Zakupił mianowicie papier maszynowy koloru zielonego, jakiego w BBC nikt inny nie używał, i każdy z brytyjskich kierowników owych sekcji znajdował codziennie na swoim biurku redakcyjnym dwie lub trzy rzucające się w oczy zielone przebitki naszego maszynopisu z najbardziej aktualnymi (a często sensacyjnymi) wiadomościami polskimi, które dopiero nazajutrz ukazywały się w prasie. Oczywiście cały ten materiał zredagowany był po angielsku. Taka metoda, stosowana cierpliwie i wytrwale, dała w końcu pożądane wyniki: najpierw Sekcja Francuska, potem Niemiecka, a za ich przykładem inne zaczęły posiłkować się naszymi materiałami.

Najtrudniejsza dla mnie okazała się sprawa okrojenia cotygodniowych przemówień min. Strońskiego, niedzielnych kazań ks. Kaczyńskiego i całej lawiny elaboratów przygotowywanych przez innych ministrów, z których każdy pragnął uchodzić za męża opatrznościowego i mniemał, że potokami pustych słów zapewni sobie wpływy i odpowiednie stanowisko w Polsce po jej wyzwoleniu. Ale i to udało mi się, przynajmniej do pewnego stopnia, osiągnąć. Prof. Stroński - aby dać dobry przykład - zgodził się na 50%, więc musieli ustąpić także inni. Dla ks. Kaczyńskiego wyjednaliśmy z Wagnerem pięć minut w niedzielę u McDonalda, na audycje zaś literackie i artystyczne zamiast, czterdziestu minut miesięcznie przeznaczyłem tylko szesnaście.

Odzew z Polski na te reformy był pozytywny i ugruntował moją pozycję.

W spadku po moim poprzedniku otrzymałem jeszcze jedną osobę, pracującą na półetacie: tajnego agenta o niezwyklej urodzie. Tajny agent był „wtyczką” pana J.K. w BBC i miał na imię... hm, aby nie zdradzać tego rodzaju tajemnic, powiedzmy: Iwa (skrót od Iwony).

Otóż Iwa (obywatelka polska) była biuralistką w jednym z licznych wydziałów BBC.

Wprawdzie pochodziła z „nie bardzo podłego miasta” Kielc, ale mówiła po angielsku, jakby się wychowała - no, jeśli już nie w Oxfordzie, to przynajmniej w Londynie. Jej stanowisko było raczej podrzędne i pobory niewielkie, w przeciwieństwie do urody. Wydaje mi się, że ten ostatni wzgląd przeważył w sprawie owego półletatu, bo - jak się wkrótce przekonałem - poufne raporty pięknego szpiega nie zawierały żadnych rewelacji lub danych, o których nie wiedziałbym wcześniej bez żadnych „wtyczek”.

Ale „wtyczka” była naprawdę wyjątkowo ładna, więc... na razie oficjalnie pozostała nadal tajnym agentem Radia Polskiego. Prywatnie bardzo mi się podobała, choć była trochę egzaltowana i pozowała na demoniczną femme fatale niebezpieczną dla mężczyzn (zwłaszcza w wieku około czterdziestki). Nie traktowałem poważnie tego niebezpieczeństwa - przeciwnik: bawiła mnie ta poza, i to tak dalece” że kiedy „femme fatale” prosiła mnie o wpisanie się do pamiętnika, napisałem bez namysłu: W Radio Polskim tu, w Londynie,

Niebywałem wdziękiem słynie,

I po męskich sercach depcze,

I o tajnych sprawach szepcze.

A w dodatku o, bogowie!

Mnie też zawróciła w głowie

Jak anemon piękna wielce

Iwa - demon made in Kielce!

No i skończyło się... Zarówno prywatnie, jak służbowo: w parę dni później pani Nina położyła na moim biurku krótki list Iwony zawierający jej rezygnację z pracy w Dziale Radiowym.

Napisałem na dole: „Zgadzam się. Proszę o aprobatę Pana Ministra”, i powiedziałem:

- Niech pani przygotuje bardzo uprzejme pismo do panny Iwony z podziękowaniem za współpracę.

- Pan podpisze czy minister?

- Minister, oczywiście. To sprawa personalna. Pani Nina westchnęła: - Wie pan, trochę mi żal, że to się tak kończy.

- Trudno - mruknąłem, nie będąc pewny, co moja sekretarka ma na myśli.

- Ale może to i lepiej - dodała enigmatycznie. Omal się nie zaczerwieniłem, spotkawszy jej badawcze spojrzenie.

- Myślę, że lepiej - powiedziałem. - Nie zdaje mi się, żebyśmy wiele korzystali z tych poufnych raportów. Widocznie panna Iwona doszła do podobnego wniosku.

Znalezienie stałego mieszkania w Londynie jest sprawą dość kłopotliwą, jakkolwiek załatwia się to przez biuro pośrednictwa w wynajmie mieszkań. Lokale mieszkalne w

domach czynszowych z grubsza można podzielić na cztery rodzaje.

Pierwszy z nich to boarding houses lub private hotels - rodzaj pensjonatów wynajmujących pokoje umeblowane (ze śniadaniem). Dalej - mieszkania w starych domach budowanych niegdyś, „w dobrych czasach”, jako rezydencje dla właściciela i jego rodziny. Dziś taką rezydencję podzielono na kilka mieszkań od dwu - do pięciopokojowych, przy czym łazienki bywają tam wspólne dla kilku lokatorów każdego piętra.

Mieszkania nieco droższe, „kontynentalne”, w bardziej nowoczesnych domach czynszowych wyposażone są oczywiście w łazienki indywidualne.

- Najnowocześniejsze - apartments - mieszczą się w ogromnych ośmio - lub dziesięciopiętrowych blokach, tzw. courts. Apartament składa się z jednego lub dwóch pokoi z łazienką i małą kuchnią gazową lub elektryczną. Do każdego z nich wchodzi się z korytarza biegnącego dookoła piętra, jak w hotelu. Duży court ma kilka klatek schodowych i kilka (lub kilkanaście) wind, na parterze - restauracje, bary, kluby, itp., w podziemiach - garaże, pralnie i własną elektrownię, na wewnętrznych dziedzińcach - place tenisowe, trawniki, baseny kąpielowe.

Ludzie bardzo zamożni mieszkają bądź we własnych willach i pałacach w najdroższych dzielnicach miasta, bądź w dobrych, drogich hotelach, bądź wreszcie w swych posiadłościach ziemskich.

My po dłuższych poszukiwaniach, podczas których gnieździł się w dość przyzwoitym zresztą pensjonacie, wynajmujemy trzypokojowe umeblowane mieszkanie od pewnej wdowy, która w obawie przed bombardowaniami Londynu przeniosła się na prowincję.

Przed objęciem tego mieszkania spisuje się umowę, zawierającą m.in. sporządzony przez agenta mieszkaniowego bardzo szczegółowy inwentarz mebli, firanek, lamp, dywanów oraz naczyń stołowych i kuchennych. Po wygaśnięciu umowy agent sprawdzi, czy niczego nie brakuje, a za każdą zbitą szklankę lub wyłysiałą szczotkę do zamiatania wypisze odpowiednią kwotę odszkodowania.

Równie pilną sprawą dla mnie było ubranie się po cywilnemu.

Angielski man in the street nosi gotowe, standardowe ubranie i fabrycznie produkowane obuwie. Ale ludzie „na stanowiskach” ubierają się u krawca. Tylko że to nie jest takie proste, zwłaszcza w czasie wojny...

W Londynie dobry krawiec po pierwsze jest drogi, a po wtóre nie podejmuje się roboty dla nowego, nieznanego klienta bez polecenia go przez kogoś, kto już jest klientem dawnym. Poza tym od chwili przyjęcia zamówienia do chwili jego wykonania upływa miesiąc lub dwa i odbywa się ze sześć przymiarek. Wreszcie krawiec odsyła ubranie, a jeszcze po paru miesiącach - słony rachunek. Przesłanie rachunku następuje tym później, im klient jest zamożniejszy, a tym samym bardziej szanowany. (Podobnie zresztą jest z wypłatą honorariów - lekarskich, adwokackich autorskich. Zdarza mi się np.

otrzymywać honoraria za reportaże i słuchowiska dla BBC dopiero po upływie pół roku, co świadczy, że uważają mnie tam - za dobrego autora. Nie powiem, żeby mnie to wbijało w dumę lub zachwycało.)

Warsztatów szewskich, w których wyrabiają obuwie na miarę, jest bardzo mało, a buty robione na zamówienie są fantastycznie drogie: mniej więcej cztero - lub pięciokrotnie droższe od najlepszych spośród produkowanych fabrycznie. W dodatku na takie buciki ręcznej roboty trzeba czekać, o wiele dłużej niż na ubranie: czasem rok, czasem półtora...

Widziałem u pewnego majstra szewskiego parę bardzo ładnych półbucików, która stała w oknie jego zakładu chyba

od początku wojny i stoi dotychczas. Przez ciekawość wstępuję tam i pytam, czy są na sprzedaż.

- Nie. Zamówił je w roku 1939 stały klient, Mr X. Są zrobione dla niego i będą stały tak długo, aż się po nie zgłosi.

- A dlaczego się nie zgłasza?

- Bo zaraz po wybuchu wojny, zanim jeszcze były gotowe, pojechał do Australii.

Ale powiedział, że wróci.

- Ile kosztują?

- Sześć gwinei.

- To przecież bardzo tanio?!

- Tak, bo to jest cena przedwojenna. Teraz takie buciki kosztowałyby mniej więcej cztery razy tyle. Ale Mr X zamówił je przed wojną i przy odbiorze zapłaci ówczesną cenę.

Będzie musiał tylko dać za nie dziewięć kuponów odzieżowych, bo taki jest przepis.

Z tymi kuponami też jest kłopot, jeśli nie posiada się dawniejszych zapasów garderoby. Na rok otrzymuje się 36 kuponów. Płaszcz „wart jest” 16 do 18, zależnie od materiału i dodatków. Ubranie męskie - od 18 do 22. Suknia wełniana - 12. Koszula - 7, buciki - 9, pończochy - 3 itd. W ten sposób racjonowane są także krawaty, ręczniki, bielizna pościelowa, rękawiczki itp.

Racjonowana jest również żywność, z wyjątkiem ryb, kawy, ziemniaków, jarzyn, pieczywa i owoców (których zawsze jest mało). Ceny produktów spożywczych - reguluje rząd i trzeba przyznać, że są one bardzo lojalnie przestrzegane przez sprzedawców, a każdy mieszkaniec Wyspy Ostatniej Nadziei punktualnie otrzymuje rację żywnościową, która mu się należy.

.Niewiele tego jest, co prawda. Na osobę tygodniowo przypada tyle, że zapobiegliwa gospodyni potrafi od biedy sklecić śniadania i kolacje. Obiad (raczej lunch, między godziną dwunastą a pierwszą) wszyscy spożywają w restauracjach, jadłodajniach i kantynach, które mają na ten cel odpowiednie przydziały żywności. Lunch otrzymuje się

bez kartek żywnościowych, za opłatą od dwóch do sześciu szylingów, zależnie od kategorii restauracji.. Składa się on z niewielkiej porcji zupy, małego kawałeczka mięsa lub dwu kielbasek (zawierających głównie jakąś masę z chleba i ziemniaków), z jarzyny i kompotu.

Jest zwykle niesmaczny, a często nieapetycznie podany.

Najsmaczniej można coś zjeść w dzielnicy Soho w chińskiej restauracji, gdzie przyrządzanie potraw należy nieomal do obrządków religijnych i dzięki temu odbywa się z zachowaniem uprzednich ablucji kucharzy. Podstawowym daniem jest tam ryż, ale do dużej miski ryżu można zamówić kilka dodatków: potrawkę z drobiu, gotowaną rybę, jakieś gotowane i przyprawione sosem jarzyny i wiele innych specjałów podawanych w małych miseczkach. Na talerzu robi się dokoła wałek z ryżu, do środka wkłada się to, co jest w miseczkach, i tak powstaje pożywna, bardzo smaczna mieszanina. Można także jadać w tej międzynarodowej dzielnicy w małych knajpkach francuskich, rosyjskich, włoskich, węgierskich i innych, gdzie podają bądź co bądź potrawy przyrządzane na sposób kontynentalny. Kuchnia angielska natomiast, która zawsze była nikczemna, jak powiedziała by pan Zagłoba, podczas wojny stała się jeszcze nikczemniejsza. Ale chyba to znacznie lepsze niż głód w Polsce pod niemiecką okupacją, więc nie narzekajmy.

Można jednak ponarzekać na obsługę, która rzadko bywa grzeczna i jeszcze rzadziej czysta. Zwłaszcza ręce kelnerów i kelnerek proszą się o mydło, wodę i szczotkę -

najlepiej ryżową...

Podobnie zresztą jest z rękami sprzedawców w sklepach spożywczych. Ci „specjaliści” nabierają, krają, ważą sery, boczek, ciastka, biszkopty i pieczywo brudnymi łapskami, których chyba nigdy nie myją.

Za to właściciele sklepów i sklepików są na ogół bardzo uczciwi. Są poniekąd mężami zaufania Ministerstwa Wyżywienia, bo do nich należy sprawiedliwy podział

artykułów nie racjonowanych, których jest mało albo które tylko sporadycznie pojawiają się w sprzedaży.

Gdy grocer otrzyma partię pomidorów albo trochę kawy, przed jego sklepem tworzy się ogonek (po angielsku: queue - czyta się: kiu), który jest jedną z instytucji narodowych Wielkiej Brytanii. Kolejność jest w nim ściśle przestrzegana, rzadko się zdarza, by ktoś usiłował wysforować się naprzód omijając tych, co przybyli wcześniej.

Ogonek tworzy się automatycznie wszędzie tam, gdzie trzeba czekać, więc man in the street is permanently queueing - jest stale „ogonkujący” od samego rana: ogonkuje do łazienki w boarding house, przed kioskiem tytoniowym po papierosy, do autobusu i do kasy w kolejce podziemnej. W południe czeka w ogonku na wolne miejsce w restauracji, aby zjeść lunch. Po pracy - znów do autobusu, a potem - do kina.

Szczególnie długie ogony - bez względu na porę roku i temperaturę - tworzą się przed wózkami ulicznymi i barami mlecznymi, gdzie sprzedają najpopularniejszy przysmak brytyjski: lody. Te lody są zresztą haniebne, robione z odtłuszczonego mleka z sacharyną,

ale za to twarde jak granit. Ministerstwo Wyżywienia stosuje liczne ograniczenia spożywcze, lecz dotąd nie odważyło się na skasowanie wyrobu i wolnej sprzedaży tego paskudztwa, bo takie zarządzenie wywołałoby rewolucję.

Niemniej jednak po lody trzeba stać w ogonku... Widuję codziennie takie ogony po kilkadziesiąt, a nawet ponad sto osób. W zimie, podczas okropnej pogody! Dziewczyny z fioletowymi nosami i łydkami, dygocący z zimna młodzieńcy, kaszlące, skulone staruszki, nieznośne, wrzaskliwe dzieci, które wszystkich potrącają, kumoszki i panusie zwiedzające sklepy, wszystko to stoi cierpliwie na ulicy i czeka na porcję lodów za cztery czy sześć pensów, poświęcając na ten cel trzy czwarte przerwy obiadowej lub godzinkę po pracy wieczorem...

BBC jest potężnym przedsiębiorstwem prywatnym zatrudniającym przeszło trzydzieści pięć tysięcy pracowników. Na czas wojny podporządkowano tę instytucję Ministerstwu Spraw Zagranicznych, tworząc w jej łonie kilka nowych działów.

U schyłku roku 1942 organizacja programowa obejmowała: „Home Service” - program krajowy.

„Overseas” - program na falach krótkich przeznaczony dla krajów imperium i żołnierzy walczących poza granicami Zjednoczonego Królestwa.

„Forces Service” - program oświatowo-rozrywkowy dla wojska.

„European Service” - program informacyjny i propagandowy dla krajów europejskich (w języku angielskim i innych).

W ramach tego ostatniego mieszczą się sekcje poszczególnych narodowości (m. in.

Sekcja Polska BBC) oraz odcinki czasu przyznane niektórym rządóm i przedstawicielstwom emigracyjnym na ich program autonomiczny, jak np. audycje Radia Polskiego, holenderskiego Radio Oranie lub Radiodiffusion de la France Libre.

Osoby prywatne słuchające w Polsce Londynu, nawet niektórzy redaktorzy prasy podziemnej ciągle jeszcze nie rozróżniają audycji Polskiej Sekcji BBC od audycji Radia Polskiego, choć dla uniknięcia nieporozumień zapowiedź naszego autonomicznego programu brzmi wyraźnie: „Tu Radio Polskie z Londynu”, podczas gdy Sekcja Polska zapowiada: „Tu mówi Londyn”. Stąd większość zarzutów i głosów krytycznych napływających tajnymi kanałami z kraju dotyczy w istocie redakcji Mr McDonalda.

Oczywiście robię z tego użytek, aby go nakłonić do zasięgania mojej rady i pomocy.

Najwięcej niezadowolonych słuchaczy jest wśród Polaków w Wielkiej Brytanii.

Nie rozumieją, że staramy się dostarczać wiadomości tajnej prasie w Polsce, nie zaś tym, którzy mają do dyspozycji prasę jawną na miejscu. Musimy powtarzać każdą ważniejszą wiadomość w kilku audycjach, aby na pewno dotarła do nasłuchu krajowego pracującego w niebezpiecznych, trudnych warunkach. Musimy nadawać przeglądy, prasy brytyjskiej, niedostępnej pod okupacją. Nadajemy też ostro - krytykowane jedno - lub dwuminutowe „chwile muzyki” z płyt stanowiące szyfr dla zbrojnych organizacji

podziemnych, co irytuje nie wtajemniczonych.

Każda audycja, każdy biuletyn i każde słowo, które ma być wypowiedziane (lub raczej odczytane) przed mikrofonami European Service of the BBC, przechodzi przez trzy sита cenzury. Pierwsze z nich to „Security”, cenzura wojskowa, która bada prawdziwość podawanych wiadomości i zarazem skreśla wszystko, co może stanowić naruszenie tajemnicy wojskowej. Tak np. gdy nasz dziennik radiowy zawiera wiadomość o zestrzeleniu kilku samolotów niemieckich przez jakiś dywizjon polski, to z jednej strony -

trzeba dostarczyć cenzorowi „Security” potwierdzenie Naczelnego Dowództwa RAF, że taką właśnie liczbę zestrzeleń Polakom przyznano, a z drugiej - nie wolno podawać w tekście ani nazwy i numeru tego dywizjonu, ani żadnych szczegółów o miejscu, wysokości, pogodzie itp. okolicznościach walki. Na domiar złego szefem „Security” jest bardzo ostrożny Mr Lovejoy, przedwojenny agent wywiadu brytyjskiego po stronie „Białych” w wojnie domowej w Hiszpanii...

Drugim sitem jest cenzura polityczna, która czuwa nad tym, by wszelkie komentarze (i nawet informacje) były zgodne z ogólnym interesem i kierunkiem aktualnej polityki brytyjskiej. Więc np. nie można (nawet jak najogólniej) - wypowiadać się krytycznie o poczynaniach reżimu gen. Franco, bo Rząd JKM aktualnie prowadzi flirt z faszystowską Hiszpanią. Najlepiej w ogóle nie poruszać tego tematu...

Wreszcie trzecia cenzura, „Translation Censorship”, pilnuje, aby tekst audycji w danym języku był absolutnie zgodny z jego przekładem na język angielski, który to przekład przeszedł już dwie cenzury poprzednie.

Prócz tych ograniczeń i ostrożności BBC przedsięwzięło jeszcze jedną: podczas audycji w studio, przy stole z mikrofonem, na wprost spikera zasiada jeden z cenzorów „Translation”, mający przed sobą oba teksty: oryginalny i w przekładzie angielskim (a więc ocenzurowany). Cenzor ma pod ręką przycisk wyłączający mikrofon na wypadek, gdyby spiker poważił się zmienić cokolwiek z odczytywanego tekstu.

Wszystkie te urządzenia i formalności cenzuralne pozwalają brytyjskiemu Ministerstwu Spraw Zagranicznych dowolnie obcinać lub opóźniać wiadomości, których to ministerstwo nie chce ujawnić w danym dniu czy też w ciągu jakiegoś dłuższego okresu.

Zdarza się np., że wspańiałe zwycięstwa lotników polskich przyćmiewają znacznie skromniejsze sukcesy dywizjonów brytyjskich i oto natychmiast powstają trudności na jednym z etapów cenzury, a wiadomość zostaje wstrzymana do wyjaśnienia”. Dyżurny redaktor usiłuje interweniować wyżej, u dyrektora European Service, ale dyrektor albo „jest nieobecny”, albo rozkłada ręce tłumacząc, że to Security, więc on nie może nic uczynić. Nadrzędnym organem „Security” jest (w danym wypadku) Wydział

Bezpieczeństwa i Informacji Ministerstwa Lotnictwa, ale tam „właśnie skończono urzędowanie”, więc trzeba czekać do jutra. Nazajutrz sprawa się wyjaśnia i wiadomość można już nadać na antenę. Ale wiadomość sprzed trzydziestu sześciu godzin niewiele jest warta dla dziennika radiowego: ani redaktorzy Home Service, ani cudzoziemskich sekcji European nie chcą jej zamieścić w swoich aktualnościach. Idzie tylko po polsku...

Podobnie bywa z wiadomościami z Polski. Z początku władze BBC nie dawały wiary okrucieństwu okupantów: „Just exaggerated propaganda”... Teraz, gdy dostarczyliśmy niezbite - h dowodów, Home Service nie ogłasza tych informacji, bo... „są zbyt makabryczne”. My chcemy krzyczeć na cały świat o zbrodniach i gwałtach Gestapo, lecz Anglicy za bardzo cenią swój komfort psychiczny, aby o tym słyszeć i w ogóle przyjąć coś tak okropnego do wiadomości. Mogłoby to zepsuć pogodną atmosferę weekendu, przeszkadzałoby w trawieniu, może zobowiązywałoby do czegoś wobec umęczonej Polski na przyszłość... O wiele prościej jest „nie wiedzieć”, że coś takiego dzieje się w kraju sojusznicy. O wiele przezorniej nie podawać do publicznej wiadomości faktów o barbarzyństwie niemieckim, które man in the street mógłby zapamiętać zbyt dobrze.

Najłatwiej chwytają, zwłaszcza w sekcjach obcojęzycznych European Service, informacje o czynnym oporze w Polsce. Polska pierwsza na taki opór się zdobyła. Polska walczy przeciw okupantom, wydaje i wykonuje na nich wyroki śmierci, w Polsce działa świetnie zorganizowany sabotaż, prasa podziemna i partyzantka! To właśnie Rząd Jego Królewskiej Mości pragnąłby widzieć również we wszystkich innych krajach pod okupacją i w podobnej skali. To stanowi pierwszorzędny materiał dla brytyjskich kierowników każdej sekcji cudzoziemskiej. Materiał, z którego można tworzyć propagandę, coś, co może zachęcić Holendrów, Duńczyków, Czechów, nawet Niemców do jakiejś od-ważniejszej akcji sabotażowej na wzór bohaterskiej Polski. Więc zamachy w Polsce na gestapowców, napady na pociągi, sabotaże przemysłowe, transportowe itp. mają w BBC

„powodzenie”. Powodzenie - powiedziałbym - nadmierne, bo redaktorzy Home i European Service domagają się jak największej ilości szczegółów, dat, miejscowości, nazwisk (nieomal adresów!), których oczywiście nie mogę ujawnić ze względu na bezpieczeństwo organizacji podziemnych.

(Później, gdy już krew polska lała się pod Monte Cassino, pod Falaise i Arnhem, znowu zarówno Home, jak cudzoziemskie sekcje European Service zamknęły swe biuletyny przed napływem naszych wiadomości o bohaterstwie polskiego żołnierza. Home Service podawała, że „wojska brytyjskie; wspólnie z sojusznikami” zajęły taką a taką pozycję w krwawych bojach zdobyły takie a takie miasto, poniosły takie a takie straty, ale o Polakach nie mówiła wcale. A gdy w którąś rocznicę Bitwy o Wielką Brytanię delegacje i samoloty czternastu dywizjonów polskich przeleciały nad Londynem w defiladzie powietrznej, Home Service w relacji z tej uroczystości „przypadkowo” pominęła ich udział, wyłheniając jednak pięć dywizjonów francuskich, jeden czeski i pół norweskiego...)

Trzeba przyznać, że brytyjskie wojskowe władze lotnicze i morskie oraz ich organa informacyjne (Public Relations) bardzo lojalnie i bezstronnie podają wszystkie wiadomości o udziale Polaków w walkach. Nie jest ich winą, że BBC (czy też kierujące nią Foreign Office) zataja te informacje, „gubi” je, umniejsza lub przemilcza. Taka już jest polityka brytyjska... i chyba nie tylko brytyjska.

Jeśli chodzi o wagę, jaką BBC (lub mówiąc po prostu Foreign Office) przywiązuje do propagandy w poszczególnych krajach europejskich, to na pierwszym miejscu trzeba

postawić Niemcy. Sekcja Niemiecka European Service zatrudnia około dwustu osób stałego personelu, podczas gdy Sekcja Francuska sto trzydzieści, a Sekcja Polska - siedem.

Gdyby nie pomoc ze strony Radia Polskiego, które wypożycza McDonaladowi swoich redaktorów i spikerów oraz zaopatruje go we własne - gotowe biuletyny informacyjne, sprawna obsługa polskich audycji BBC byłaby niemożliwa.

Dyrektor European Service tłumaczy ten stan rzeczy brakiem ludzi mających_ odpowiednie kwalifikacje fachowe (co jest w znacznej mierze prawdą) oraz wyraża pogląd, że Polska nie potrzebuje propagandy, bo i tak ruch oporu jest tam bardzo silny.

- Ale nam nie chodzi o pobudzenie ruchu oporu, tylko o dostarczenie społeczeństwu i władzom podziemnym większej ilości rzetelnych, aktualnych informacji!

Powtarzam to z uporem na każdej konferencji Rady Programowej nie po to, żeby McDonald dostał jeszcze jednego lub dwóch etatowych pracowników (bo i tak ich nie dostanie, lecz żeby mi był zobowiązany za poparcie. Nie walczę zbyt zaciekle: wolę wykorzystać odmowę BBC jako argument wobec ministra Strońskiego na rzecz powiększenia personelu Radia Polskiego, aby móc częściej wypożyczać naszych ludzi i dawać więcej materiałów informacyjnych Sekcji Polskiej, uzyskując tą drogą większy wpływ na jej brytyjskiego kierownika. Ha, to też jest szatańsko chytra polityka! V

Nasłuchem obcych stacji radiofonicznych zajmuje się specjalny wydział BBC, „Eavesdrop Department”, zatrudniający czterystu pracowników, z których każdy biegle włada co najmniej dwoma językami oprócz angielskiego. Nasłuch wydaje codziennie szczegółowe sprawozdania o treści programów radiowych całego świata (około sześciuset stron druku!) oraz skrót ważniejszych komunikatów i komentarzy (około trzydziestu stron druku).

Sprawozdanie Eavesdrop codziennie pojawia się na moim biurku. Najciekawszą częścią tej grubej książki są teksty programów niemieckich i włoskich, lecz niestety - przy naszych ograniczonych środkach i szczupłym personelu - nawet tych wiadomości nie możemy w pełni wykorzystać. Posługują się nimi poszczególne redakcje BBC reagując bardzo szybko (i na ogół zreźnie) na chwyt propagandy nieprzyjacielskiej.

Nie będę omawiał wszystkich programów brytyjskich, jakkolwiek wiele z nich, zarówno w dziedzinie informacji, jak rozrywki, jest na bardzo dobrym poziomie. Ciemną plamę na tym tle stanowią audycje niedzielne. Tego dnia we wszystkich programach, na wszystkich długościach fal i zakresach słycać albo modlitwy i psalmy, albo poważne i piekielnie (przepraszam: niebiańsko!) nudne koncerty gry na organach. O każdej porze: od rana do nocy!

Nie sposób słuchać BBC w niedzielę: trzeba złapać Paryż lub którąś ze stacji niemieckich z interesującą muzyką.

Dwudziestego siódmego listopada 1942 Radio Polskie podaje za Radiodiffusion de la France Libre: Marynarka francuska przeżywa wielką tragedię. Będąc potężną siłą zdolną

do walki, skazana została na przymusową bezczynność skutkiem tragicznego załamania się jednych i zdrady innych przywódców narodu. Aż dotąd szarpała nią rozterka pomiędzy poczuciem obowiązku walki z jawnym wrogiem ojczyzny a obowiązkiem posłuszeństwa wobec władzy mającej formalnie cechy legalności. Zwyciężył przecież honor i zdrowy rozsądek: na pokładach francuskich okrętów wojennych w Tulonie wiedzano jedno nieomylnie: nie mogą one w żadnym wypadku wpaść w ręce Niemiec lub Wioch.

Kiedy ucieczka stała się niemożliwa, a Niemcy złamawszy zdradziecko warunki zawieszenia broni sięgnęli po te okręty, marynarze francuscy dobrze wiedzieli, co im wypada uczynić. I - jak powiedział dowódca Floty Walczącej Francji, admirał Aubeyan -

„uratowali to, co można było jeszcze uratować: honor Marynarki Francuskiej”. Duma i chluba Francji, jej najwspanialsze okręty, ginęły dumnie i wspaniale. Z podniesionymi banderami, z dowódcami na stanowiskach bojowych, wśród zgiełku ostatniej walki przeciw szturmującym z brzegu Niemcom szły na dno.

Żał mi Francuzów i ich rzeczywiście nowoczesnej, bardzo silnej marynarki wojennej, ale zdaje mi się, że marynarze polskich - i o ileż słabszych! - okrętów spisali się lepiej: nie przeżywali żadnych rozterek, tylko walczyli samotnie na Bałtyku, póki to było możliwe, a potem, w obliczu potężnej floty niemieckiej, przez niebezpieczne cieśniny przedarli się do Wielkiej Brytanii i walczą nadal. Francuzi mieli z Tuluonu bliższą, otwartą drogę do Gibraltaru i... pozostali w porcie.

Dwudziestego czwartego grudnia został zamordowany w Algierze admirał Darlan, były naczelny dowódca Francuskiej Marynarki Wojennej, później wyznaczony następcą Petama, wreszcie naczelnym dowódcą francuskich sił zbrojnych i - za zgodą USA - szefem państwa francuskiego w Afryce Północnej. Amerykanie chcieli przeciwstawić go de Gaulle'owi. Nie udało się...

Trzydziestego pierwszego grudnia nagrywamy w studio technicznym Radia Polskiego przemówienie noworoczne gen. Sikorskiego, które przed północą nada z anteny Polska Sekcja BBC w specjalnej audycji, a my powtórzmy je w programach nocnych i nazajutrz.

Generał przyjeżdża samochodem, tylko z adiutantem, koło godziny 22.00. Ma oczywiście przygotowany tekst, wymierzony w czasie na czternaście minut, tak aby została jeszcze minuta na zapowiedź wstępną i informację końcową. Tekst, który BBC

kurtuazyjnie przyjmie z pominięciem cenzury.

Polski Wódz Naczelny jest dobrym mówcą. Już w Pierwszej Brygadzie Legionów śpiewano (co prawda nie bez uszczypliwości), że „oratorski dar ma Sikorski”. Jednak przy próbie okazuje się, że czas został źle obliczony: przemówienie trwa szesnaście minut...

Trzeba je nieco skrócić.

Generała to irytuje, ale nie ma innego wyjścia, bo następna próba odczytania tekstu w szybszym tempie nie daje pomyślnych wyników: mówca sypie się raz i drugi, a czas -

piętnaście minut...

Zaczyna mnie to niepokoić, bo minęło więcej niż pół godziny, a poczynienie skrótów i następna próba zajmą tyle samo.

Generał skreśla parę zdań, klnie pod nosem, a tymczasem telefonuje McDonald: czy płyta już nagrana i kiedy mu ją dostarczę?

- Za godzinę.

- Bo, wie pan, robi się przekłeta mgła...

Mgła? Nie wiem, co on przez to rozumie, czego dotyczy ta przenośnia? Ale nie mam czasu o to zapytać: generał jest gotów, wołają mnie do studia. Spoglądam na tekst: z pewnością jeszcze za długi...

- Panie generale, jeszcze co najmniej sześć do ośmiu wierszy.

Piorunuje mnie wzrokiem, ale jakoś wytrzymuję to spojrzenie.

- Mamy bardzo niewiele czasu, panie generale. Nie starczy na jeszcze jedną próbę, więc muszę mieć pewność...

- No dobrze!

Skreśla, poprawia, wreszcie podaje mi tekst.

- Wystarczy?

- Tak jest, panie generale. Jedziemy!

Mikrofon przygotowany. Kulisziewicz zakłada płytę, opuszcza membranę z ryłcem.

- Już! - naciskam stoper i patrzę na wskazówkę, która truchcikiem obiega tarczę: raz, drugi, trzeci, dziesiąty...

Wreszcie koniec: trzynaście minut i pięćdziesiąt sekund! Oddycham z ulgą: audycja zaczyna się kwadrans przed północą, więc mam dość czasu, aby spokojnie zawieźć płytę do Bush-House'u i osobiście dopilnować jej nadania.

Wkładamy płaszcze, odprowadzam generała na dół, do samochodu. I tuż za drzwiami od ulicy - szara ściana: mgła... Nie jakaś tam przenośnia, tylko po prostu damned bloody fog - przekłeta, cholerna mgła! Nie widać domów, nie widać, gdzie się kończy chodnik i zaczyna jezdnia, nie widać nic prócz kilku słabo majaczących świateł i światełek, których nie sposób rozróżnić.

Mowy nie ma o jeździe samochodem: ruch kołowy ustał, tylko autobusy poprzedzane przez konduktorów idących przodem z płonącymi pochodniami zjeżdżają pod krawężniki, aby tam czekać, aż mgła się przerzedzi.

Generał śpieszy się na jakieś zebranie w siedzibie Rady Ministrów. To niedaleko stąd, kilkaset kroków od Marble Arch. Ale gdzie jest Marble Arch?

Podejmuję się roli przewodnika: idziemy do rogu ulicy, a polem na ukos przez szeroką jezdnię opustoszałego placu i po dłuższej chwili - kiedy już zaczynałem wątpić, czy trafię - potykam się o krawężnik. To chyba tu? Świecę kieszonkową latarką - jest!

Niski płotek i pas trawnika. Mijamy dwie wąskie przecznice, a w trzecią trzeba skręcić na lewo i drugi dom po jej prawej stronie to właśnie cel, do którego należy dotrzeć.

Adiutant zapewnia, że nie zabłądzi, więc wręczam mu 1 latarkę i „odmeldowuję się posłusznie”, bo rzeczywiście „trochę” mi się śpieszy.

Muszę wrócić do stacji kolejki podziemnej naprzeciw luku Marmurowego, żeby dojechać do Bush House’u. Bez latarki, której światło prowadziło nas wzdłuż trawnika, jest to niełatwa sprawa. Potykam się, znosi mnie to na płotek, I to na skraj chodnika, a gdy wreszcie dotarłem do placu - kompletna zguba! - nie wiem, w jakim kierunku wyruszyć na jezdnię, aby trafić na drugą stronę, bo pole widzenia pod nogami wynosi najwyżej dwa metry, a dokoła w ogóle nic nie widać. No, ale trzeba próbować, więc odnajduję krawężnik i wchodzę na tę czarną, wilgotną asfaltową jezdnię. Ile kroków dzieli mnie od rzędu kamienic po drugiej stronie? Sto? Sto dwadzieścia? Może sto pięćdziesiąt? Przy normalnym ruchu kołowym nie ma tu przejścia dla pieszych, a gdyby nawet było, nie liczyłbym, ile kroków trzeba zrobić, żeby je przebyć. Teraz też nie liczę, bo co mi to pomoże? Ale ta przeprawa trwa stanowczo za długo...

Wreszcie jest krawężnik, a za nim chodnik. Tylko teraz na prawo czy na lewo?

Podchodzę do ściany jakiegoś domu, żeby% bliska rozpoznać znajome wejście, wystawę sklepową czy coś w tym rodzaju. Diabła tam! Ściana jak ściana, parapety okien powyżej mojej głowy i tyle... Wtem przede mną wyrasta niewyraźna ciemna sylwetka, jak czarny upiór czatujący we mgle na ofiarę. Ma nieproporcjonalnie wydłużoną jajowatą czaszkę, równie czarną jak cała jego postać, i bladą twarz z czarną szramą od skroni do podbródka.

- Can I help you? What are you looking for?

Więc to nie upiór, tylko Bobby, czyli policjant w czarnym wysokim hełmie, z paskiem pod brodą.

- Szukam wejścia do stacji kolejki podziemnej.

- Na Marble Arch?

- Na Marble Arch.

- Zaraz za rogiem na lewo. Tędy;

Aha, nawet nie tak bardzo zdryfowałem w tej mgle. Dziękuję, skręcam na lewo - jest!

Teraz już bez kłopotów dobijam najpierw kolejką do właściwej stacji, a następnie pieszo do potężnego gmaszyska BBC.

McDonald stracił już wszelką nadzieję: ma przygotowane teksty zwykłych wiadomości, którymi zamierzał wypełnić audycję. Zostały zaledwie trzy minuty do jej rozpoczęcia... Biegiem pędzimy do studia, siadam przed mikrofonem, widzę przez szybę, jak mikser zakłada przyniesioną przeze mnie płytę na wirujący dysk adaptera. Jeszcze próba głosu i

już zapala się czerwony sygnał.

„Tu mówi Londyn. Nadajemy noworoczne przemówienie Naczelnego Wodza Polskich Sił Zbrojnych i Premiera Rządu Polskiego, generała Władysława Sikorskiego”...

Tak zakończył się dla mnie wieczór sylwestrowy. A nazajutrz, z samego rana wywiad na lotnisku Northolt z ppor. pil. Henrykiem Pietrzakiem z Dywizjonu 306. Ale ten wywiad także dotyczy dnia wczorajszego: nasze skrzydło myśliwskie wystartowało przed zmierzchem na ostatnią w ubiegłym roku wyprawę nad Francję w poszukiwaniu nieprzyjaciela. Lecz niebo nad wybrzeżem Artois było puste. Dopiero w drodze powrotnej, nad przylądkiem Griz Nez Dywizjon 306 napotkał formację piętnastu Focke-Wulfów, a dowódca pierwszej eskadry tego dywizjonu, por. Gil, natychmiast ją zaatakował i zginął w walce, zanim inni zdążyli mu przyjść z odsieczą.

- Nie widziałem, jak się to stało - powiedział ppor. Pietrzak. - Dopiero po powrocie na lotnisko dowiedziałem się o tym, więc może koledzy...

Przerwałem mu:

- Proszę, niech pan mówi o sobie, o własnych przeżyciach. Od początku.

- No, dobrze. Więc - to był mój czterdziesty drugi sweep . Wcale nie przypuszczałem, że się tak skończy.

Uśmiecha się i spogląda na mnie zielonkawymi oczyma spod ciemnych brwi zrosniętych nad nasadą nosa, a potem mówi dalej w słowach oszczędnych i prostych, jak zwykle mówią lotnicy - z ukrytą obawą, by to, co ma stanowić relację o walce w powietrzu, nie wydało się słuchaczowi patetyczne.

(Rozumiem tę jego powściągliwość. Wątpię, czy ktokolwiek miałby ochotę zwierzać się na każde zawołanie ze swoich doznań najbardziej osobistych, a takimi właśnie są przeżycia w walce. Mówi się o nich krótko i sucho. Przedstawia się raczej fakty niż myśli. Resztę trzeba znać z własnego doświadczenia, aby słuchając tego sprawozdania odtworzyć sobie całość obrazu.)

Podporucznik mówi o faktach. Na samym wstępie zastrzega się jeszcze, że to przecież w ogóle przypadek i właściwie nic nadzwyczajnego: „taki sobie zwyczajny sweep, jak każdy inny. To mogło się każdemu zdarzyć”.

- Tyle że ostatniego dnia w roku. Trudno było przewidzieć, że mi się uda. To był taki zbieg okoliczności: jak w kiepskiej sztuce teatralnej, z którą autor nie umiał sobie inaczej poradzić... No, ale właśnie tak było naprawdę.

Zapalił papierosa i spoglądając na słupek popiołu tworzący się nad obrączką żaru mówi prędko, obojętnie, jak o sprawach, o których mówiło się już poprzednio, a które trzeba jeszcze raz przedstawić, aby już do nich nie wracać.

- Niemcy od dawna unikali nas w powietrzu. Czasy codziennych spotkań minęły i chyba już nie wrócą. Wtedy dywizjon nie miał rezerwy pilotów i te same załogi latały po trzy razy dziennie, a liczba zestrzeleń z tygodnia na tydzień rosła o kilkanaście maszyn.

Dla każdego było dosyć - do wyboru: Messerschmitty, Junkersy, Dornieri, Heinkle - co kto chciał. Ale teraz... Do czterystu jakoś dojechaliśmy wspólnymi siłami wszystkich dywizjonów.

Potem było coraz trudniej, a w ostatnich miesiącach Niemiec w powietrzu to było prawdziwe święto. No i jak stanęło na czterysta dziewięćdziesiątym dziewiątym - ani rusz!

W końcu grudnia straciliśmy nadzieję, a wczoraj, w sylwestra, nikt już na to nie liczył.

Wystartowaliśmy, oczywiście, w pełnym pogotowiu, ale bez emocji: rok się kończył za kilka godzin... Minęliśmy Kanał i weszliśmy nad Francję. Pod nami były drobne, postrzępione obłoczki, nad nami czysty błękit. Taki, wie pan, spokojny nastrój, trochę nudny | i senny: silnik warczy równo, zegary leciutko pulsują, dywizjon leci w szyku, automatycznie wyrównując odstęp. I Doszliśmy do końca sektora i wracamy nad Griz Nez, żeby stamtąd zakręcić na północny zachód - do domu. I nagle głos w słuchawkach: „Prawo, dół: nieprzyjaciel!” - jak prąd elektryczny. Może mi się przywidziało, ale wszystkie Spitfire'y drgnęły. Zmiana kierunku jedna, druga, i głos: „Trzy tysiące stóp niżej na prawo, zdaje się Focke-Wulfy!” Nie wiem, jak tam inni, mnie serce zaczęło bić mocniej: zobaczyłem ich! Szli rozciągniętymi parami, szerokim łukiem, a my byliśmy w samym słońcu; nie mogli nas widzieć w górze, nad sobą. Wprawdzie musieliśmy wyjść ze słońca, i to prędko, bo mogli nam uciec, ale nie dostrzegli nas jeszcze. Dowódca mówi:

„Atakujemy!” Pełny gaz, wywrót w prawo i na dół! Byłem na końcu szyku i wybrałem sobie ostatniego z nich, doszedłem go na sto jardów, nacisnąłem spust i wytrzymałem. w długiej serii aż do trzydziestu, bo dopiero wtedy zrobił gwałtowny unik i poszedł w dół, a ja za nim. Ale nie trzeba go było pilnować: zaraz zaczął kopcić i szedł pionowo, znacząc ślad smugą czarnego dymu. Szedł aż do ziemi! Ucieszyłem się, pomyślałem, że może to właśnie ten pięćsetny, jeżeli nikt przede mną innego nie wykończył. No i że tak czy owak nasz dywizjon ma tego pięćsetnego. Wybrałem maszynę z nurkowania, odnalazłem kilku rozproszonych kolegów i za innymi wziąłem kierunek do bazy. Wracaliśmy w rozsypce i jakoś bardzo powoli. Za wolno jak na moją cierpliwość, choć prędkościomierz wskazywał

normalną ilość mil na godzinę. Wylądowaliśmy wreszcie i wtedy okazało się, że dywizjon zestrzelił dwa Focke-Wulfy, więc mój mógł być albo Ostatni z pierwszej pięćsetki, albo pierwszy z następnej. Po dokładnych obliczeniach czasu doszliśmy do wniosku, że był

właśnie pięćsetny. Pięćset pierwszego zestrzelił Zdzich Langhamer.

Powiedział jeszcze: „To już wszystko”, i uśmiecha się, jakby trochę zmieszany, ale z ulgą, że przebrnął przez to opowiadanie aż do końca.

Nie zadaję mu żadnych pytań i nie mówię nic „wzniosłego”, tylko ściskam mocno jego rękę przy pożegnaniu, zamiast gratulacji. Zdaje się, że jest mi za to wdzięczny.

Ale dla BBC trzeba z tego zrobić story. Trzeba wykorzystać propagandowo taką „bombę”: pięćset jeden samolotów Luftwaffe zestrzelonych przez polskich lotników od czasu ich przybycia na Wyspę Ostatniej Nadziei!

Tytuł sam mi się narzuca: „Polska odpowiedź Goeringowi”. Potem skrócona relacja porucznika Pietrzaka: skromna, właśnie dlatego, żeby zdobyła sobie uznanie Anglików. A potem:

„Wbrew domysłom, jakie może nasuwać tytuł, powyższe opowiadanie nie jest przeznaczone do wiadomości marszałka niemieckiej Luftwaffe.

- Pan by tego nie zrozumiał, panie Goering. To zbyt proste i skromne, za mało błyszczące orderami, nie rozdęte pychą i w ogóle nie «kolossal». Ale...

Dwudziestego siódmego września 1939 na lotnisku w płonącej Warszawie pan «ustalił» w swym rozkazie dziennym, że wojsko polskie, a z nim i polskie lotnictwo przestało istnieć na zawsze.

Pomylił się pan wówczas, panie marszałku.

Straty poniesione przez Luftwaffe w kampanii wrześniowej - jak pan sam to musiał przyznać - wyniosły ogółem aż siedemset samolotów, jakkolwiek my mieliśmy zaledwie czterysta zdolnych do walki w chwili niemieckiej napaści na Polskę.

Pokonał nas pan wtedy i choć cena tego zwycięstwa była tak wysoka, napisał pan z butą wrodzoną każdemu junkrowi, że nie ma już po nas śladu. Że nie istniejemy. Kazał pan swoim lotnikom strzelać do kobiet, do dzieci pasących bydło na łąkach, do krów i do koni.

Przypuszczał pan zapewne, że ujdzie to panu bezkarnie, że nikt z nas już na, to nie odpowie. I znów się pan pomylił.

Pierwszą odpowiedź daliśmy panu we Francji, niszcząc w nierównych walkach sześćdziesiąt dziewięć pańskich samolotów. A gdy nie mogliśmy już walczyć na ziemi francuskiej, zaczęliśmy odpowiadać w zrozumiałym dla pana sposób z Wielkiej Brytanii.

Odpowiadać bombami i seriami lotniczych karabinów maszynowych.

Do końca grudnia 1942 spadło na Niemcy trzy miliony bomb i tak się złożyło, że właśnie trzymilionową bombę rzuciła załoga polskiego dywizjonu.

Nie wiem, czy pana te nasze bomby przekonały, że istniejemy dalej. Jeśli tego mało, to może jednak zainteresuje pana opowiadanie porucznika Pietrzaka? Bo jakkolwiek jesteśmy skromni, to przecież zestrzeliliśmy pięćset maszyn niemieckich, to znaczy dziesięć procent wszystkich samolotów, jakie pan stracił od chwili uderzenia na Wielką Brytanię w roku 1940. Jak na nie istniejących* to dosyć dużo, prawda?

Niech pan nie myśli, że to już wszystko, panie marszałku Goering. Będziemy nadal bombardowali Niemcy - coraz dotkliwiej. Będziemy nadal niszczyli w powietrzu pańskie samoloty - coraz zacieklej. Tak długo, póki z gruzów waszych miast nie ułożymy drogi do Polski. Tak długo, aż się okaże, iż tylko pan sam pozostał z całej pańskiej Luftwaffe.

Niech pan będzie spokojny: żaden z nas nie wyzwie pana wówczas do walki w powietrzu, morderco kobiet i dzieci! Nie! Dla pana wystarczy wtedy zwykły stryczek!

- To musi pójść jeszcze w dzisiejszych audycjach BBC: w polskiej i w cudzoziemskich sekcjach European, a także w Home Service - oświadcza Wagner i zabiera się do roboty.

Istotnie idzie! Oczywiście cenzura skrupulatnie skreśliła nazwiska pilotów, numer dywizjonu oraz nazwę przylądka, nad którym toczyła się walka. Ale nie o to chodzi: najważniejsza jest reszta. I że to Polacy!

Nazajutrz cała londyńska prasa codzienna powtarza treść audycji zaopatrując tekst we własne tytuły: „Three Millionth Bomb on Nazis Dropped by Pole”, „Polish Airman’s Reply to Gcring”...Task for Hangman”, „Handing it Back to the Nazis”... Za nią idą gazety prowincjonalne: „Evening Dispatch”, „Dorset - Daily Echo”, Halifax Daily Courier and Guardian”, „Southern Daily Echo”, itd., a także czasopisma angielskie i francuskie.

Tak więc propaganda grzmi, pan minister telefonicznie wyraża mi swoje uznanie, jakbym to ja zestrzelił tego pięć-setnego Niemca, brytyjski man in the street cieszy się, że ma dzielnych aliantów, i tylko marszałek Goering - jeśli nawet doszły go echa mojej filipiki - zapewne nie bardzo się przejmuje, nie przypuszczając, że zawarta w niej pogróżka kiedykolwiek się spełni...

Bohaterowie - ten, który zginął, i obaj zwycięzcy - pozostaną na razie bezimienni, a jeśli kiedyś w przyszłości ktoś o nich napisze, będą to już sprawy odległe, pokryte pyłem innych zdarzeń, jednym słowem - „nieaktualne”...

7.

Alianci zaczęli działania zaczepne: po kapitulacji 6. armii feldmarszałka Paulusa pod Stalingradem w lutym 1943 ruszyła ofensywa radziecka na froncie długości półtora tysiąca kilometrów: od Woroneża po Kaukaz, w lipcu zaś druga: pod Kurskiem, w kierunku Dniepru. W Afryce Północnej po zwycięstwie pod El Alamein Montgomery zdobył Trypolis, a następnie wraz z armią ekspedycyjną Stanów Zjednoczonych - Tunis, co w maju doprowadziło do kapitulacji wojsk niemieckich w tej części świata. W lipcu sojusznicy wylądowali na Sycylii, a wkrótce po tym nastąpił upadek Mussoliniego i jego reżimu. W

pierwszych dniach września - lądowanie aliantów we Włoszech i kapitulacja wojsk włoskich. Dziesiątego września Niemcy zajmują Rzym i okupują Włochy. Dwudziestego ósmego listopada - konferencja w Teheranie: Churchill, Roosevelt, Stalin. Zapadają tam decyzje dotyczące wspólnych działań strategicznych, terminów i zakresów operacji, a także współpracy po zwycięstwie. Osiągnięto też wstępne porozumienie w sprawie przyszłych granic Polski: ich podstawę na wschodzie ma stanowić linia Curzona, a na zachodzie -

Odra.

W Związku Radzieckim w maju 1943 zaczyna się formować 1. Dywizja im.

Tadeusza Kościuszki, która w październiku tego roku stacza pierwszy bój pod Lenino.

W

końcu czerwca powstaje eskadra lotnicza, przemianowana później na 1. pułk myśliwski „Warszawa”, w sierpniu formuje się I Korpus Polski.

Czwartego lipca w katastrofie lotniczej w Gibraltarze zginął gen. Sikorski.

W roku 1943 polscy myśliwcy wykonali przeszło trzysta tysięcy lotów bojowych i zestrzelili trzydzieści pięć samolotów nieprzyjaciela na pewno, sześć prawdopodobnie oraz uszkodzili piętnaście.

Polskie załogi bombowe wykonały tysiąc dziewięćset sześć zadań bojowych.

BBC w programie Home Service, a za nią prasa codzienna ogłosiły, że od chwili przybycia do Wielkiej Brytanii po dzień 31 lipca 1943 polscy myśliwcy zestrzelili pięćset pięćdziesiąt dziewięć samolotów nieprzyjaciela na pewno, sto pięćdziesiąt prawdopodobnie i uszkodzili sto osiemdziesiąt trzy. Polskie lotnictwo bombowe wykonało pięćset sześćdziesiąt trzy zadania bojowe, w których wzięło udział ogółem pięć tysięcy pięćset dziewięćdziesiąt sześć samolotów, przy czym załogi zrzuciły trzysta milionów dwieście tysięcy funtów bomb. Polski Dywizjon Ochrony Wybrzeża zatopił sześć i uszkodził siedem okrętów podwodnych.

Piętnastego maja zginął w czasie walki płk pil. Stefan Pawlikowski, dowódca polskiego lotnictwa myśliwskiego.

Poselstwo Rzeczypospolitej Polskiej

Sztokholm, 13 I 1943

WPan kpt. pil. Janusz Meissner

w Londynie

Wielce Szanowny Panie,

Mam zaszczyt przesłać Panu egzemplarz książki „Det Kampande Polen” (Polska Walcząca) zawierający dwa Pańskie opowiadania: „Obóz w Dobrudży” i „Bujak nawala”. Nie po raz pierwszy pióro Pana przyczyniło się do uświetnienia czynów wojska i lotnictwa polskiego. Publicyści szwedzcy w swoich recenzjach podkreślają wysokie walory literackie książki, zwracając przy tym zwłaszcza uwagę na nowele Pana, których barwny koloryt tak bardzo ożywił książkę.

W imieniu komitetu redakcyjnego wydawnictwa składam Wielce Szanownemu Panu najgorętsze podziękowanie za udział w propagandzie polskiej w Szwecji oraz wyrazy głębokiego szacunku i szczerzej sympatii.

Norbert Żaba

Oczywiście, bardzo przyjemnie jest otrzymać taki list, ale wolałbym przyczynić się do uświetnienia sławy polskiego lotnictwa nie piórem, tylko za sterami bojowego samolotu... Niestety i nadal mój osobisty udział w lotach bojowych ogranicza się do roli pasażera, korespondenta wojennego...

Ukończywszy organizację Radia Polskiego, opracowałem wspólnie z Władysławem Kulizkiewiczem obszerny memoriał w sprawie Radiofonii Polskiej po wojnie i przesłałem jego kopie gen. Sikorskiemu, ministrowi Strońskiemu oraz kilku innym osobom, które mogą mieć wpływ na realizację tych projektów. Teraz mam nieco więcej czasu na wyjazdy do naszych dywizjonów lotniczych i dzięki temu powstają kolejne reportaże, krótkie „stories” dla Radia Polskiego, BBC i prasy oraz następne rozdziały książki.

Ambicją każdej załogi - oprócz wykonania zadania - jest powrót na własne lotnisko. Trudno powiedzieć dlaczego. Jeżeli samolot zostanie uszkodzony podczas lotu bojowego, jeżeli ktoś z załogi jest ranny, jeżeli wreszcie warunki atmosferyczne są bardzo niepomyślne, skipper powinien lądować na pierwszym napotkanym lotnisku, które może przy-? jąć powracającą maszynę.

Przyjęcie zawsze jest gościnne i życzliwe. Dywizjon, do którego załoga należy, zostaje natychmiast powiadomiony o lądowaniu. Załoga, nakarmiona i napojona (po obowiązkowej „spowiedzi” u oficera wywiadu), idzie spać i za dnia odlatuje do swojej stacji, gdy przyczyna lądowania została usunięta.

No i wszyscy wtedy mają kwaśne miny. Dowódca dywizjonu - bo nie lubi, żeby jego samoloty pętały się po cudzych lotniskach. Intelligence officer bazy macierzystej - bo miał kłopoty z telefonicznym odbiorem zaszyfrowanej „spowiedzi”. Mechanicy - bo może ktoś przypuszczać, że to z ich winy...

Jeżeli powód lądowania na obcym lotnisku był istotny, to jeszcze pół biedy. Ale jeżeli na upartego można było dolecieć, to już gorzej. Wprawdzie dowódca co najwyżej robi jakąś cierpką uwagę, po czym udaje, że zapomniał o tej niemiłej historii, ale załoga w czasie odprawy do następnego lotu spotyka jego spojrzenie i wie, co o tym myśleć..

Mechanicy mówią: „No, tym razem musi dolecieć”, i każdy, może wyczuć w tonie tego zdania niedopowiedzianą resztę: „...jeżeli wy nie nawalicie!” Koledzy w najlepszym razie zbywają wszelkie tłumaczenia sceptycznym uśmiechem: „Oczywiście, oczywiście, musiało być z wami krucho”, ale - każdy to rozumie - „krucho” raczej ze stanem nerwów załogi niż z okolicznościami, w jakich ta załoga zdecydowała się lądować.

Naturalnie każdej załodze może **się** zdarzyć, że nie dociągnie do swojej stacji. Ale załodze sierżanta Pietracha zdarzyło się to trzy razy z rzędu. I za każdym razem powinni byli dolecieć...

Osobiście lubię Pietracha. Znam go od wielu lat i winna, że latał dobrze i odważnie.

Tu, podczas wyprawy na Osnabrueck, sam widziałem, jak starannie nalatywał nad cel mimo piekielnego ognia niemieckiej obrony przeciwlotniczej. Zresztą dowódca dywizjonu, Marek K., też był dotychczas z niego zadowolony. Załoga Wellingtona „B - jak Baby”

bombardowała z małej wysokości stocznię w St. Nazaire i przywiozła trzydzieści dziur od pocisków w skrzydłach i sterach. Zestrzeliła nocnego myśliwca nad Bremą i poważnie uszkodziła Junkersa-88 w dzień nad Kanałem. To nie jest byle co!

- Więc może ostatnio mieli pecha?

Marek wzrusza ramionami. Mówi o tym niechętnie.

- Widzisz, wszystko jest w porządku, dopóki silniki pracują normalnie. Ale niech się tylko który zająknie w drodze powrotnej, Piętrach ląduje na pierwszym lepszym lotnisku, a potem się przysięga, że ciśnienie smaru spadło, że nie było dopływu benzyny, że iskrowniki... Wszystko przesada: za każdym razem mogli dolecieć.

Piętrach jest mały, szczupły, ale zadziorny. Jest tak drobny, że trudno go dostrzec między pozostałą piątką załogi „B -"for Baby", zwłaszcza że akurat dobrały się w niej chłopaki jak dęby. Szczególnie ich radiooperator jest wielkoludem. Zwykle po powrocie z zadania brał Pietracha pod pachę i bez wysiłku zanosił go do lory, którą odjeżdżali z lotniska. Lubili go, słuchali we wszystkim, wierzyli w jego szczęście i doświadczenie. Ale po tych trzech lądowaniach nawet oni zaczęli go unikać, a już o żartach i o noszeniu go do samochodu nie było mowy.

Nie wiem, jak by się to skończyło, gdyby nie dzisiejsza (czy też raczej wczorajsza) wyprawa na Kolonię. Załoga „B - jak Baby” dokonała bowiem czynu, który ją całkowicie zrehabilitował, a nazajutrz aż z Londynu przybyła komisja, żeby tę ich maszynę obejrzeć i przekonać się na własne oczy, że to, co z niej zostało nad Kolonią, naprawdę przyleciało aż do Hemswell, wbrew wszelkim prawom aerodynamiki i zdrowego rozsądku.

Nie mogłem wziąć udziału w tej wyprawie, bo samoloty były do granic możliwości

obciążone bombami, więc tylko przyglądałem się, jak z trudem kolejno startują w ciemną noc. a potem aż do ich powrotu siedziałem w operation room, czekając na wiadomości.

Nad ranem zaczynają się zgłaszać przez radio: „Ewa”, „Tadeusz”, „Katarzyna”...

Potem „Maria” pyta o kurs do lotniska, potem „Anna”, która ma lekko rannego nawigatora, więc kierownik ruchu jej daje pierwszeństwo do lądowania. Dłuższa przerwa i następne: „Wanda”, „Roman”, „Felicja”... A potem reszta, z wyjątkiem „Baby”...

Pierwsza ląduje „Anna”, zaraz za nią „Ewa” i „Tadeusz”. Słysząc, jak skipperzy kolejno meldują: „Clear of flarepath. Out!” - „Pas startowy wolny!”

Ląduje „Katarzyna”, po niej „Maria”, a tymczasem nad lotniskiem krążą pozostałe, czekając swojej kolejki*.

I wreszcie w słuchawkach odzywa się daleki, zniekształcony głos Pietracha.

Sierżant melduje, że „B - for Baby” leci na jednym silniku, że ma uszkodzony ster, ciekące wskutek przestrzelili zbiorniki i kawał skrzydła urwany przez pocisk artyleryjski.

Mieli także pożar w kabinie nawigacyjnej, ale zdołali go ugasić. Pytają o kurs.

Kontroler ruchu spojrział na mnie porozumiewawczo: znów ten Piętrach...

- Dajcie mu kurs na najbliższe lotnisko - powiedział przez zęby.

Ustalono ich pozycję i skierowano Pietracha do Spalding, uprzedzając o tym tamtejszą stację. „B - jak Baby” powinna tam wylądować za kilka minut.

Ale po kwadransie ze Spalding telefonuje kontrola, że jakiś Wellington powiewający strzępami skrzydła i sterów, unieruchomionym prawym silnikiem przeleciał

tamtędy nie odpowiadając na wezwania i sygnały, po czym wziął kurs na Grantham.

Po dłuższej chwili z Grantham nadchodzi podobna wiadomość: wrak nie zidentyfikowanego Wellingtona leci w kierunku Hemswell!

Kontrola Hemswell usiłuje teraz ponownie nawiązać kontakt z „B - for Baby”, ale bezskutecznie... Wobec tego idę na lotnisko, gdzie już wszystkie załogi wylądowały i czekają na Pietracha..

Witam się z Markiem. Jest zdenerwowany, ale wysilą; się na uśmiech.

- No, tym razem to wszystko prawda, a w dodatku nawaliło im radio, bo nie można się z nimi dogadać. Choć raz Piętrach nie buja. Ale zobaczysz: przyleci!

Czekamy i czekamy, wypatrujemy na południowo-wschodnim sektorze nieba.

Powinien już być. Ktoś mówi, że musiała mu się skończyć benzyna, zwłaszcza że zbiorniki przeciekają...

- Chyba rozwalili maszynę gdzieś w polu...

Słońce przekłuło lekką mgiełkę na horyzoncie. Minął jeszcze jeden kwadrans od czasu wiadomości ze Spalding i straciliśmy już nadzieję. Właściwie nie było co czekać dłużej...

Wtem jeden z mechaników zawołał: „Lecą!” Spojrzałem ku południo-wschodowi, ale nie dostrzegłem tam żadnej maszyny. Dopiero po chwili ją usłyszałem: ochryply bas silnika przerywany czkawką...

- (idzie oni są, do diabła?)

- Tam - mówi Marek wskazując dalej na wschód. Tak, to chyba jest „Baby”.

Zapewne trochę błędziła w lekkiej mgiełce nie mając namiarów radiowych i dlatego przybywa z tej strony, opóźniona o pół godziny. Leci nisko i wciąż traci wysokość. Idzie lekkim trawersem na pełnych obrotach jednego silnika, który raz po raz dymi i strzela.

Prawe śmigło, nieruchome, z jednym ramieniem wyłamany w tył u piasty, błyska odbiciem słońca, gdy maszyna płaskim zakrętem wchodzi na prostą. U lewego - skrzydła, strzaskanego na końcu, szamocą się strzępy płótna. Podwozie wy-” puszczzone, klapy bombowe otwarte...

Dochodzą do ziemi u skraju lotniska, podciągając gazem, bo skołatany Wellington wali się w dół jak kłoda przy, zmniejszonych obrotach. Siadają ciężko i twardo, maszyna zarzuca ogonem i nagle połowa statecznika razem z płetwą sterową urywa się i odpada, a potem wlecze się za samolotem na trzymających ją ścięgnach...

- Cholera! Jakby tak pół minuty wcześniej, byłoby po nich...

Zaraz potem lewy silnik „Baby” strzela po raz ostatni i staje. Już tam do nich rusza sanitarka, ale tymczasem opada kłapa wejściowa i załoga wysypuje się na ziemię, a olbrzymi radiooperator bierze pod pachę małego Pietracha i idzie z nim na czele, jak pasterz, który niesie zbłąkane jagnię do zagrody.

Chce mi się śmiać, a przy tym coś mnie ściska w gardle. Zdaje się, że innych także...

W połowie marca minister Stroński nagle otrzymał dymisję. Podobno przybywszy o zwykłej porze do swego gabinetu zastał na biurku pismo generała Sikorskiego z powiadomieniem o tej niespodziewanej decyzji. Musiał to być dla niego cios, ale zniósł go zaiste mężnie. Po pierwsze - natychmiast odesłał służbowy samochód do garażu Prezydium Rady Ministrów i wrócił do domu pieszo. Po wtóre - nie przyjął wyznaczonej emerytury, tylko zaczął pracować w jakiejś fabryce jako magazynier. Gest nieco teatralny, ale hardy...

Na jego miejsce Sikorski powołał prof. Stanisława Kota, działacza prawego skrzydła Stronnictwa Ludowego, który w latach 1941-1942 był ambasadorem polskim w Związku Radzieckim.

Już po pierwszej rozmowie, z tym nowym przełożonym doszedłem do przekonania, że moja z nim współpraca będzie znacznie trudniejsza i przykrzejsza niż ze Strońskim. I rzeczywiście: prof. Kot uchyla się od wszelkiej odpowiedzialności za polityczny kierunek programu, na zasadzie, że jeżeli coś wypadnie dobrze, to zasługa ministra, a jeżeli źle, to wina dyrektora Radia...

Londyn jest brzydki, jak zresztą znakomita większość miast w Wielkiej Brytanii.

Ale wiosną, kiedy „w jego licznych parkach zaczynają zielenić się wspaniałe trawniki, zakwitają łany krokusów, a potem drzewa i krzewy okrywają się zieloną woalką młodych listków, można tę jego brzydotę nawet polubić, zwłaszcza że wiosenne słońce świeci tu częściej niż w innych porach roku. Później nadchodzi chmurne i wietrzne lato, ulice są pełne kurzu i odoru spalin albo tygodniami pada deszczyk...

Toteż latem kto może ucieka z Londynu. W sobotę, w dniach Bank Holiday i w święta, man in the street zabiera rodzinę (lub swoją sweetheart, jeśli jeszcze nie zdążył się ożenić) na wycieczkę. Niewiele sobie robi z pytania na afiszach, których wszędzie jest mnóstwo: Is your, journey really necessary? (Czy twoja podróż jest rzeczywiście konieczna?) Nie uznaje ograniczeń komunikacyjnych, nie przyjmuje do wiadomości, że przewóz artykułów spożywczych, towarów, wojska, amunicji jest ważniejszy niż jego wycieczka, nie przejmuje się brakiem węgla i przeciążeniem taboru kolejowego. Jedzie!

Jedzie pociągiem nad morze, do Szkocji, do Kornwalii - dwieście lub trzysta mil albo autobusem gdzieś bliżej - dwie, trzy godziny, albo w ostateczności kolejką podmiejską - półtorej godziny.

W ścisiku czeka pół doby na dworcu kolejowym, żeby się dostać do wagonu. Stoi cały czas w korytarzu. Przybywszy na miejsce, czeka w ogonku na tramwaj, potem przed restauracją na wolne miejsce przy stole, potem - po lody, potem - po papierosy. Wreszcie

jeśli ma wyjątkowe szczęście i trafi na przerwę w deszczu - idzie na zatłoczoną i zaśmieconą plażę. Tam przypomina sobie, że gdzieś trzeba przenocować, więc pędzi do hotelu. Nie do jednego hotelu: do dziesięciu zajazdów, boarding house'ów, domów noclegowych i obozów campingowych. Wszędzie wszystko jest od dawna zajęte, zarezerwowane na kilka tygodni naprzód... Nie ma rady: trzeba nocować na plaży...

Ale - żeby użyć wszystkich przyjemności - należy przedtem pójść jeszcze do baru na piwo, do miejscowego kina i na kolację. To także kilka godzin „ogonkowania”, często zresztą daremnego, bo piwa jest mało, ogon do kina ma paręset kroków długości, a restauracje zamykają mu przed nosem z powodu wyprzedania wszystkich potraw.

Pozostaje spacer po zatłoczonych ulicach i wesołe miasteczko, gdzie też niełatwo dopchać się do beczki śmiechu lub do strzelnicy z wiatrówkami.

Po noclegu na wilgotnym piasku albo na ławce przy miejskim skwerze, nowe ogonki, a potem oczekiwanie na pociąg powrotny. Wreszcie przyjazd do Londynu.

Niewyspany, głodny, umęczony i wymiętoszony man in the street idzie do biura, do sklepu, do fabryki - do pracy. Tam dzieli się wrażeniami z otoczeniem i ziewając, zapewnia, że było lovely - przyjemnie...

W dni powszednie głównymi rozrywkami po pracy są: kino, szynk i dancing.

Kina w Londynie dzielą się na cztery kategorie. Do pierwszej należą te, które są zgrupowane na West End, w dzielnicy „najlepszej”, w okolicy Leicester Square i Piccadilly. Są to „zero-ekrany” dla większości fabularnych filmów angielskich i amerykańskich. Cena

biletu do takiego kina wynosi od dziesięciu szylingów do funta.

Zdarza się, że dobry film jest wyświetlany w kinie na West End przez kilka miesięcy, a nawet dłużej niż rok.- Tak np. film „Komu bije dzwon” (wg Hemingwaya) z Gary Cooperem szedł w jednym kinie trzy razy dziennie przez osiemnaście miesięcy.

W śródmieściu jest też wiele małych kin, które za szylinga (lub nawet dziewięć pensów) wyświetlają godzinny program złożony z aktualności, kolorowych filmów Disneya, krótkich komedijek” filmów przyrodniczych i popularnonaukowych. Te kina otwarte są od godziny dziesiątej rano i od rana są pełne.

Londyn ma także jedno kino wyświetlające wyłącznie filmy francuskie i jedno - radzieckie.

Wreszcie w każdej dzielnicy są tanie kina „drugorzędne”, należące do wielkich wytwórni filmowych. Program w takich dzielnicowych kinach trwa około trzech godzin i składa się zwykle z kroniki tygodniowej, filmu rysunkowego i dwóch filmów fabularnych.

Wszystkie filmy, które szły w ekskluzywnych kinach West Endu, idą później w kinach dzielnicowych, których drugorzędność polega tylko na tym, że ceny biletów są przystępne (od jednego do trzech i pół szylinga). Urządzenie widowni, ekran, aparatura itp. są takie same tu i tam.

Podobnie jest zresztą na prowincji: nawet małe miasteczka mają imponujące rozmiarem (i brakiem dobrego smaku) gmachy kin mieszczące po tysiąc i więcej widzów.

Wszędzie są wygodne fotele, dywany, halle, kawiarnie. Palenie tytoniu dozwolone jest w każdym kinie, a niedopałki papierosów - jak w każdym lokalu publicznym - gasi się podszwą na dywanie...

Dzieci w wieku do lat czternastu mogą chodzić do kina tylko w towarzystwie osób dorosłych, chyba że cały program jest przeznaczony wyłącznie dla młodocianych.

Dzieciom poniżej lat czternastu nie wolno też pić alkoholu i przebywać w szynkach. Dlatego niekiedy przed szynkiem grupki dzieci czekają na rodziców przesiadujących tam godzinami przy kuflu cienkiego piwa.

Szynk, czyli public house (po polsku w dosłownym przekładzie: dom publiczny), a w języku potocznym pub, można zobaczyć prawie na każdym rogu ulicy. Pub jest otwarty od dwunastej do piętnastej i od siedemnastej trzydzięci do dwudziestej. Poza tymi godzinami w ogóle (także w sklepach i restauracjach) sprzedaż i wyszynk napojów alkoholowych są wzbronione.

Rzadko gdzie można znaleźć pub, w którym jest bufet z przekąskami lub choćby kanapkami. Zwykle można tam dostać tylko napoje: whisky, rum, gin, piwo i lemoniadę.

We wszystkich takich lokalach panuje tłok i ścisk. Żołnierze, dżentelmeni, robotnicy, panny sklepowe, młodzieńcy ze sweetheartami, samotne starsze panie, kumoszki, staruszki o zaczerwienionych nosach, zamożni kupcy i przedsiębiorcy z całymi rodzinami - siedzą i stoją, omawiając aktualne plotki i wydarzenia albo milczą i z tępym wyrazem

twarzy wpatrują się w ścianę.

Za każdy kufel piwa czy szklaneczkę whisky płaci się z góry, żeby nie było później nieporozumień, zwłaszcza że Anglikowi i Szkotowi niewiele trzeba, żeby byli happy: po paru kufelkach płacze im się język, po dwóch wódkach - nogi. a jeśli który golnie dwie whisky i dwa piwka, zaczyna śpiewać baranim głosem. Nie robi natomiast awantur, nie jest skłonny do bijatyki, nikogo nie zaczepia i nie prowokuje, a po krótkich chwilach „szczęścia” ogarnia go senność.

Trzeźwiejsza i całkiem trzeźwa publiczność odnosi się do pijanych z pobłażaniem i życzliwością: nikt nie okradnie zalanego, pomogą mu wrócić do domu, podeprą, gdy się niebezpiecznie zatacza, poczęstują papierosem, jeżeli zgubił swoje, zapłacą za przejazd autobusem, jeśli przepił wszystko, co miał w kieszeni.

Dansing przyciąga młodych ludzi z middle class w wieku od lat siedemnastu do trzydziestu dwa razy dziennie: od godziny 16 do 18 i od 19 do 22. Jest to zwykle duża sala z parkietem na kilkaset par, z dobrą orkiestrą i ubogim bufetem, przy którym można wypić szklaneczkę obrzydliwej lemoniady albo filiżankę herbaty z biszkoptem.

Wcześniejszy dansing jest tańszy, późniejszy nieco droższy, ale cena wstępu nie przekracza trzech szylingów od osoby. Chodzą tam zakochane pary oraz te i ci, którzy chcą zawrzeć znajomość, aby utworzyć zakochaną parę. Tańczą, poca się, wypijają oceany lemoniady, po czym on odprowadza ją do bramy domu, aby zakończyć wieczór obowiązkowym kiss-me-good-night, czyli pocałunkiem na dobranoc. I tak zaczyna się miłość w drobnomieszczkańskim stylu brytyjskim...

Zakochane pary można zobaczyć wszędzie: w kinie, w pubie, w parku miejskim, w wagonie kolejki podziemnej, w autobusie, na ulicy, we wnętrzu bramy. On ma rozanieloną minę i patrzy w przestrzeń, nieobecny myślami przy swej bogdance. Ona przytula się do niego i usiłuje zwrócić na siebie jego uwagę, co jej się od czasu do czasu udaje. W takich chwilach on patrzy w jej oczy rozmarzonym wzrokiem, starając się naśladować jakiegoś gwiazdora filmowego, po czym całują się „namiętnie”. On obowiązkowo otacza ramieniem jej kibić, obowiązkowo się uśmiecha i „marzy”, czytając reklamy i afisze. Ona zwierza mu się co dwadzieścia minut lub co kwadrans, że na dansingu było lovely, że film był rather nice („raczej przyjemny”) i że pogoda jest taka lub owaka. Poza tym milczą. Dla postronnego obserwatora jest jasne, że oboje nudzą się potwornie i nie mają o czym mówić, ale że już do tego przywykli: że im to wystarcza; że - zapewne - prędzej czy później utworzą przykładowe stadło małżeńskie i zajmą się trudnym zadaniem płodzenia potomstwa.

W tych warunkach żołnierze polscy, których garnizony stacjonują w miastach Wielkiej Brytanii, stanowią groźną konkurencję dla tutejszej młodzieży męskiej. Zdobyli szturmem serca i względy wszystkich dziewcząt, bo są grzeczni, rozmowni (mimo braków w angielszczyźnie), interesujący i obdarzeni znacznie żywszym temperamentem. Zdarza się, że żołnierze brytyjscy, korzystając z głębokich ciemności wieczornych, nawiązują znajomości z Angielkami i Szkotkami udając Polaków: kaleczą język angielski i podają się za dragonów z naszej dywizji pancерnej albo za polskich lotników, żeby dziewczynie

zawrócić w głowie.

Wynikiem tego wszystkiego jest sporo małżeństw polsko-brytyjskich i ogromny przyrost narodzin nowych obywateli Zjednoczonego Królestwa, zarówno ze związków legalnych, jak i z nieprawego łoża. Były już nawet na ten temat interpelacje w Izbie Gmin, lecz ostatecznie parlament, rząd i prasa doszły do przekonania, że dopływ świeżej krwi w narodzie jest pożądany i że nawet zdradzani mężowie powinni być wdzięczni Polakom, którzy ich zastępują w spełnianiu obowiązków małżeńskich.

Tak więc ta sprawa zakończyła się pokojowo: man in the street wyczytał w swojej gazecie, że wszystko jest w porządku, uwierzył i przestał o tym myśleć.

Man in the street czyta gazetę jadąc do pracy lub wracając do domu. Zaczyna zwykle od ostatniej strony, bo tam są wiadomości sportowe: rozgrywki krykietowe, tenisowe i piłki nożnej (z totalizatorem), wyścigi konne i psie, a także dziecinnie łatwe krzyżówki. Czasem na tym kończy, nie czytając depeesz, artykułów, komentarzy politycznych i wojennych, a przeglądając tylko wiadomości krajowe dotyczące morderstw, grabieży, kuponów żywnościowych i odzieżowych oraz relacji o tym, co porabia król i rodzina królewska. Jeśli interesuje się polityką i wiadomościami z szerokiego świata, przyjmuje bez zastrzeżeń poglądy swojej gazety i wierzy święcie w to, co mu tam napiszą.

Man in the street jest na ogół pogodny i niewątpliwie ma poczucie humoru, będące zresztą powszechną zaletą Brytyjczyków. Dobrym żartem można tu nieraz więcej zdziałać niż surowym przepisem lub zakazem.

Tak np. w autobusach i w wagonach kolejki podziemnej porzlepiano żartobliwe plakaty propagandowe, które mają nakłonić publiczność do przestrzegania porządku i szanowania urządzeń ochronnych w tych pojazdach. Na pierwszym planie plakatów figurują stale dwie postaci: dobry obywatel „Mr Brown of London Town” i niepoprawny Mr Smith. Oto Mr Smith - chcąc zobaczyć nazwę stacji - oddziera z okna wagonu róg tkaniny, która ma zabezpieczyć pasażerów przed odłamkami szkła w wypadku rozbicia szyby przy wybuchu bomby. Mr Brown zwraca mu uwagę: „I trust you'll pardon my correction:

That stuff is there for your protection!!”

(„Ufam, że wybaczy mi pan tę uwagę:

Ta tkanina jest tam po to, żeby pana ochraniać!”) Na innym plakacie Mr Brown zwraca się do pasażerów stojących przy wejściu zatłoczonego autobusu:

„Kindly pass along the bus,

And so make room for all of us”.

(„Bądźcie uprzejmi przesunąć się dalej

i zrobić miejsce dla nas wszystkich”).

W podobny sposób poucza się pasażerów, by nie pluli na podłogę w autobusie, za co grozi zresztą kara pięciu funtów, by nie kichali na cały przedział w wagonie (bezpłatnie) itp. Notabene plucie na podłogę w kolei podziemnej jest znacznie tańsze: tylko trzy funty.

Nie wiem dlaczego...

Na przystankach umieszczono plakaty. przedstawiające Arkę Noego, do której parami wchodzi zwierzęta przed potopem. Napis pod spodem zachęca pasażerów, by je naśladowali, „ogonkując” w dwóch rzędach do autobusu. Pewien jegomość, widząc po raz pierwszy ów plakat, pyta konduktora zatłoczonego wozu, który już ma ruszyć: - Pełna już ta Arka Noego? Na to konduktor:

- Brakuje tylko osła. Wsiadaj pan!

Nikt się tu za tego rodzaju dowcipy nie obraża, a publiczność żartem odpowiada na żart. Gdy konduktor podmiejskiego pociągu poradził utyskującemu na opóźnienie pasażerowi, żeby poszedł pieszo do następnej stacji, skoro uważa, że pociąg jedzie za wolno, ów pasażer odrzekł uspokajająco:

- E, aż tak bardzo się nie śpieszę.

Man in the street nie zna Londynu, czemu zresztą nie można się dziwić wobec ogromu tego miasta (ponad osiem milionów mieszkańców), nie zna nawet dzielnicy, w której mieszka, i nie wie, jak się nazywają ulice najbliższe tej, przy której stoi jego dom. O takich rzeczach wie tylko miejscowy policjant i listonosz.

Orientację w Londynie utrudnia jeszcze i to, że różne, nieraz bardzo odległe od siebie ulice mają te same nazwy. Są więc tutaj Princess Road, Princess Row, Princess Gale, Princess Street i jeszcze kilka „Princess” rozrzucone po całym mieście. Podobnie jest z Camden - szesnaście ulic, Gordon - jedenaście, Union - czternaście, lub King -

trzydzieści ulic... Ulicą bowiem może być: street (ulica), road (droga), avenue (aleja), row (rząd, szereg), gate (wejście), crescent (łuk), place (miejsce, miejscowość), gardens (ogrody), square (plac prostokątny, skwer), circus (plac okrągły), (close zamknięcie, obręb), mews (stajnie), drive (przejazd), grove (gaj, lasek), lane (zaułek), passage (przejście), terrace (taras), yard (dziedziniec) lub - co gorsze - skomplikowane połączenie tych określeń, jak np. Queen's Park Terrace albo Albert Gardens Yard Passage...

Na dobitkę numeracja domów na tych ulicach bywa zgoła fantastyczna. Często nie ma podziału na stronę numerów parzystych i nieparzystych. Czasem np. numery kolejne od 1 do 18 następują po numerach parzystych od 28 do 70, aby dalej zacząć się od 19 i dojechać do 27. Wreszcie zdarza się, że jedna strona ulicy nazywa się na pewnej przestrzeni inaczej niż druga, a dalej znów tak samo.

Wątpię, czy kto kiedykolwiek uporządkuje ten obrośnięty tradycją labirynt. Czy zdoła przekonać Mr Browna i Smitha, że na każdym domu powinien być numer kolejny, nie tylko nazwa, jak „Wigmor House” czy „Bellevue” lub „Oak Cottage”...»Wydaje mi się, że man in the street pozostanie pod tym względem szanującym tradycję konserwatystą, choćby należał do partii komunistycznej i stale czytywał „Daily Workera”.

Z należną skruchą, ale za to szczerze przyznaję, że nie pasjonują mnie brytyjskie muzea i zabytki. Wydaje mi się, że wszystkie są do siebie podobne i nużąco jednostajne.

Byłem w British Museum dziesięć lat przed wojną, by przebiec kłusem przez jego olbrzymie sale, zobaczyć mumie egipskie, skalpy i pirogi czerwonoskórych, kopię Sfinksa oraz parę innych drobiazgów, które mnie wówczas interesowały, więc teraz już nie odwiedzani szanownych gmachów przy Great Russel Street. Pamiętam tylko, że niegdyś zaimponowały mi swoją wielkością i ilością nagromadzonych w nich eksponatów.

Podobnie imponujące wrażenie robi na mnie katedra Sw. Pawła, zwłaszcza dziś, gdy wybuchy bomb niemieckich[^] odsłoniły widok na ten ogromny kościół pośród ciasno stłoczonych dawniej domów i uliczek City. Katedra ocalała wśród ruin i pożarów, które szalały dokoła niej w okresie „Bitwy o Wielką Brytanię”, i dumniej niż kiedykolwiek panuje w tej dzielnicy banków, biur i wielkich interesów handlowych.

Westminster, a szczególnie gmach Parlamentu, zdaje mi się jednym z najpiękniejszych zabytków Londynu, ale - znów ze skruchą - wyznaję, że nie jestem nawet pewien, kiedy i z jakiego kamienia go zbudowano.

W stopniu o/ wiele większym moją ciekawość i wyobraźnię pociągają ludzie, którzy walczyli tu o demokrację i prawa obywatelskie; o konstytucję, postęp i sprawiedliwość społeczną; o wolność myśli i słowa; o ograniczenie władzy monarszej na rzecz Parlamentu.

Ta ostatnia zdobycz znalazła swe odbicie w tradycji, która zabrania królowi wstępu do Izby Gmin. Ostatnim monarchą, który przestąpił te progi, był Karol I. Przeszedł żądając wydania i uwięzienia pięciu posłów, którzy ośmielili się występować przeciw niemu, lecz musiał odejść z próżnymi rękami, ówczesny spiker Izby, Lenthal, ukląkł przed królem „drżąc ze wzruszenia i przerażenia”, lecz „dzielnie oświadczył”, że bez zgody Parlamentu posłów nie wyda. Karol stracił wówczas cierpliwość: krzyczał, wymyślał, pieniał się z gniewu, lecz nic nie wskórał. Wkrótce potem stracił również głowę na szafocie pod toporem kata...

Na pamiątkę tych wypadków po dzień dzisiejszy osobisty przedstawiciel króla (Gentleman Mistrz Ceremonii Czarnego Berła) przybywszy do Westminsteru, aby zaprosić posłów Izby Gmin do Izby Lordów, gdzie król mową tronową otwiera sesję nowego Parlamentu, zastaje drzwi wejściowe zamknięte. Tradycja każe zamykać te drzwi w chwili, gdy poseł króla do nich się zbliża, po prostu przed samym jego nosem. Gentleman od Czarnego Berła musi trzy razy pukać do tych podwoi, zanim mu otworzą, po czym na progu - nie wchodząc do wnętrza - wygłasza formułę zaproszenia.

Tu, w tej Izbie, rozegrała się batalia o zniesienie pracy dzieci w kopalniach węgla.

Prowadził ją lord Shaftesbury, arystokrata-reformator, świetny mówca, który potrafił

wywołać głośny płacz wśród posłów opisując niedolę dzieci: półnagich chłopców i dziewcząt, spędzających krótkie życie i umierających w ciemnościach podziemnych szybów i chodników; ośmio - lub dziesięcioletnich białych niewolników, nie widujących nigdy słońca, nie znających radości, źle płatnych, niedożywionych, wycieńczonych głodem i pracą nad siły przy wydobywaniu węgla, który w ciągu wieków bogacił przemysłowców, bankierów i kupców Wielkiej Brytanii.

Tutaj Wilberforce wywalczył prawo o zniesieniu handlu niewolnikami. Tu Snowden, pierwszy bodaj poseł robotniczy, upominał się o prawa związków zawodowych.

Tu przemawiali Gladstone, Burkę, Disraeli, Lloyd George i Churchill - ludzie, którzy tworzyli historię imperium brytyjskiego.

Man in the street jeszcze mniej niż ja interesuje się zabytkami. Anglicy niewiele dbają o stare budowle, zamki i pałace, jeśli nie nadają się one do użytku w obecnych czasach. Toteż zapewne o wiele więcej osób odwiedza tu np. George Inn (zajazd z wyszynkiem alkoholu) z XVI wieku lub Angel Inn (w Blith, założony w roku 1270!), które nadal - jak dawniej - poją piwem stałych klientów, niż damy na to starożytną twierdzę Tower of London, gdzie nie ma nawet kiosku z lodami i lemoniadą...

Tower of London jest więc tylko celem wycieczek cudzoziemskich turystów lub dzieci szkolnych. Rzadko kiedy zabłąka się tu jakiś Szkot z głębokiej prowincji, a już zakochane pary omijają te mury, baszty, dziedzińce i bramy, zamykane zbyt wcześnie jak na ich potrzeby, bo o godzinie dziesiątej wieczorem.

Mimo to Tower of London wart jest obejrzenia, a tradycyjny ceremoniał zamykania jego bram przez gwardię miejskich pachołków w średniowiecznych strojach wygląda nie tyle majestatycznie, ile zabawnie. Natomiast historia tej twierdzy jest raczej ponura. Ponura i krwawa; bardziej może krwawa niż Rewolucja Francuska i królobójstwa na Kremlu moskiewskim.

Tower stoi w dole nad Tamizą, u stóp Tower Hill (Tower - wieża; Hill - wzgórze), gdzie Edward IV (1465) na stałe zainstalował szafot do obcinania głów angielskiej szlachcie, która buntowała się przeciw panującym. Kroniki londyńskie notują jednak pierwszą taką egzekucję na Tower Hill już w roku 1388 (Sir Simon Burley). Ze znaczniejszych „przestępców” ścięto tam Dudleya, ministra Henryka VII; jego syna, księcia Northumberland (1553) i wnuka, Guilforda Dudley (1554); Cromwella, More'a i Fishera, księcia Surrey i jego syna, Strafforda, arcybiskupa Lauda (1645), ze dwa tuziny lordów szkockich (1716-1747) i lorda Lovata.

Ale te egzekucje zdają się niewinną zabawką wobec mordów w licznych basztach, lochach i na wewnętrznym dziedzińcu pałacowym Tower of London...

Zabudowania Tower zajmują osiemnaście akrów (około siedem i pół hektara) stanowiąc jakby oddzielne miasto. Część tych murów powstała jeszcze w okresie normandzkim, ale można wśród nich znaleźć fragmenty architektoniczne niemal wszystkich stylów dominujących w Anglii pomiędzy XI a XVIII stuleciem. Dziś Tower nie ma już żadnego znaczenia jako twierdza; niegdyś był jednak zarazem potężną warownią, siedzibą królów, więzieniem i miejscem kaźni.

Stoki Tower Hill schodzą aż ku fosie fortecznej, poza którą biegnie wysoki mur warowny, wzmocniony dziewięcioma wieżami obronnymi. Za nim znów fosa i wewnętrzny pierścień murów, najeżony trzynastoma basztami. Dopiero za tym drugim murem, na obszernym dziedzińcu, na który wychodzą okna i drzwi wejściowe wszystkich otaczających go budynków, wznosi się Biała Wieża (White Keep), najdawniejsza część fortecy,

zbudowana przez architektów Wilhelma Zdobywcy w wieku XI.

White Keep jest to nieregularny, trzypiętrowy czworobok z białego, poczerńiałego od starości kamienia. Mury, grubości niemal pięciu metrów u podstawy, wznoszą się na trzydzieści metrów wzwyż, tworząc na rogach cztery baszty opatrzone strzelnicami.

Wewnątrz - obszerne, wysokie izby z pułapami wspartymi na dębowych słupach; olbrzymie paleniska kominów, które niegdyś ogrzewały te surowe komnaty, a pośrodku pierwszego i drugiego piętra - równie surowa - kuta w kamieniu kaplica Sw. Jana.

W tej kaplicy odbywały się zaręczyny i śluby królewskie, choć królowie nie zawsze osobiście załatwiali te sprawy. (Takiego np. Filipa Hiszpańskiego zastępował przy zaręczynach z królową Mary w roku 1554 niejaki hrabia Egmont, któremu nb. też ucięto głowę w czternaście lat później - nie wiem już z jakiego powodu.) Pod kaplicą jest krypta, gdzie więziono m.in. uczestników buntu wznieconego przez Wyatta. Ten Wyatt był synem poety Tomasza Wyatta, który pierwszy w Anglii pisywał sonety, a oprócz tego służył w dyplomacji. Poeta-dyplomata Wyjątkowo nie został

ścięty, ale królowa Maria Tudor kazała skrócić o głowę jego syna...

Nie wiem, czy pomysłowe narzędzia tortur, które można zobaczyć w owej krypcie, były używane do wymuszenia zeznań na buntowniczym Wyatcie. Osobiście przyznałbym się do wszystkiego na sam ich widok, położyłbym głowę na wyszczerbionym i - jak mi się zdaje - bardzo niewygodnym szafocie i dałbym suty napiwek katowi, żeby naostrzył tępy topór, który tam widziałem, byle wszystko odbyło się gładko i prędko.

W pozostałych izbach Białej Wieży jest obecnie muzeum broni i zbrojownia.

Wśród wielu innych znajdują się tam zbroje Karola I, Jakuba II i Henryka VIII (tego, co miał sześć żon). Jedna ze zbroi tego amatora krótkotrwałych, ale za to licznych małżeństw waży sto siedemdziesiąt funtów (wraz z oporządzeniem na konia). Ponieważ Henryk VIII w wieku dojrzałym bardzo się roztył i sam ważył podobno dwieście dwadzieścia funtów, koń jego dźwigał prawie czterysta, jeśli królowi przyszła ochota dosiąść go w pełnym rynsztunku. Przypuszczam, że dla króla była to sprawa kłopotliwa, dla konia zaś zgoła przykra, i myślę, że obaj woleli unikać takich okazji.

Odpowiedzialność za te ich kłopoty ponosi głównie pewien cesarz, któremu było na imię Maksymilian. On to bowiem obdarowywał Henryka zbrojami „niemieckich i florenckich mistrzów roboty”; Henryk zaś (i jego wierzchowiec) musieli przecież choć raz każdą taką zbroję przymierzyć, i to zapewne w obecności dworu, posłów i kolejnej królowej.

Kolejna królowa przyglądała się Henrykowi z okien pokojów dworskich, które zajmują piętrowy budynek w rogu dziedzińca. W jednym z tych pokojów (ale z widokiem na Tamizę) spędziła ostatnie dni swego życia Anna Boleyn, druga z żon Henryka. Ścięto ją na dziedzińcu pod kaplicą Sw. Piotra, na szafocie przeznaczonym dla najwyższych sfer towarzyskich.

Ten elegancki szafot i kaplicę widać ze wszystkich okien.

Wnuczka siostry Henryka VIII, lady Jane Grey, widziała ze swego apartamentu, jak prowadzono na egzekucję jej męża i jak - „z należnym szacunkiem” - niesiono jego zwłoki do kaplicy. Tegoż dnia zresztą ścięto również ją samą z rozkazu Marii Tudor, a oprócz niej i Anny Boleyn zginęli pod toporem kata: lord Hastings (1483), Margareta ks.

Salisbury (1541), królowa Katarzyna Howard, piąta żona Henryka VIII (1542), Jane wicehrabina Rochford (1542) oraz Robert Devereux, hrabia Essex (1601).

Jak z tego widać, dwór królewski nie mógł narzekać na brak rozrywek, tym bardziej że od czasu do czasu zamiast topora używano do ścinania głów miecza, jak np. w wypadku Anny Boleyn (1536). Potem następowały uroczystości pogrzebowe, zwykle w pobliskiej kaplicy Sw. Piotra, gdzie ku wiecznej rzeczy pamięci ryto odpowiednie napisy.

Jeden z takich napisów (dotyczący grobów ks. Somerseł i ks. Northumberland oraz królowej Anny i Katarzyny) brzmi - w moim wolnym przekładzie - jak następuje: Królowe dwie i dwaj książęta,

Najwyżsi Anglii dostojnicy...

Każdemu z czworga głowa ścięta.

W Świętego Piotra śpią kaplicy.

Nieco mniej ważne osobistości - w przewidywaniu, że potomni nie zaszczycą ich żadnym napisem pamiątkowym - same ryły na murach cel więziennych swe nazwiska i sentencje. Najwięcej napisów i prymitywnych ornamentów pozostało w ciemnicy wieży Bauchampa. Między innymi niejaki Filip Howard? syn księcia Norfolk (ściętego w roku 1572), wyskrobał na kamiennym murze swego więzienia taką oto sentencję (po łacinie): Im więcej cierpień dla Chrystusa na tym świecie, tym większa chwała z Chrystusem w zaświatach.

Ten pobożny człowiek miał przynajmniej wiarę; inni jej nie mieli. Cierpieli, gnili w tych basztach, umierali tu z chorób lub dawali głowy pod topór. Lordowie, książęta, duchowni katolicy, żołnierze, dyplomaci naraziwszy się temu czy innemu królowi spędzali tu wiele lat jako przestępcy, jako więźniowie stanu, buntownicy i zdrajcy.

Zdrajcy... Imieniem ich nazwano przejście pod basztą Sw. Tomasza, która wspiera się na łuku mostu nad śluzą zamykającą połączenie wewnętrznej fosy nad Tamizą! Tu przybijały barki z więźniami pod strażą królewską. Strażnicy z załogi Tower opowiadają niezliczone historie o duchach i upiorach, które zjawiają się raz po raz w nocy pośród tych murów nasiąknięch krwią i łzami pomordowanych, które krążą u stóp Krwawej Wieży, ukazują się w oknach, na dziedzińcu i pod kaplicą Sw. Piotra trzymając własną ściętą głowę pod pachą i które dzwonią łańcuchami w baszcie Bauchampa...

Tędy, przez Bramę Zdrajców, szła Anna Boleyn; tam, u stóp Białej Wieży, zamordowano Edwarda V i jego brata; tu ścięto Somerseta i Northumberlanda... W

Wakefield Tower, gdzie przechowywane są klejnoty koronne Anglii, uduszono Henryka VI...

Duch Sir Waltera Raleigha, marynarza, awanturnika, kolonizatora Wirginii w Ameryce Północnej, ulubieńca królowej Elżbiety, ściętego na rozkaz Jakuba I (1618), jest podobno jednym z najczęściej odwiedzających te miejsca upiorów. Malownicza jego postać (uwieczniona poza tym na opakowaniu znanych amerykańskich papierosów z tytoniu Virginia) zjawia się zwykle w pobliżu szafotu na dziedzińcu zamkowym w towarzystwie kata, po czym między obu dżentelmenami zaczyna się następujący dialog: Sir Walter Raleigh (do siebie, jednak tak głośno, aby mogła go słyszeć niewidzialna publiczność, złożona z zupełnie przeźroczystych duchów dworzan, służby, straży królewskiej itd., która zapewne tłoczy się dokoła): - Dzięki Bogu Wszechmogącemu, że pozwolił mi umierać pod gołym niebem, nie zaś cierpieć do śmierci w ciemnicy więziennej. (Do kata:) - Pokaż mi topór, kacie.

(Kat waha się, bo nie wie, czy King's Regulation pozwala na takie ekstrawagancje).

Sir Walter Raleigh (stanowczo): - Pokaż mi topór, powiadam!

(Kat, sterroryzowany, pokazuje topór, który skazaniec ogląda okiem znawcy.) Sir Walter Raleigh (do siebie jak na początku sceny): - Tak, to ostre lekarstwo. Lekarstwo na wszystkie choroby... Nie obawiam się go.

Kat (znudzony tymi monologami - rzeczowo): - Z której strony szafotu zechce pan uklęknąć, my lord? Czy tak, aby głowa stoczyła się w stronę kaplicy, czy też...

Sir Walter Raleigh (przerywa mu): - Gdy serce niezłomne zostaje w piersi, wszystko mi jedno, dokąd potoczy się moja głowa. Tnij!

(Kat, widocznie uderzony trafnością tego oświadczenia, tnie.) (Sir Walter Raleigh starym, tradycyjnym zwyczajem upiorów Tower bierze swą ściętą głowę pod pachę i podąża do kaplicy na tzw. wieczny odpoczynek.) Tu koniec niesamowitej sceny, ponieważ kat, spełniwszy swoją powinność, z niedościgłą wprawą rozwiewa się i znika.

(Dla ścisłości muszę zaznaczyć, że yeomani z załogi Tower opowiadają tę historię z większym przejęciem i szacunkiem dla duchów, niżby to wynikało z mojej wersji.) Osobiście nie widziałem upiora w Tower-ani w żadnym zamku szkockim, choć w kilku bardzo nawiedzanych przez duchy zdarzało mi się nocować. Przypisuję to jednak wyłącznie mojemu niepoważnemu stosunkowi do gości z Ha-desu. Strażnikom z Tower, którzy odnoszą się z większym uszanowaniem do duchów i na serio przejmują się swymi obowiązkami yeomanów królewskich, zdarza się przydybać tego czy owego upiora lub podsłuchać ich rozmowy i monologi.

Yeomani bowiem nie widzą niczego śmiesznego w swym „regulaminie służby garnizonowej” z XV wieku: paradują w średniowiecznych strojach z groźnie połyskującymi halabardami, tupią bojowo, przebierając nogami na rozkaz „w miejscu marsz”, wymieniają tajemnicze hasła, celebrując co wieczora obrzęd zamykania bram, przeszukiwania baszt i składania kluczy w ręce kasztelana twierdzy.

Mundur yeomana składa się z granatowego sukienego kubraka, szamerowanego czerwoną taśmą; spodnie taki rycerz ma bufiaste, dc kolan; pończochy i pantofle czarne;

na ramionach krótką, do łokci sięgającą pelerynę z czerwoną podszewką, na głowie zaś rodzaj bardzo niskiego cylindra z szerokim rondem. Wygląda w tym wszystkim pociesznie, tym bardziej że załoga nie jest dobrana ani tuszą, ani wzrostem, ani wiekiem: obok chudych dryblasów maszerują dobroduszne tłuściochy i niewydarzone kucyki.

Wieczorem, przed dziesiątą, na wprost wartowni za Krwawą Basztą, zbiera się służbowy oddział tej straży, dwunastu czy piętnastu szlachciców pod dowództwem Strażnika-Odźwiernego. Halabardy świeżo wyczyszczone, zapalone latarnie stajenne i groźne miny yeomanów nie wróżą nic dobrego ewentualnym spiskowcom, którzy - być może - znów zakradli się do którejś wieży lub kaplicy, a może czają się u śluzy albo w cieniu wszystkich trzech klonów na środku dziedzińca...

Oddział w skupieniu słucha regulaminowej przemowy swego dowódcy na ten temat, po czym rusza za jego przewodem usiłując iść w nogę według głośnej komendy: left-right! left-right!, która ma ułatwić to trudne zadanie. Idą spieszonym marszem wzdłuż murów i fos, przystają przed każdą basztą, ze straszliwym łoskotem zatraskują drzwi, ryglują je, walą drzewcem halabardy w solidne, dębowe wrota (żeby sprawdzić, czy dobrze zamknięte? a może, aby napędzić strachu zdradzieckim konspiratorom?), po czym hajda dalej!

Starsi szlachcice z brzuskami nie wytrzymują tempa młodszych kolegów; wysokie, chude draby pędzą, jakby ich kto gonił i oddział rozciąga się pod koniec obchodu.

Więc przed White Tower Strażnik-Odźwierny robi przystanek i raz jeszcze sprawia szyki.

Ale trzeba się śpieszyć, bo z wybiciem dziesiątej ceremonia musi być skończona.

Zasapane, krótkie grubasy zajmują swoje miejsca w szeregach pomiędzy drągalami, którym - sięgają do pasa, Strażnik-Odźwierny staje znów na czele i - lewa-prawa! lewa-prawa! - oddział rusza ku wartowni.

Tam już w cieniu Krwawej Baszty przyczał się posterunek, a za nim wsparty o mur - sam Kasztelan, czyli Yeoman-Galoer. Gdy patrol, z latarniami wylania się zza węgła Wekefield Tower, posterunek wyskakując z ukrycia i gromkim głosem woła: - Stój! Kto idzie?!

Odpowiedź nie może nastąpić natychmiast, bo Strażnik-Odźwierny musi najpierw zatrzymać swoich rycerzy, co nie jest takie proste: trzeba zakomenderować „w miejscu marsz” („Lewa-prawa! lewa-prawa!”), dać do zrozumienia drepczącym szlachcicom, że za chwilę będzie „stój”, i dopiero po wydaniu tej komendy można podjąć konwersację z posterunkiem.

Ta konwersacja odbywa się z takim krzykiem, jakby toczyła się poprzez Tamizę, choć Strażnik-Odźwierny stoi o trzy kroki od posterunku i Kasztelana. Najpierw szlachcic z halabardą chce się koniecznie dowiedzieć, kto idzie, gdy zaś ciekawość jego została zaspokojona, pyta z kolei o hasło. Hasło - jak wiadomo - jest wyrazem umówionym, który może znać tylko straż i jej przełożeni. Ale w Tower wymienia się je tak głośno, że pół

Londynu może je słyszeć. Naturalnie żadnego znaczenia to nie ma, jak zresztą cała ceremonia, którą nadal spełniają z powagą dorośli ludzie przejmując się nią jak dzieci.

- O co chodzi? - pyta z cienia Yeoman-Galoer.

- Klucze! - drze się Strażnik-Odźwierny.

- Czyje klucze?! - stara się go przekrzyczeć tamten.

- Klucze króla Jerzego VI!!

- Co?! - zdumiewa się Kasztelan, jakby pierwszy raz w życiu usłyszał coś podobnego. - Klucze króla Jerzego VI?...

- Tak - potakuje Strażnik-Odźwierny, pewien, że mówi prawdę. - Klucze króla.

Uspokojony tym zapewnieniem Yeoman-Galoer przestaje strugać wariata i odbiera niezgorszy pęk owych kluczy.

- God bless King George! - powiada do szlachciców, oni zaś dzielnie potrząsają halabardami na znak, że nie mają nic przeciw temu i - trębacz zaczyna grać last post, tj.

capstryk. Od tej chwili aż do godziny dziewiątej rano, poza wartą i posterunkami, w obrębie murów Tower mają prawo przebywać tylko upiory i duchy...

Zwykli śmiertelnicy opuszczają tymczasem w mieście puby, a zakochane pary szczerzej jeszcze zapełniają ławki i ocienione trawniki pod drzewami w parkach.

Te londyńskie parki (nie zakochane, tylko te z trawnikami i drzewami) są szczególnie piękne wiosną. Piękne pomimo szpetnych pomników, które w Londynie są tak samo zestandaryzowane jak obuwie i gotowe ubrania.

Najczęściej pomnik wyobraża postać króla, generała czy innego bohatera na koniu.

Koń i bohater są z solidnego brązu, postument zaś z granitu. Bohaterowie różnią się fasonem kapelusza, postumenty - napisami, konie wszystkie są jednakowe. Stoi takich facetów w parkach londyńskich ze trzydziestu, na placach zaś i na ulicach pewnie drugie tyle.

Nelsonowi dogodzili Anglicy brzydką kolumną na Trafalgar Square. Sterczy tam biedak na jej szczycie, a cztery lwy u stóp pomnika pilnują, żeby nie drapnął., Królowa Wiktorija ma znów pomnik przed pałacem buckinghamskim, niezgorszy nawet, choć i w amorki, i w trytony, naturalnie także z lwami, które tłoczą się między innymi postaciami dokoła zbiornika z kilku wodotryskami, nad którym ta energiczna hipokrytka siedzi.

Za to księciu-małżonkowi dostał się pomniczek naprawdę cacany! Czego tam nie ma! Pagoda chińska z gotykiem, przeplatana barokiem, pozłoczone suto, po dorobkiewiczowsku, przeładowane emalią, mozaiką i licho wie ilu ozdóbka-mi bez odrobiny smaku i wdzięku. Wszystko to razem wygląda jak mieszaniec charta z jamnikiem, jest ciężkie, duże i nawet Anglikom się nie podoba. Ale - mówią: - postavili, niech już stoi, a żadna z niemieckich bomb jak na złość nie rozniosła, więc widocznie Bóg tak chciał...

No i trudno. Bądź co bądź Albert był dobrym mężem królowej, której panowanie Anglicy uważają za epokę szczęśliwą i pomyślną. Może kiedyś Jerzy VI też będzie miał bardzo brzydki pomnik w Hyde Parku, jeśli Wielka Brytania wygra ostatnią bitwę w tej wojnie...

BBC nie bez oporów podaje dostarczone przez nas wiadomości o likwidacji pozostałych przy życiu siedemdziesięciu tysięcy mieszkańców getta warszawskiego. Dane o walce zbrojnej sześciuset żydowskich powstańców przechodzą gładko przez cenzurę, ale już fakt, że podczas tych walk Niemcy zabili siedem tysięcy osób, a sześć tysięcy spalili żywcem w domach, budzi zastrzeżenie: „exaggeration” - przesada... Przesadą także wydaje się dyrektorom BBC wiadomość, że resztę - przeszło pięćdziesiąt pięć tysięcy Żydów -

wywieziono na śmierć do Trebłinki. W wymordowanie kilku milionów więźniów w obozach zagłady po prostu nie wierzą...

Tymczasem w połowie czerwca profesor Kot przystąpił do „reform” w Dziale Radiowym swego ministerstwa, które miały polegać w głównej mierze na redukcjach i zmianach personalnych.

Tłumaczę od początku, kto i ile pracy odwała codziennie, jak to wszystko jest zorganizowane itd. Ale ministra nie interesują takie sprawy. Żąda ode mnie szczegółowych propozycji w sprawie zmniejszenia personelu o połowę, przy czym życzy sobie m.in.

zwolnienia Zbigniewa Grabowskiego.

Ponieważ jest rzeczą oczywistą, że taka samobójcza redukcja uniemożliwiłaby jakąkolwiek działalność Radia Polskiego, proszę o zwolnienie mnie z pełnionych obowiązków.

Moja rezygnacja została przyjęta. Przyjęta została także wysunięta przeze mnie propozycja, aby kierownikiem Działu Radiowego i dyrektorem Radia Polskiego został Karol Wagner.

Tu jednak wynikła nowa trudność: Wagner zgodził się na objęcie po mnie dyirekcji naczelnej tylko pod warunkiem, że - przynajmniej przez kilka miesięcy - będę kierował programem w języku polskim, a ja uznałem to za możliwe, jeśli mógłbym korzystać ze współpracy Grabowskiego i wszystkich zatrudnionych dotychczas redaktorów.

Kompromis zastał osiągnięty w ten sposób, że Grabowski przestał być redaktorem etatowym, ale dostarcza nadal do programu „prace zlecone” za honoraria autorskie, co na jedno wychodzi. Ministrowi te zmiany wystarczyły - widocznie w końcu zorientował się, że nie należy piłować gałęzi, na której się siedzi...

Tak więc, jeśli chodzi o stronę programową Radia Polskiego, niewiele się zmieniło, mnie natomiast ubyło roboty: odpadły konferencje w BBC oraz wszystkie sprawy organizacyjne, personalne i administracyjne. Mogę teraz poświęcić więcej czasu na

korespondencje z dywizjonów lotniczych i na pracę literacką.

Czwartego lipca 1943 gen. Sikorski przyleciał z Kairu do Gibraltaru w drodze powrotnej po inspekcji oddziałów polskich na Bliskim Wschodzie i po rozmowach z gen Andersena, który tam przeciw niemu spiskował, usiłując podważyć politykę porozumienia ze Związkiem Radzieckim. Nikt nie wiedział dokładnie, jak się te rozmowy zakończyły i czy doszło do uzgodnienia stanowisk pomiędzy Naczelnym Wodzem a watażką, który uzurpował sobie absolutną władzę nad II Korpusem...

W nocy, około godziny 23.00, Sikorski wsiadł do cztero-silnikowego samolotu Liberator, aby odlecieć do Londynu. Towarzyszyli mu między innymi córka, Zofia Leśniowska, szef sztabu gen. Klimecki, płk Marecki, por. Ponikiewski, sekretarz osobisty Kułakowski oraz kurier dowództwa Armii Krajowej płk Gralewski, przybyły do Gibraltaru z Warszawy z niedobłą wiadomością, że Gestapo aresztowało tam generała Roweckiego.

Prócz nich pasażerami samolotu byli dwaj posłowie do Izby Gmin, osobiści przyjaciele Winstona Churchilla - Cazalet i Whitley. Kapitanem sześćoosobowej załogi Liberatora (oddanego do dyspozycji Sikorskiego przez brytyjskie Ministerstwo Lotnictwa) był

Edward Prchala, pilot narodowości czeskiej.

Start nastąpił o godzinie 23.07, a w kilkanaście sekund po wyjściu w powietrze maszyna runęła do morza w odległości pięciuset metrów od brzegu. Z katastrofy zdołał się uratować tylko Prchala, który - jedyny z załogi - miał na sobie kamizelkę ratunkową...

Później wyłowiono zwłoki generała Sikorskiego i Klimeckiego oraz kilku innych osób.

Uratowany pilot zeznał, że przyczyną katastrofy było zablokowanie sterów.

Dziwne... Przecież jako doświadczony skipper musiał sprawdzić ich działanie przed startem! Miał cztery tysiące wylatanych godzin, w tym osiemset na Liberatorach.

Komisja brytyjska (z udziałem polskiego obserwatora-rzeczoznawcy płka Dudzińskiego) stwierdziła, że „katastrofa nie nastąpiła wskutek sabotażu, lecz z jakiejś innej przyczyny, której nie da się ustalić”. Potem sprawę badała komisja polska, której przewodniczył płk Jerzy Bajan. I tu wniosek był podobny: przyczyna niewiadoma, ale wyłącza się sabotaż...

Pogrzeb generała Sikorskiego odbył się 16 lipca 1943 na cmentarzu poległych lotników polskich w Newark, pomiędzy dwoma tysiącami ich grobów. Nad trumną przemawiał nowo mianowany Wódz Naczelny Polskich Sił Zbrojnych gen. broni Kazimierz Sosnkowski.

Pojechałem tam wozem transmisyjnym, żeby nagrać uroczystości żałobne i to przemówienie. Jeśli mam być szczerzy, nie podobało mi się: Sosnkowski mówił z przesadnym patosem, niemal histerycznie, a jego wysoki, załamujący się głos brzmiał

sztucznie i nie po męsku. Dawny szef sztabu I Brygady Legionów, jeden z najbliższych współpracowników marszałka Piłsudskiego, a tu, w Wielkiej Brytanii, zastępca prezydenta i Komendant Główny krajowego Związku

Walki Zbrojnej (AK), który ustąpił z rządu na znak protestu przeciw nawiązaniu przez

premiera stosunków dyplomatycznych ze Związkiem Radzieckim - czy rzeczywiście aż tak rozpaczał z powodu jego śmierci?... Czy też była to niezbyt zręczna gra obliczona na przejęcie po Sikorskim tej części sympatii w kraju, którą tragicznie zmarły Wódz Naczelny sobie zyskał? A może jednak Sosnkowski rzeczywiście przekonał się do dawnego przeciwnika i szczerze bolał nad stratą, jaką niewątpliwie poniosła sprawa narodowa wraz z jego śmiercią?...

Tak czy inaczej, powróciwszy do Londynu i przesłuchawszy nagrane płyty, doszedłem do wniosku, że da się z nich wybrać tylko parę mniej teatralnych fragmentów tego przemówienia, podczas których głos mówcy brzmi naturalniej i spokojniej. Montaż okazał się trudny, ale wreszcie dokonaliśmy tego zabiegu, wypełniając luki marszem żałobnym wojskowej orkiestry, komendami dowódcy kompanii honorowej i pożegnalną salwą karabinową. Wszystko to zmieściło się w dziewięciominutowej audycji, więc można będzie ją powtórzyć w naszych programach nocnych, które trwają po dziesięć minut.

Zostawiłem gotową płytę dyżurnemu redaktorowi w Bush-Houise i wróciłem do domu nad ranem szczęśliwie złapaną taksówką.

Tak zmontowany reportaż nadało Radio Polskie, po czym powtórzył je McDonald w swoim kwadransie Sekcji Polskiej BBC.

W połowie sierpnia wyszła drukiem moja książka „Żądło Genowefy”. Ukazało się kilka bardzo pochlebnych recenzji, m.in. Mariana Hemara w „Wiadomościach Polskich” - nieomal entuzjastyczna.

W następną niedzielę przypada czterolecie mego małżeństwa z Krystyną. Zawsze pamiętamy oboje o tej dacie, a nasz związek i wzajemne uczucia umacniają się z każdym rokiem. Moja żona jest dla mnie idealną towarzyszką życia na dobre i złe. Jest bardzo ładna, dobra-, miła, pogodna i wyrozumiała.

Wstaje codziennie pierwsza, sprząta, przygotowuje śniadanie, po czym budzi mnie i Tadeusza (mego brata), który zamieszkał z nami. Potem idzie do miasta po zakupy i do biura Stowarzyszenia Ekonomistów Polskich, w którym pracuje, a stamtąd na dyżur w Domu Żołnierza. Wraca o ósmej wieczorem i robi kolację. Znajduje czas na naprawę bielizny mojej i Tadeusza, na czytanie, na naukę angielskiego, który opanowała lepiej ode mnie. Wszyscy ją lubią, a koleżanki, koledzy i przełożeni mają dla niej największe uznanie.

Jest naprawdę bardzo dzielna!

Drugim Polskim Skrzydłem Myśliwskim dowodzi Wing Commander Tadeusz Nowierski, niegdyś jeden z najlepszych instruktorów Eskadry Pilotażu w Dęblinie, później mój zastępca na stanowisku dowódcy eskadry treningowej i pułkowej szkoły pilotów w 2.

pułku lotniczym w Krakowie, świetny pilot myśliwski, który - jako jeden z nielicznych cudzoziemców - dowodził brytyjskim dywizjonem RAF.

Drugie skrzydło składa się z trzech dywizjonów, ale od czasu do czasu te dywizjony

bywają wymieniane: przechodzą bądź do I skrzydła, bądź do III, bądź na zasłużony wypoczynek, a na ich miejsce przybywają inne.

Mnie interesuje jeden z nich, już od kilku miesięcy pozostający w tym zmiennym zespole, a właściwie interesują mnie jego dwaj piloci, o których mój przyjaciel Faraon utrzymuje, że różnią się od siebie jak dzień od nocy, choć w gruncie rzeczy jeden jest wart drugiego, i że należałoby o nich napisać. Faraon zwykle w takich sprawach się nie myli, więc i tym razem uległem jego sugestii.

Obaj mają na imię Leszek. Dla odróżnienia jednego nazywają Dużym Leszkiem, drugiego - Małym. Duży Leszek jest sceptykiem. Opanowanym, spokojnym sceptykiem, który projekty życiowe robi najwyżej na najbliższe piętnaście minut, bo „na dalszą metę nie warto: i tak najczęściej coś człowiekowi wejdzie w drogę”. Jest to wytrawny pilot myśliwski, brał udział w Bitwie o Anglię, odbył trzy kolejki lotów bojowych, zestrzelił

kilku Niemców, a teraz, z powodu braku większej ilości samolotów Luftwaffe w powietrzu, strzela głównie parowozy i co mu się tam trafi na ziemi.

Mały Leszek jest żywy jak iskra, zapalczywy i niepoprawny optymista. Nade wszystko zaś jest młody. Ta młodość burzy się w „nim i kipi, choć przeszedł już niejedno i choć te przejścia mogły się stać dla niego „smugą cienia”. W kampanii wrześniowej brał udział jako podchorąży. Niemcy wzięli go do niewoli, ale im uciekł. Chciał dostać się do Francji, ale znów go aresztowali. Uciekał jeszcze dwukrotnie i wreszcie w ubiegłym roku dotarł do Wielkiej Brytanii, gdzie ukończył rozpoczęty w Polsce pilotaż. Otrzymał

przydział do dywizjonu myśliwskiego i w ciągu miesiąca zestrzelił dwa Fooke-Wulfy oraz uszkodził Junkersa. Ale pod koniec pierwszej kolejki lotów sam został zestrzelony. Duży Leszek widział, jak jego imiennik skakał ze spadochronem do morza...

Było to we wrześniu. Woda w kanale La Manche nie zachęcała do kąpieli...

Duży Leszek powiedział: „Nie ma co szukać, wytrzymał najwyżej godzinę. Szkoda chłopca, bo go ryby zjedzą”, po czym poleciał na czele swojej czwórki, właśnie żeby go szukać.

Szukali jednego dnia, szukali nazajutrz i jeszcze na trzeci dzień, choć w nocy była burza. Nie znaleźli... Ale w sześć dni później wyłowił go ścigacz brytyjski, na pół żywego, konającego z pragnienia, głodu i zimna w małej, zalewanej falami dinghy .

Duży Leszek urznął się z radości, po czym powiedział stanowczo, choć z żalem: „Nie wyżyje chłopak. Zobaczycie: umrze w szpitalu”.

Ponieważ jednak Mały Leszek nie umiera” tylko z wolna wraca do zdrowia, pojechaliśmy Wraz z Faraonem i Dużym, żeby go odwiedzić.

Wygląda wprawdzie jeszcze „jak dobrze namiękły śledź” (według zdania Dużego), ale oczy mu się śmieją i opowiada o tych dniach rozpacz i nadziei, o wszystkich zawodach i cierpieniach, o walce z falami na wzburzonym morzu w nocy, o majaczeniach w gorączce, o pragnieniu, które mieszało mu zmysły. Opowiada lekko, półżartem, jak o czymś, co

tylko wtedy wydawało się straszne, lecz w gruncie rzeczy nie było nawet bardzo trudne do zniesienia.

- Wie pan - mówi zwracając się do mnie - warto coś takiego przeżyć, bo dopiero wtedy ocenia się właściwie tę świadomość, że znowu będzie można latać!

Duży Leszek wzruszył ramionami: - Nie myślisz chyba po tym wszystkim latać w następnej kolejce?

- Właśnie że myślę! Ty latasz chyba już w czwartej, nie? I pewnie piątą też odwalisz. Czy może masz inne plany, powiedz?

- E tam, plany! - warknął Duży. - Naturalnie, mam pewien plan: zaraz wypalę papierosa, a za dziesięć minut kończą się wizyty, więc pójdziemy ze Stefanem i Januszem na kolację.

- I na jakieś większe piwo - dodał Faraon. - Cholernie mi się pić chce po tych twoich mękach pragnienia.

8.

Machina wojenna Hitlera straciła rozpęd, jej tryby zaczynają się kruszyć, awarie są coraz poważniejsze, zwłaszcza na olbrzymim froncie wschodnim. Zimowe natarcie radzieckie pod Leningradem i Nowogrodem, okrążenie dziesięciu dywizji niemieckich na Ukrainie i na Krymie, a potem w czerwcu trzydziestu dywizji pod Mińskiem to straty niepowetowane. W końcu lipca oddziały radzieckie forsują Wisłę pod Magnuszewem, a na przedpolach Pragi zaczęła się bitwa wojsk pancernych.

We Włoszech Niemcy bronią się na linii Gustawa, lecz zdobycie po krwawych walkach kluczowej pozycji - Monte Cassino - otwiera sprzymierzonym drogę do Rzymu.

Szóstego czerwca rozpoczyna się inwazja na Francję, dwudziestego piątego lipca rusza ofensywa aliantów uwieńczona w miesiąc później zdobyciem Paryża. Jedenastego września pierwsze oddziały sprzymierzonych docierają do granicy belgijsko-holendersko-niemieckiej koło Akwizgranu. Celem otwarcia dalszej drogi w głąb III Rzeszy naczelne dowództwo frontu zachodniego podejmuje w dniach od siedemnastego do dwudziestego szóstego września operację pod Arnhem w Holandii, polegającą na połączeniu natarcia II Armii brytyjskiej z desantem powietrznym I Armii, w której skład wchodzi polska Samodzielna Brygada Spadochronowa. Ten ryzykowny manewr nie udał się, a desant został prawie w całości zniszczony.

Tymczasem w Polsce na terenach już wyzwolonych objął władzę Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego, uznany przez Związek Radziecki, co skłoniło emigracyjnego premiera Mikołajczyka do wyjazdu do Moskwy celem uzyskania tam kompromisowych decyzji co do - przyszłego ustroju i rządu. Dla wzmocnienia jego pozycji w rokowaniach komendant główny Armii Krajowej, gen. Bór-Komorowski, w porozumieniu z

emigracyjnym rządem w Londynie decyduje się na zbrojne opanowanie stolicy. Pierwszego sierpnia wybucha w Warszawie powstanie, które mimo bohaterskiej walki oddziałów zbrojnych i wspaniałej postawy ludności cywilnej kończy się katastrofą. Warszawa leży w gruzach, a jej pozostałych przy życiu mieszkańców Niemcy wywożą do obozów koncentracyjnych i pracy przymusowej.

W roku 1944 polscy myśliwcy wykonali dwadzieścia pięć tysięcy czterysta lotów bojowych w czasie siedemnastu tysięcy godzin, zestrzelili na pewno pięćdziesiąt dziewięć samolotów, prawdopodobnie jeszcze pięć i uszkodzili czternaście, a ponadto zatopili sześć małych okrętów podwodnych i zestrzelili dwadzieścia osiem bomb latających V-1.

Załogi dywizjonów bombowych wykonały trzy tysiące sześćset siedem lotów bojowych w czasie osiemnastu tysięcy stu dwudziestu sześciu godzin, zrzucając ponad pięć tysięcy ton bomb i sto sześćdziesiąt ton min morskich. Jedna z załóg zestrzeliła jeden samolot nieprzyjaciela i uszkodziła drugi. Inna załoga zatopiła niemiecki okręt podwodny.

Polskie załogi Dywizjonu do Zadań Specjalnych {301} wykonały dziewięćset czterdzieści sześć lotów operacyjnych ze zrzutami skoczków spadochronowych i

zaopatrzenia dla krajowych sił zbrojnych i partyzantów, w czasie sześciu tysięcy siedmiuset osiemdziesięciu jeden godzin.

Rozdzwięk pomiędzy naszym rządem emigracyjnym a Związkiem Radzieckim i utworzoną w Polsce Krajową Radą Narodową wciąż wzrasta. Rząd Wielkiej Brytanii musi oczywiście dbać o poprawne stosunki z potężnym wschodnim sojusznikiem i coraz mniej liczy się z tutejszymi nastrojami wśród Polaków. A tutejsi Polacy nie są w większości skłonni do kompromisów, przeciwnie: trwają na pozycjach politycznych i społecznych z roku 1939...

Do tych nieprzejednanych należy m.in. Zygmunt Nowakowski, redaktor „Wiadomości Polskich”. Toteż „Wiadomości” po kilku zatargach z cenzurą zostają zamknięte „z powodu agresywnego stosunku do Rosji”, po czym ich wydawca Mieczysław Grydzewski wraz z Nowakowskim urządzają „stypę”, na którą zapraszają dotychczasowych współpracowników i autorów. Atmosfera jest żałobna pomimo dużej ilości whisky i dżinu. Żegnam się - z panem Zygmuntem po tym redakcyjnym harakiri, lecz niepożyty „Grydz” już zapewnia mnie, że «a tydzień zacznie wydawać jakieś inne czasopismo, w którym chciałby wydrukować moje ostatnie opowiadanie „Dowód niezбитy”. Ja jednak wybieram inną propozycję: będę teraz drukował w miesięczniku „Nowa Polska”, który redaguje Antoni Słonimski.

Tymczasem ukazała się zredagowana przeze mnie (i niemal w połowie przeze mnie napisana) stustronicowa broszura w przekładzie angielskim „Polish Wings over Europe” („Polskie Skrzydła nad Europą”). W literackim dodatku „Timesa” i w kilku innych pismach pojawiły się przychylnie recenzje.

Z Polski nadchodzą wiadomości o rosnącym terrorze okupantów. W Warszawie w odwet za zgładzenie szefa Gestapo Kutschery rozstrzelano dwudziestu siedmiu Polaków.

W Krakowie - za zamach na Hansa Franka - stu!...

Myśl o moich chłopcach, o mamie i o Zosi jest jak cierń, który tkwi pod sercem.

Można się do tego nawet przyzwyczaić, ale co chwila, gdy się nieostrożnie poruszyć, cierń daje znać o sobie dojmującym bólem. Jest zimno, pada śnieg; jak strasznie zimno musi być tam... Jakiś blady, wynędzniały chłopak siada naprzeciw mnie w autobusie - czy tak wyglądają moi synowie?... Stara kobieta dźwiga worek węgla, przystaje, dyszy ciężko, kaszle - a moja matka?...

Londyn znów płonie: w lutym Niemcy wznowili bombardowania, co prawda już o wiele mniejszymi siłami. Prawie co noc przylatuje wyprawa: pięćdziesiąt do sześćdziesięciu samolotów obładowanych bombami zapalającymi i kruszącymi. W dokach, na peryferiach miasta, czasem także w dzielnicach centralnych wybuchają pożary, walą się domy, ulega nawet pewnym zakłóceniom komunikacja miejska, ten olbrzymi system odgrywający rolę układu krwionośnego w organizmie o powierzchni 1800 km² zwartej zabudowy.

Przybyszom z prowincji (a także wielu mniej rozgarniętym mieszkańcom stolicy) trudno zorientować się w tym olbrzymim kłębowisku komunikacyjnym, które oplata i

przenika Londyn setkami linii tramwajów, autobusów i trolejbusów, które wdraża się pod ziemię, wylania się na jej powierzchnię, przerzuca się nad ulicami po wiaduktach i mostach, nad i pod Tamizą, stanowiąc splątana, niesłychanie rozgałęzioną sieć London Passenger Transport Board, czyli w skrócie London Transport.

London Transport nie jest ani przedsiębiorstwem miejskim, ani państwowym. Jest to syndykat dziewięćdziesięciu kilku towarzystw i spółek, które niegdyś gospodarowały osobno, a od lat z górą dwudziestu utworzyły jedną wielką organizację, łącząc swe kapitały i tabor ogólnej wartości przeszło dwustu milionów funtów (co równa się w przybliżeniu dwu rocznym budżetom Polski przed wojną). o rozmiarach tego przedsiębiorstwa świadczy choćby kilka danych liczbowych: obsługuje ono trzysta siedemdziesiąt kilometrów linii kolei podziemnej, pięćset dwadzieścia kilometrów linii tramwajowych i około czterech tysięcy kilometrów linii autobusowych i trolejbusowych. Tabor London Transport liczy dwanaście tysięcy, wozów pasażerskich różnego typu, a personel przeszło osiemdziesiąt pięć tysięcy pracowników. Ale dopiero statystyka ruchu może przyprawić o zawrót głowy: liczba pasażerów korzystających z komunikacji London Transport w ciągu roku wynosi około trzech miliardów!.

Trudno to sobie wyobrazić, jeśli nie, widziało się dużej węzłowej stacji kolei podziemnej w sercu Londynu w godzinach między piątą a szóstą po południu, kiedy kończy się praca w biurach i sklepach śródmieścia. Na Picadilly Circus, gdzie krzyżują się tylko dwie linie undergroundu, tłum ludzi przez siedem wejść schodzi pod ziemię, do hallu stacji. Kilkadziesiąt kas automatycznych i ośmiu kasjerów sprzedaje bilety i wydaje resztę, jeśli kto nie ma drobnych. Przeciętnie każda kasa sprzedaje tysiąc trzysta trzydzieści biletów w ciągu godziny, a tłum płynie w dół przez jedenaście eskalatorów i wylewa się na perony. Co minutę lub co półtorej przed każdy peron wpada pociąg, zatrzymuje się na kilka lub kilkanaście sekund, wyrzucając jednych i pochłaniając innych pasażerów. Czterdzieści trzy pociągi na godzinę po każdym torze!

Nieustanny pęd i łoskot trwają w głębokich tunelach, trzydzieści lub czterdzieści metrów pod ziemią: pod domami Londynu, pod Tamizą, pod parkami, ulicami i placami, na których letni życie. Jeden pociąg za drugim, co osiemdziesiąt trzy sekundy, z prędkością 80 km/godz. Tysiąc sześćset pociągów dziennie przebiega pod Picadilly Circus. Milion pasażerów wsiada i wysiada na tej stacji. A na przykład Oxford Circus miesięcznie obsługuje o trzy miliony, a Charing Cross o dziewięć milionów pasażerów więcej...

To rzeczywiście imponujące. Ale jak wygląda druga strona medalu? Ile śmiertelnych wypadków pociąga za sobą to zawrotne tempo?

Otóż druga strona medalu jest równie zdumiewająca: od roku 1920 zaszedł jeden jedyny wypadek zderzenia się dwu pociągów, przy czym trzy osoby zostały zabite, a siedem lekko rannych. Trzeba dodać, że zderzenie nastąpiło nie w tunelu, tylko na powierzchni (na peryferiach miasta) w czasie bardzo gęstej mgły.

Oczywiście zdarza się, że ktoś bardzo roztargniony spadnie z peronu pod nadjeżdżający pociąg, albo zamiast wejść do wagonu, wskoczy pomiędzy jeden wagon a drugi.

Na to, jak dotychczas, nie ma rady: zawodzą wszelkie ostrze. żenią i przepisy...

Codziennie bywam świadkiem gapiostwa i tępoty pasażerów: wsiadają do nie swoich pociągów, przegapiają właściwe stacje, błąkają się po peronach szukając wyjścia, choć co kilkanaście kroków umieszczono przejrzyste schematy, plany, napisy, kolorowe światła i strzały z właściwymi wskazówkami.

Duża prędkość pociągów i ich zagęszczenie w tunelach są możliwe nie dzięki przytomności i „angielskiej zimnej krwi” motorniczych, tylko wyłącznie dzięki sprawnie działającemu systemowi automatycznej sygnalizacji, który również automatycznie blokuje hamulce wozów zapobiegając kolizjom, gdy tory lub ich skrzyżowania są zajęte przez inny pociąg. Ten skomplikowany system został wymyślony, wypróbowany i udoskonalony przez bardzo dobrych, pomysłowych, obdarzonych wyobraźnią inżynierów, którzy przewidzieli wszystko, poczynając od przyrodzonej niemrawości umysłowej obsługi na niższym szczeblu, a kończąc na wypadkach nagłego zasłabnięcia, lub nawet śmierci kierowcy pociągu.

Tylko tacy ludzie - genialni, uzbrojeni w znakomitą wiedzę fachową i żelazną wytrwałość - mogli zbudować londyński underground. Tylko tacy, wbrew powszechnej tępotcie i głupocie, mogli przebić w nawarstwieniu tradycji, przesądów i ignorancji drogę do olśniewającego projektu komunikacji pod ziemią.

Wyśmiewano ich w „Punchu”, śpiewano o nich idiotyczne kuplety, zwalczano ich w prasie i w parlamencie argumentami spod ciemnej gwiazdy. Właściciele domów podnieśli krzyk, że ich kamienice zaważą się wskutek wstrząsów, domorośli botanicy wygłupiali się w gazetach w obronie parków, w których roślinność - ich zdaniem - byłaby skazana na zagładę wskutek wywiercenia tunelu (czterdzieści metrów pod powierzchnią ziemi!). Miały go zalać wody Tamizy, miał zrujnować wszystkie inne przedsiębiorstwa komunikacyjne, zniszczyć kanalizację i przewody gazowe. Miał się stać przyczyną innych katastrof, chorób i klęsk...

Mimo to i mimo trudności technicznych pierwsza linia kolei podziemnej w Londynie, tzw. Inner Circle, która tworzy połączenie między wszystkimi główniejszymi dworcami kolejowymi, została ukończona w roku 1863. Pierwszy pociąg podziemny (z parowozem i odkrytymi wagonikami-platformami, na których umocowano ławki) wyruszył

ze stacji Baker Street, wioząc cały gabinet ministrów z premierem Gladstone'em.

Dodam nawiasowo, że pierwszy omnibus (konny) zaczął kursować w Londynie w roku 1829, pierwszy autobus spalinowy w roku 1899, a pierwszy tramwaj elektryczny w roku 1901.

Powodzenie kolei podziemnej, pomimo dymu i sadzy w tunelach, było od początku bardzo duże, a po jej zelektryfikowaniu dalszy rozwój i rozbudowa odbywały się w zawrotnym tempie. Ogromna frekwencja pasażerów, a także rosnące trudności techniczne i koszty inwestycyjne skłoniły poszczególne przedsiębiorstwa komunikacji podziemnej do połączenia wysiłków i kapitałów. Trzeba było nie tylko przedłużyć już istniejące linie do krańców miasta oraz budować nowe, ale także powiększać i przerabiać stacje oraz

połączenia nowych tuneli z dawniejszymi.

Jednym z takich problemów była. przebudowa stacji Picadilly Circus, która początkowo mieściła się pod wielką narożną kamienicą, ale - wobec projektowanego w tym miejscu skrzyżowania torów linii Bakerloo - musiała zostać znacznie pogłębiona i powiększona.

Picadilly Circus to niewielki okrągły plac o średnicy czterdziestu do pięćdziesięciu metrów, na którym zbiega się osiem ulic. Rzeka samochodów i autobusów nieustannie płynie wezbrany nurtem, okrąża wysepkę z posągiem Erosa na środku i wpada oddzielnymi strumieniami w otwarte gardziele: Regent Street, Picadilly Street, Shaftesbury, Coventry i Haymarket. Pod tym właśnie placem postanowiono zbudować stację.

Ogrodzono tylko wysepkę na środku, zdjęto Erosa z postumentu i wykopano szyb pięciometrowej średnicy, aby się dostać na kilkanaście metrów pod powierzchnię jezdni.

Potem zaczęto drążyć promieniście rozchodzące się korytarze, podpierając i umacniając stopniowo sklepienie. W ten sposób pod całym placem (na którym trwał nieprzerwanie ruch kołowy) utworzyła się obszerna sala z kolumnami stanowiąca obecnie główny hali stacji, z kasami, sklepami, witrynami, restauracją itp. Skośnie w dół ku poszczególnym peronom prowadzą z niej ruchome schody na głębokość trzydziestu i czterdziestu pięciu metrów. Jest tych eskalatorów jedenaście, a ponadto kilka klatek schodowych na wypadek uszkodzenia instalacji napędowej.

Ziemię i gruz usuwano początkowo z tego szybu i rozgałęzionych sztolni przez ów otwór pośrodku Picadilly Circus tylko nocą, kiedy ustawał ruch uliczny, a dopiero później istniejącymi już tunelami Picadilly Linę, gdy się do nich przebito. Tą samą drogą dostarczano wszystkie materiały techniczne do budowy. Trzeba było jednocześnie wymienić, a raczej całkowicie przebudować układ kanalizacji, wodociągów, przewodów gazowych i kabli elektrycznych, tak aby nie przerywać działania całej tej sieci.

Angielscy inżynierowie rozwiązali cały szereg podobnych zadań: wzniesli stacje na podziemnych jeziorach, które przykryli skorupami z betonu, wydrążyli tunele pod Tamizą i zbudowali bezkolizyjne skrzyżowania ośmiu, a nawet dwunastu torów na różnych poziomach niektórych stacji - pod kościołami, bankami, ulicami i placami City.

I oto podczas lotniczej Bitwy o Anglię, a także dziś, kiedy Londyn znów jest bombardowany, najpewniejsze schrony stanowią te głębokie podziemne stacje, ich wielkie halle i szerokie perony.

Bomby niemieckie tam nie przenikają, wyrządzają natomiast poważne szkody komunikacji na powierzchni. Tabor autobusowy został w połowie zniszczony lub uszkodzony, spłonęło lub legło w gruzach około pięćdziesięciu zajezdni tramwajowych i garażów dla autobusów. Ulice znów bywają zatarasowane po nocnych nalotach, tory tramwajowe pozrywane, uszkodzone kable i przewody sieci elektrycznej.

A jednak, dzięki sprawności i znakomitej organizacji London Transport, ruch kołowy trwa nieprzerwanie, publiczność jest na czas powiadamiana o doraźnych zmianach w

rozkładzie jazdy i trasie, a naprawa szkód odbywa się bardzo szybko.

Kapitan pilot Bolesław Orliński zaraz po napaści niemieckiej na Polskę został wysłany (3 września 1939) do Rumunii, gdzie miał przyjmować i oblatywać samoloty zakupione w Wielkiej Brytanii. Lecz transport owych samolotów nigdy nie dotarł na miejsce przeznaczenia, a może nawet w ogóle nie załadowano go w żadnym brytyjskim porcie...

Wobec tego, po daremnych oczekiwaniach, Orliński ulotnił się z Konstancy, dotarł do Paryża i za zgodą dowództwa polskiego został przyjęty do Royal Air Force, jako ochotnik w stopniu Flight Lieutenanta (kapitana). Potem wraz z pierwszą grupą lotników polskich pojechał do Anglii i po paru miesiącach zaczął przeszkalać pilotów na różnych

samolotach bojowych. Trwało to od marca 1940 do listo - I pada 1941, tj. do czasu, gdy ciężko zachorował. Leczył się i odbywał rekonwalescencję przez kilka miesięcy, aż wreszcie, odzyskawszy siły, sam odbył trening w Night Fighter OTU, czyli w Szkole Nocnych Myśliwców. Ale znów na przeszkodzie jego przydziałowi bojowemu, o który zabiegał od początku, stanął przypadek: złamanie nogi...

Dopiero w październiku 1943 zaczął latać w 305 Dywizjonie Ziemi Wielkopolskiej, a teraz już dowodzi tym dywizjonem, uzbrojonym w lekkie bombowce Mosquito VI.

Co się tyczy samolotów (produkowanych przez fabrykę De Havilland), są to dwusilnikowe maszyny budowane z drewna sekwoi o niezwykłej wytrzymałości. Silniki Rolls Royce „Merlin”, mocy 1480 KM każdy, pozwalają na rozwinięcie prędkości maksymalnej do 600 km/godz., uzbrojenie składa się z czterech karabinów maszynowych i czterech działek kal. 20 mm, a udźwig pozwala na zabranie czterech bomb po pięćset kilogramów.

Bazą 38. skrzydła, w którego skład dywizjon wchodzi, jest RAF Station Lasham w pobliżu Londynu, a głównym zadaniem od wczesnego przedwiośnia roku 1944 -

zwalczanie stanowisk nowej broni niemieckiej, latających bomb V-I. To zadanie oznaczono kryptonimem „No Bali”, Są to loty dzienne, niewielkie bowiem, dobrze zamaskowane obiekty trzeba bombardować bardzo precyzyjnie, z lotu nurkowego, rozpoznając cel prawie wyłącznie na podstawie zdjęć fotograficznych wykonanych uprzednio przez samoloty zwiadowcze.

Bolek, znakomity pilot, już w stopniu Wing Commandera (podpułkownika), lata z równie znakomitym nawigatorem, kapitanem Janem Lemieszonkiem, którego nazwisko brytyjscy i polscy koledzy skracają do połowy: Lemiesz.

Tego dnia, trzeciego marca, wystartowali o godz. 8.15 jako załoga prowadząca grupę sześciu samolotów z Lasham przez Portsmouth, ku wybrzeżu Francji pomiędzy Dieppe a Hawrem. Cel: stanowisko V-I w miejscowości Varneville.

Na odprawie przed lotem podano prócz tego: pogoda słoneczna: drobne cumulusy na wysokości około trzech tysięcy stóp, brzeg francuski silnie broniony, w okolicy Varneville

szczególnie duże zgrupowanie obrony przeciwlotniczej. W drodze do celu i z powrotem obowiązuje cisza radiowa.

No i czekamy na ich powrót.

Przed dziesiątą pierwsza załoga melduje się nad lotniskiem, ląduje, a za nią co parę minut jeszcze cztery inne. Brakuje Bolka i Lemiesza... Nikt nie wie, co się z nimi stało.

Tylko jeden z pilotów zauważył, że jakiś Moskit raptownie zmniejszył prędkość przed celem, ale nie było czasu na oglądanie się za nim.

Wtem nadchodzi nowa wiadomość: o 9.20 Lemiesz nadał sygnał „May-day” (SOS), który odebrały stacje ratownicze ustalając pozycję samolotu nad kanałem La Manche. Wysłano ścigacze, ale załoga zdecydowała się dolecieć do najbliższego lotniska, Freston.

Dolecieli! Lądowali bez podwozia, którego nie dało się wypuścić, ale są obaj zdrowi i cali.

- No! - wszyscy oddychają z ulgą, dowódca skrzydła wysyła po nich samolot, a wkrótce potem Bolek i jego nawigator zjawiają się w mesie, żeby wypić szklaneczkę whisky „za cudowne ocalenie”.

- Jak to było? Tylko od początku, po kolei.

Lemiesz opowiada, bardziej przejęty stratą rozbitej maszyny niż dramatycznym przebiegiem zdarzeń. Bolek tylko się uśmiecha, wtrącając to i owo.

Do trzech czwartych szerokości La Manche prowadzili szyk niskim kosiakiem, dziesięć do dwudziestu metrów nad wodą, a potem weszli na trzy tysiące stóp, żeby przynajmniej do pewnego stopnia uniknąć ostrzału karabinów maszynowych nad brzegiem francuskim.

- Grzali tam gęsto, ale bez skutku, bo szliśmy przez małe obłoki, które nas częściowo zasłaniały - mówi nawigator. - Ale zaraz potem musiałem się zająć bez reszty znalezieniem tego Varneville i samego celu, który niewiele różnił się od otoczenia.

Wtedy zaczęły ich ostrzeliwać działka Boforsa o znacznie większym zasięgu i kalibrze pocisków.

- Właśnie znów wlecieliśmy w nieduży cumulus, kiedy maszyna drgnęła, jakby ją kto zdzielił potężnym drągiem. Od razu wiedziałem, że nas trafili, a po przejściu przez obłok nie miałem już żadnych wątpliwości: w lewym skrzydle widać dziurę półmetrowej średnicy... Lewy silnik stanął, ale na szczęście mechanizm hydrauliczny nie został

uszkodzony i Bolek ustawił śmigło w chorągiewkę, co pozwoliło na opanowanie gwałtownego trawersu i umożliwiło dalszy lat.

- I tak zresztą prędkość z trzystu czterdziestu spadła na sto osiemdziesiąt mil, a cała piątka wyprzedziła nas o parę sekund.

- Muszę przyznać, że się trochę zdenerwowałem - wzdycha Lemiesz. - Naturalnie żał mi było także maszyny... To pewnie głupio, ale... no, mniejsza z tym! O

bombardowaniu z lotu nurkowego nie mogło być mowy: pewnie by nam to skrzydło odmaszerowało, więc tylko naprowadziłem Bolka nad cel i spuściliśmy tam swoje piguły, a potem kurs prosto na północ! Bałem się, że może nas spotkać jakiś niemiecki myśliwiec; nie dalibyśmy mu rady w tych okolicznościach. Dlatego też na razie nie nadawałem żadnych sygnałów, żeby się nie zdradzić przed nasłuchem radiowym. Ale jeszcze bardziej niepokoiła mnie jakaś podejrzana smuga, która ciągnęła się za skrzydłem, i szczątki żeber, które pęd wyrywał z powiększającej się dziury. Czekałem na dym, płomień i wybuch.

Bolek znów błyska zębami w uśmiechu:

- Na szczęście to był tylko glikol z rozbitej chłodnicy albo z przewodów. Ale pietra mieliśmy obaj. Nawet na wszelki wypadek uruchomiłem automatyczną gaśnicę pod maską silnika.

- Właśnie. Przed nami już był Kanał: co najmniej siedemdziesiąt mil lodowatej morskiej wody... Myślę, że nie boją się tylko ci, co nie mają wyobraźni. Ja mam, więc serduszko mi biło mocno; Bolek ostrożnie znurkował, żeby najsilniej bronioną strefę nabrzeżną minąć jak najprędzej. Strzelali, oczywiście, ale niecelnie. Potem zdecydowałem się włączyć radio i nadałem „May-day”. Bardzo prędko nadeszła odpowiedź, namiar i kurs do Freston. A także zapewnienie, że mają nas na radarze i wysyłają ścigacz, więc żebyśmy śmiało skakali do morza, jeżeli nie zdołamy dociągnąć. Dziękuję! No, ale obeszło się bez skakania, kontrola w Freston ładnie nas sprowadziła, tylko podwozie nie wyszło, bo jak się później okazało - też było przestrzelone. Bolek lądował bardzo pięknie, nawet nie machnęliśmy kozła, tylko pióra się posypały i odeszła lotka.

- Właściwie to uratował nas przestrzelony silnik - powiedział po chwili. - Ostonił

nas przed odłamkami. A gdyby nie podwozie, jeszcze by ten Moskit wrócił do linii. Wie pan, jak już poczułem ziemię pod nogami tak się wzruszyłem, że ucałowałem go na pożegnanie.

Tego samego dnia po południu Dywizjon 305 otrzymał następane podobne zadanie: zniszczyć stanowisko V-I w St. Laurent, mniej więcej w tym samym rejonie.

Angielski dowódca skrzydła był wyraźnie zakłopotany: komu tym razem powierzyć kierownictwo wyprawy? Na swój sposób, w trybie warunkowo-powątpiewającym (którego tak chętnie używają Brytyjczycy), zapytał, czy Wing Commander Orliński byłby zdolny do „jeszcze jednego wysiłku”.

Wing Commander spojrzął na swojego nawigatora, który skinął głową i powiedział, że taki lot po przebytych emocjach to z pewnością będzie odprężenie: przecież pociski Boforsów nie za każdym razem trafiają...

I oto o godzinie 17.00 znowu sześć Moskitów startuje z RAF Station Lasham, kładzie się na kurs południowo-zachodni i minąwszy brzeg angielski wchodzi lotem koszącym nad Kanał.

A my - to znaczy małomówny dowódca skrzydła i ja - znów czekamy. Na otwarcie baru

w kasynie - tylko pół godziny; na powrót wyprawy - znacznie dłużej.

Lecz tym - razem wracają wszyscy: luźny szyk nadciąga wprost z południa, piękne, rasowe maszyny już krążą nad lotniskiem i kolejno schodzą do lądowania na pas startowy, gdy wybiegam na spotkanie załóg.

Poznaję samolot Bolka, który kołuje na swoje miejsce postoju, idę tam, żeby go przywitać po raz drugi tego dnia i co to? Boczne szyby owiewki stłuczone, przednia ze śladami odprysków, przód kadłuba i krawędzie natarcia skrzydeł oblepione zaschniętym błotem i gruzem, pokierszowane...

- Co się stało?

Bolek nie traci humoru, choć krew kroplami sączy mu się z policzka.

- Przywieźliśmy trochę francuskiej ziemi w kadłubie. Dla odprężenia nerwów, rozumiesz!

Nie rozumiem, ale nie ma czasu na wyjaśnienia: „Wszystkie załogi natychmiast zgłoszą się u oficera wywiadu”. Jedziemy!

Relacje są zgodne. Sześć Moskitów leciało klinem, z załogą W/Com. (Mińskiego na czele. Po rozpoznaniu celu przez F/Lt Lemiesza, na sygnał dowódcy zmieniono szyk na „schody w prawo”. Skutkiem tego manewru jego samolot zajął trzecie miejsce do bombardowania. Zapalniki zostały uregulowane z opóźnieniem o osiem sekund, aby zapewnić bezpieczne odejście każdego samolotu z zasięgu rażenia przed wybuchem własnych bomb. Ustalono również dokładnie odstęp czasu między przejściem kolejnych samolotów do nurkowania, tak aby ich nie narazić na skutki wybuchu bomb poprzednika.

Wszystko odbywało się sprawnie, we wzorowym porządku, mimo silnej opl nieprzyjaciela. Żaden Moskit nie został trafiony.

Orliński przymierzył się do celu jako trzeci, zwałił maszynę przez skrzydło i -

poszli pionowo w dół! Na bezpiecznej wysokości czterystu metrów nawigator widział

wybuch bomb poprzednika, co upewniło załogę, że akcja przebiega prawidłowo i można nurkować dalej.

Zrzucili więc własne bomby i pilot, mając owe osiem sekund na zejście znad celu, na wysokości około pięćdziesięciu metrów zaczął wyciągać maszynę z piki. Wtedy nagle z dołu na wprost poderwała się olbrzymia chmara ptaków i uderzyła na samolot. Ale to nie były ptaki, tylko potężny, sięgający stu metrów gejzer odłamków, kamieni i ziemi, wyrzucony wybuchem jednej z bomb poprzedników, której zapalnik działał wadliwie...

Boczne szyby zostały rozbite, do wnętrza kabiny runął żwir zmieszany z gliną, jakiś ostry kamyk rozciął pilotowi policzek. Ale przednia pancerna szyba wytrzymała.

Wytrzymał także pilot: Moskit wyszedł z nurkowania i leciał dalej niskim kosiakiem, uchodząc ku brzegowi, ścigany tylko seriami zdenerwowanej obsługi karabinów maszynowych niemieckiej opl.

- No cóż - mówi Bolek, biorąc mnie pod ramię. - Dosyć ci się udało u nas, jak na pierwszy dzień, może nie?

- Mnie się udało!

- No to nie ma rady: trzeba to jeszcze oblać. Chodźcie do baru.

Poszliśmy. Z Lemieszem, z dowódcą skrzydła, ze wszystkimi polskimi załogami i jedną francuską z dywizjonu brytyjskiego. Ta ostatnia bowiem otrzymała w podarunku spore wiaderko ojczystej ziemi skrzętnie wymiecionej z kadłuba samolotu. To właśnie Francuzi przyjęli nas w mesie i nie ` pozwolili nam zapłacić ani jednej kolejki.

Nazajutrz ukazał się „Second Group Operational Bulletin nr 6” z suchym, rzeczowym opisem porannego lotu Bolka i Lemiesza, lecz z bardzo niezwykłym tytułem: „Excellent show by polish crew” - „Świetny wyczyn polskiej załogi”.

Anglicy nie są skorzy do pochwał. Tym razem ich uznanie czy nawet podziw ujawniły się w owym nagłówku.

Od początku kwietnia Radio Polskie (dzięki staraniom Wagnera) uzyskało jeszcze jeden piętnastominutowy odcinek na antenach BBC, tzw. „Kwadrans Radia Polskiego dla Polskich Sił Zbrojnych”. Redaktorem tego kwadransa został Marian Czuchnowski, który wraz z żołnierzami II Korpusu dostał się na Bliski Wschód, a następnie przyjechał do Londynu, wezwany przez ministra Kota. Nie bardzo mi się podoba program redagowany przez Czuchnowskiego, nie chcę odpowiadać za jego treść i formę, więc ustaliliśmy z Wagnerem, że te audycje nie będą mi podlegały, jakkolwiek ich zasięg obejmuje nie tylko Włochy, lecz także Polskę (i oczywiście Wielką Brytanię).

Wiadomości o walkach we Włoszech, zdobycie Monte Cassino przez wojska brytyjskie i polskie po brawurowych atakach Polaków na klasztor benedyktynów głośnym echem odbiły się we wszystkich audycjach BBC i w prasie, ale cena krwi naszych żołnierzy jest ogromna. Czy nie za wielka w dzisiejszych okolicznościach na zachodnim froncie wojny?

Ze znanych lotników zginął przed miesiącem jeszcze jeden z moich bliskich kolegów, pilot transportowy Kazimierz Burzyński, który przeprowadzał lotem maszyny z Kanady do Wielkiej Brytanii. Był bodaj najstarszym pilotem LL LOT w Polsce, a latał już

w roku 1921 na powstałej wówczas linii Towarzystwa Franco-Roumain (Warszawa-Praga-Strasburg-Paryż). Poniósł śmierć w katastrofie pod Montrealem, lecąc w gęstej mgle.

Dywizjon bombowy 300 (Ziemi Mazowieckiej) od kilku miesięcy lata na czterosilnikowych samolotach Lancaster, a od maja bombarduje obiekty wojskowe i komunikacyjna w północnej Francji. Wszystkie załogi są przekonane, że to przygotowania do inwazji, która lada dzień ma się zacząć i jakoś wciąż się odwleka...

Od paru dni wyczekuję wraz z nimi tej wielkiej akcji na ich lotnisku i wraz z nimi się niecierpliwie, choć z pewnością nie uda mi się wziąć udziału w żadnej ważniejszej wyprawie.

Piątego czerwca wieczorem jeszcze nic nie wiadomo, ale w nocy dywizjon leci na bombardowanie celów w okolicach Calais. Bomby spadają z niewielkiej wysokości, poniżej pułapu chmur, ale za to z pewnością celnie. Wszystkie samoloty wróciły szczęśliwie, tylko jeden gęsto postrzelany, zresztą bez strat wśród załogi. I wreszcie nazajutrz - sygnał z Bom-ber Command: zaczęła się wielka operacja „Overlord”!

Tej nocy, z szóstego na siódmy, leci tylko sześć załóg. Chmury są niskie, ale nad celem, powyżej ich górnego pułapu świecą markery wolno opadające na małych spadochronach. Nie ma wątpliwości: najwytrawniejsi piloci RAF, tzw. path-finders, znaleźli cel i oznaczyli go dokładnie dla bombowców. I znów wszystkie załogi wracają zdrowo i cało.

Z siódmego na ósmy czerwca trzecia z rzędu noc w akcji. Tym razem paryski węzeł kolejowy, cel szczególnie trudny, ponieważ bomby nie powinny wyrządzić szkód ludności. Chmury znów utrudniają bombardowanie, ich warstwa zalega dwa tysiące metrów nad ziemią. Schodzą więc poniżej pułapu i z tej niebezpiecznie małej wysokości rąbią po torach i rozjazdach.

Po jednodniowym odpoczynku bombardowanie lotniska myśliwców niemieckich pod Flers, potem - Evreux, potem - Gelsenkirchen. Z tej ostatniej wyprawy nie powróciły trzy załogi... Dwudziestu jeden ludzi!

Czternastego dywizjon ma tylko sześć samolotów zdolnych do lotu, więc tylko sześć załóg - po raz pierwszy przy świetle dziennym - bombarduje urządzenia portowe Hawru. Toną niemieckie ścigacze, palą się doki i magazyny, ulega zniszczeniu kilkanaście wielkich dźwigów przeładunkowych na nabrzeżach.

Działania trwają: wyprawa po wyprawie startuje z długich runwayów stacji we dnie i w nocy, a nad lotniskiem przeciągają tabuny Lancasterów i Halifaxów ze wszystkich stacji sąsiednich, którymi usiana jest ziemia dokoła. Bombardowania celów strategicznych, nabrzeżnych bunkrów, lotnisk, węzłów kolejowych i portów, a wreszcie - siedemnastego czerwca późnym wieczorem - Caen, bastionu niemieckiego zamykającego drogę w głąb Francji przed II Armią.

Dywizjon Mazowiecki wysyła czternaście samolotów. Startują o zmroku, do granic możliwości obciążone bombami, u końca runwayu wychodzą w powietrze, wciągają podwozia, nabierają wysokości nad lotniskiem, a wreszcie kładą się na kurs południowy i dołączają do strumienia innych, które przeciągają nad stacją z północy na południe. Niebo zaczerwienione zachodem mruży basem silników. Fala za falą, niżej i wyżej lecą formacje bombowców. Nieustanny warkot, przeciągły, wznoszący się i opadający grzmot, wibrujący pomruk trwa chyba dłużej niż godzinę, aż wreszcie zamiera w oddali...

Teraz czekamy na ciąg powrotny setek maszyn i na powrót tych czternastu, które stąd odleciały. Na dwadzieścia minut przed ich przybyciem nadchodzi depecha ze sztabu II Armii:

„Ciężki atak bombowy dzisiejszej nocy był widowiskiem imponującym. Przesyłam podziękowania załogom, które brały w nim udział. Marszałek Montgomery”.

Po północy wszystkie nasze załogi wracają i kolejno meldują się z powietrza w kontroli ruchu, prosząc o zezwolenie na lądowanie.

Na Caen spadło dziś dwa tysiące trzysta ton bomb.

Tymczasem Londyn plonie nadal, a na przedmieściach całe szeregi małych, tandetnie zbudowanych jednorodzinnych domów walą się od podmuchów latających bomb V-i.

Ta nowa broń mogłaby zrównać z ziemią całe miasto i - kto wie - może nawet przynajmniej na pewien czas przechylić szalę zwycięstwa na stronę Hitlera, gdyby nie wykrył jej już w roku 1943 wywiad brytyjski wspomagany bardzo ofiarnie i skutecznie przez wywiadowców z AK. W szczególności grupa polskiego krajowego wywiadu lotniczego pod dowództwem Antoniego Kocjana (znanego konstruktora szybowców, zamordowanego później przez Gestapo) zebrała cenne informacje o dwu rodzajach bomb: V-1 (podmuchowej) i V-2 (kruszącej), a następnie przekazała je do Wielkiej Brytanii, wskazując miejsca produkcji i lokalizację wyrzutni.

„V-1 był to prymitywny samolot odrzutowy bez pilota, utrzymywany w równowadze układem żyroskopów, którego zasięg regulowała ilość paliwa. W jego części przedniej znajdował się ładunek materiału wybuchowego z. zapalnikiem uderzeniowym.

Po wyczerpaniu paliwa silnik gasł, maszyna spadała na ziemię i następowała silna eksplozja. Y-2 natomiast był pociskiem raketowym o stromym, wysokim torze lotu sięgającym stratosfery i o bardzo wielkiej sile przebicia przed wybuchem tony materiału kruszącego.

Według doniesień z Polski oba rodzaje tej nowej broni powstawały w Peenemunde, na północny zachód od Zalewu Szczecińskiego, i tam też Niemcy zbudowali pierwsze doświadczalne wyrzutnie. Po dokładnym rozpoznaniu brytyjskie lotnictwo bombowe wykonało w sierpniu 1943 potężny, skoncentrowany atak na te obiekty.

Czterdzieści bombowców nie powróciło z tej wyprawy, ale fabryka, laboratoria i wyrzutnie zostały zniszczone, a rozwój i produkcja V-1 i V-2 znacznie opóźnione.

Mimo to i mimo dalszych kolejnych bombardowań miejscowości, do których przeniosły się wytwórnie i wyrzutnie (w Niemczech, w Holandii, Belgii i Francji), ofensywa V-1 przeciw Anglii rozpoczęła się już w parę dni po inwazji sojuszniczej na Normandię. W7 czerwcu i lipcu w ciągu doby około dwustu latających bomb startowało z niemieckich wyrzutni, siejąc śmierć i zniszczenie w Londynie i na południowo-wschodnim wybrzeżu od Portsmouth i Southampton aż po Harwich. W ciągu niespełna dwóch miesięcy zginęło prawie pięć tysięcy osób, a około czternastu tysięcy odniosło rany. Z

Londynu ewakuowano około miliona mieszkańców, głównie dzieci.

A przecież naczelne dowództwo niemieckie planowało pierwotnie start sześciu tysięcy V-1 i odpalenie czterystu V-2 dziennie! Gdyby te plany nie zostały na czas wykryte i w większej części udaremnione, losy wojny potoczyłyby się zgoła inaczej...

Nad naszym mieszkaniem (w południowo-zachodniej dzielnicy Londynu) przelatuje

codziennie, zwłaszcza wieczorem i w nocy, od kilku do kilkunastu V-I. Robią dużo hałasu, lecą nisko i nagle cichną, a po chwili słychać bliższy lub dalszy wybuch.

Najwięcej ran, bardzo uciążliwych w leczeniu, powodują odłamki szyb okiennych, które podmuch eksplozji wymiata z futryn do wewnątrz, więc gdy rozlega się charakterystyczne dudnienie lecącego gada, lepiej schronić się za pełną ścianą. Ściana co prawda nikogo nie uratuje, gdy bomba trafi w dom albo wybuchnie bardzo blisko, ale na to już nie ma rady...

W ciągu dnia, przy pracy lub na ulicy, w autobusie czy też podczas robienia zakupów, trudniej ustrzec się niebezpieczeństwa, a już przed pociskami raketowymi V-2

nie ma ani ukrycia, ani jakiegokolwiek uprzedzenia: padają ze stratosfery, przebijają ośmiopiętrowe gmachy niszcząc je aż do piwnic, rujnują płytsze tunele i stacje kolei podziemnej, rażą śmiertelnie ludzi w promieniu paruset metrów od miejsca wybuchu.

Toteż wychodząc z domu rano, nikt z nas nie wie, czy spotkamy się tam znowu przed wieczorem.

Jedyną skuteczną bronią przed V-2 są ustawiczne ciężkie bombardowania ich wyrzutni i szlaków transportu. Podczas okresów dobrej pogody wyprawy bombowców niszczą te obiekty i linie komunikacyjne, lecz gdy przez kilka dni z rzędu warunki atmosferyczne uniemożliwiają loty operacyjne, nasilenie ataków na Londyn wzrasta.

Osobiście tylko raz znalazłem się blisko miejsca wybuchu1 „latającej wiedźmy” (V-I). Wylądowała na wprost gmachu BBC właśnie w chwili, gdy załatwiwszy jakąś sprawę szedłem długim korytarzem ku wyjściu, więc odczułem jedynie silny wstrząs i usłyszałem ogłuszający huk, a potem łoskot i rumor, jakby się Bush House walił w gruzy. Ale solidna żelbetonowa konstrukcja wytrzymała i tylko wszystkie frontowe okna wraz z futrynami przeleciały przez biura i rąbnęły o przeciwległe ściany. Osiedmdziesiąt osób odniosło rany.

Większe spustoszenie wyrządził ten wybuch w pobliskim Air Ministry, a także wśród przechodniów i pojazdów na ulicy: zginęło wielu urzędników ministerstwa, wszyscy pasażerowie rozbitego autobusu i kilkadziesiąt osób, które znalazły się w zasięgu rażenia.

W kilka dni później Krystyna także odczuła siłę podmuchu V-I, która wybuchła o kilkadziesiąt metrów za rogiem przecznicy. Mimo osłony, jaką stanowił rząd kamienic, podmuch przeleciał przez wszystkie sąsiednie ulice i poturbował przechodniów, przewracając ich i zasypując gruzem. Dla Krystyny skończyło się to lekkimi zadrapaniami i podarciem pończoch, ale wśród tych, którzy znaleźli się bliżej, było kilkadziesiąt ofiar śmiertelnych i bardzo wielu rannych.

Na fatalną decyzję o rozpoczęciu powstania w Warszawie miała wpływ nie tylko błędna ocena sytuacji wojsk niemieckich w Polsce, lecz także rozgrywki personalne w rządzie emigracyjnym, ambicje osobiste i niczym nie uzasadnione nadzieje na możliwość przerzucenia do kraju brygady spadochronowej i lotnictwa.

Nie zamierzam tu omawiać ani tych zakulisowych intryg, ani wysiłków i ofiarnej pracy bojowej Dywizjonu 301, którego załogi wspomagały powstańców, bo niewiele mam danych z pierwszego źródła. (Takie źródłowe opracowania są już dziś, gdy piszę ten

rozdział, ogólnie znane, a przyczynkowe relacje, jak np. Andrzeja Baranowskiego „Pomoc lotnicza dla Powstania Warszawskiego” lub Jana Borucha „Powstanie Warszawskie widziane z Londynu” drukowała „Polityka” nr 38/603 z września 1968 i krakowski „Dziennik Polski” z sierpnia 1966.)

Jest rzeczą oczywistą, że cała ta tragedia blisko mnie obchodziła, tym boleśniej, że - jak o tym wiedziałem z ostatnio otrzymanych listów - moja matka zamieszkała w Warszawie u swej siostry, Ludwiki. Nie miałem wiele nadziei, że jeszcze ją zobaczę, ale o jej śmierci z głodu i wycieńczenia dowiedziałem się dopiero w wiele miesięcy po tym, jak pochowano ją na skwerze wśród walących się domów...

Powstanie Warszawskie odsunęło na drugi plan wszystkie inne sprawy w programie Radia Polskiego. Sypią się przemówienia i zapewnienia ministrów - niestety bez pokrycia - sypią się przy ich odczytywaniu ministrowie, jak się to przytrafiło Kwapińskiemu, który dopiero w połowie swej oracji połapał się, że opuścił całą stronę maszynopisu i że tak uszczuplony tekst nie ma żadnego sensu...

Brak logicznego ciągu w tym przemówieniu nie był zresztą jego najgorszą stroną.

Zastępca premiera oświadczył bowiem między innymi: „Rozumiem głęboką troskę wszystkich Polaków wywołaną wiadomościami o walkach w Warszawie. Pieczę nad tą niezmiernie ważną sprawą rząd powierzył mnie, Naczelnemu Wodzowi i Ministrowi Obrony Narodowej. Wszyscy trzej pracujemy wytrwale i w najbliższej łączności. Mam podstawy do twierdzenia, że pomoc dla walczących w Warszawie już się rozpoczęła, i mam dane, że zostanie ona udzielona w dostatecznych rozmiarach, aby być skuteczną”.

Minister Kwapiński nie miał żadnych podstaw do podobnych oświadczeń.

Wprawdzie z lotniska Brindisi we Włoszech na pomoc powstańcom wyruszały załogi zgrupowania do zadań specjalnych (a przede wszystkim załogi polskie Dywizjonu 301), ale warunki tych wypraw były niesłychanie trudne, ofiary w personelu latającym i straty w samolotach ogromne, a wyniki niewspółmiernie małe. Z Londynu zaś na falach radia leciały słowa, słowa, słowa... A także - na zakończenie bardzo wielu audycji - pieśń- „Z

dymem pożarów...” Pieśń, która stanowiła sygnał, że tej nocy samoloty z bronią i amunicją nie polecą nad Warszawę...

W odpowiedzi na potoki patetycznych przemówień z Londynu radiostacja powstańcza „Błyskawica” nadała wiersz, którego ostatnia strofa utkwiała mi w pamięci: ...Tu bije serce Polski, tu mówi Warszawa:

Niech pogrzebowe śpiewy wyrzucą z audycji.

Nam starczy ducha dla nas i starczy go dla was. Oklasków też nie trzeba. Trzeba amunicji!

Tymczasem dyrekcja BBC nie chce podawać dostarczanych przez nas wiadomości z Warszawy, zwłaszcza dotyczących bestialskiego postępowania Niemców z jeńcami i ludnością cywilną, nawet nie biorącą bezpośredniego udziału w walkach. Trzeba niemal

codziennie interweniować, często na szczeblu ministerialnym, aby przynajmniej w programie Radia Polskiego przepuściła je brytyjska cenzura polityczna...

W tych okolicznościach mam bardzo mało czasu na wyjazdy w charakterze korespondenta wojennego, ale dobrzy koledzy wpadają do mnie przy każdej okazji i dostarczają mi cennych wiadomości ze swoich dywizjonów, a także o tym, co się dzieje po drugiej stronie La Manche. Na przykład w Charleroi...

O istnieniu Polskiej Organizacji Walki o Niepodległość w Belgii nie wiedział prawie nikt postronny. Ci, którzy do niej należeli, umieli zachować tajemnicę nawet wówczas, gdy wpadali w ręce Gestapo. Mimo tortur nie zdradzili ani jednego nazwiska, nie ujawnili żadnych danych organizacyjnych. Okupanci nigdy nie potrafili opanować sabotaży stosowanych przez tę nieuchwytną podziemną siłę. Całe transporty materiałów wojennych wysyłanych z Belgii na front wschodni okazywały się nie do użytku.

Kilkadziesiąt parowozów i kilkaset wagonów uległo zniszczeniu na belgijskich szlakach kolejowych. Podobny los coraz częściej spotykał urządzenia radiolokacyjne na wybrzeżu, statki w portach, maszyny w fabrykach...

Trzeciego września 1944, wobec postępów ofensywy aliantów, dowództwo POWN zdecydowało się na akcję zbrojną. Rozkaz do poszczególnych oddziałów zawierał m. in.

takie oto dwa zdania: „Nie mamy wprawdzie broni, ale to nie może stanowić przeszkody w działaniach. Broń mają Niemcy, trzeba im ją odebrać!”

Tego samego dnia spośród sześciotysięcznej grupy ludności polskiej, zamieszkującej główny ośrodek zagłębia węglowego Charleroi, zgłosiło się do szeregów powstańczych trzy tysiące górników i robotników. Z samego tylko Charleroi!

Zgodnie z rozkazem zebrali się w okolicznych lasach i - poprzedzani przez tych nielicznych, którzy byli jako tako uzbrojeni - uderzyli na cofające się wojska niemieckie, aby zdobyć broń dla wszystkich. Po dwudniowych starciach mieli już tej broni pod dostatkiem i ruszyli na miasto. Weszli tam w szyku bojowym, jako straż przednia oddziałów sojuszniczych, utorowawszy drogę wojskom regularnym.

Mieszkańcy Charleroi patrzyli ze zdumieniem na tych żołnierzy w robotniczych bluzach, aż wreszcie ich poznali. Wtedy uniesienie ogarnęło tłumy wyległe na ulice.

„Vive la Pologne!” I kwiaty, całe naręczka kwiatów ze wszystkich ogrodów, ze wszystkich okien i balkonów...

A oni szli. Zakurzeni, zmęczeni walką i marszem, zbierając te kwiaty, żeby je zanieść na cmentarz. Tłum zrozumiał, ruszył za kolumną powstańców i dziewięć mogił

polskich lotników poległych podczas lotów bojowych nad południową Belgią pokryły kwiaty. Wszystkie kwiaty z Charleroi!

Sto trzydzieste pierwsze Skrzydło Myśliwskie, w którego skład wchodzi dywizjon

dowodzony przez Fama, zostało przerzucone na kontynent. Ale Faraon nadal odwiedza mnie parę razy w miesiącu i, zawsze przy piwie, w sąsiednim pubie, opowiada coś niezwykłego, „o czym nie piszą w prasie i nawet w tych waszych «Skrzydłach*», czy jak tam się ten kulejący tygodnik nazywa”. Ostatnio bez żadnych wstępów oświadczył, że niejaki podporucznik „Waligóra” jest dla niego żywą niespodzianką, „uosobieniem kontrastów ducha i ciała”.

- Dlaczego?

- Bo, uważasz, wygląda jak cherubinek. Drobny, szczupły, delikatny, taki różowy grzeczny chłoptaş i w ogóle takie chuchro, że trącić, to się stłucze... Przyszło toto do mojego dywizjonu, jak mnie akurat nie było: skorzystali i przydzielili, bo jakbym był na stacji, tobym tę porcelankę odesłał z powrotem. Jak go zobaczyłem, zły byłem jak cholera.

No bo sam powiedz, co z taką ofiarą robić?!

Wzruszyłem ramionami i bezradnie rozłożyłem ręce, bo nie znając tego Waligóry i po raz pierwszy o nim słysząc nie mogłem się zdobyć na jakąkolwiek odpowiedź. Ale Faraon nie oczekiwał żadnej odpowiedzi i po dramatycznej pauzie mówił dalej dobitnie, a zarazem „odgrywając” tę hamowaną złość przede mną.

- Dywizjon myśliwski nie jest przedszkolem dla grzecznych chłopczyków. Tu się lata po osiem godzin dziennie. Tu trzeba walczyć i nie dać się zabić. Tu nie ma czasu na niańczenie paniczyków! Tak mu powiedziałem na przywitanie. A on na to bardzo grzecznie, że właśnie myśli zupełnie tak samo i nikogo niańczyć nie zamierza, tylko latać -

powiada - rąbać szwabów - powiada - i nie dać się zabić! Aż mnie zatknęło, rozumiesz, bo to wyglądało tak, jakby kanarek udawał tygrysa. No, ale cóż? Stało się, podporucznik już miał przydział, więc został, a że pilotów było mało, zaraz tego samego dnia poleciał z nami na zadanie... Muszę powiedzieć, że miał więcej szczęścia niż rozumu. Podczas ataku na niemiecki pociąg towarowy prał po wagonach z wysokości trzydziestu stóp, chyba je od razu zapalił i mało razem z nimi nie wyleciał w powietrze, bo tam był materiał

wybuchowy... Więc po powrocie na lotnisko przezwali go Waligórą. W tydzień potem znów mu się poszczęściło: miał walkę z Messerschmittem i co myślisz? Zgasił go jak świecę, pierwszą serią! Słowo daję, sam bym tak chciał! No, ale dwa tygodnie temu nie wrócił z zadania: niemiecka opl go zestrzeliła podczas ataku na jedną tam przeprawę... żal nam było Waligóry, ale pocieszaliśmy się, że chyba jest w niewoli, bo „Gruby” widział, że skakał ze spadochronem i wylądował pod jakimś lasem. Posiedzi i nasi go odbiją. A tu tymczasem w cztery dni później dowiaduję się, że nasz Waligóra jest w szpitalu polowym u Kanadyjczyków! Niemożliwe, żeby go odbili, bo chyba od tygodnia stali w miejscu i bezskutecznie próbowali sforsować rzekę uporczywie bronią przez Niemców. Więc się głowimy, jakim cudem on się przez nią przedostał, a Gruby powiada: „Jasna rzecz, rozbił

od tyłu te dwie pancerne dywizje i wyrwał na drugą stronę, zanim przyszły posiłki z Volkssturmu”. A „Foka” mówi, że nie ma co: jedziem do tego szpitala i niech Waligóra sam się przyzna, jak to było. No to wzięliśmy jeepa, Gruby powoził, i pojechaliśmy -

wieczorem, żeby dnia nie tracić. Myślałem, że trudno go będzie w tym szpitalu znaleźć, ale tylko powiedzieliśmy nazwisko, zaraz wiedzieli, gdzie ten bohater leży, i zaprowadzili nas do niego. Trochę był mizerny i oczy miał podkrążone, jakby się łajdaczył z tydzień na urlopie, ale zresztą nic mu nie brakowało. Koniaku, cośmy mu przywieźli, owszem gołnął i grzecznie opowiedział, co i jak. Więc, uważasz, wylądował z tym swoim spadochronem niedaleko jakiejś farmy pod lasem, - zapukał, wszedł i na migi poprosił o cywilne ubranie.

Mówi, że bardzo grzecznie prosił, ale nie chcieli dać. No to wyjął pistolet i dał im do zrozumienia, że mu się trochę śpieszy. To ich zaraz przekonało i dali mu jakieś łachy.

Podziękował, przebrał się, napalił swoim mundurem w piecu, powiedział: „Gute Nacht

bonne nuit”, i poszedł w kierunku tej rzeki. Jak zwykle, miał więcej szczęścia niż rozumu, bo go nikt nie gonił i nic zaczepiał. Ale w nocy po ciemku wlaź na niemieckie pole minowe, po którym bębniła kanadyjska artyleria. Jak parę min wybuchło od pocisków, chciał się wycofać, ale już za późno, bo Kanadyjczycy przenieśli ogień głębiej.

„Podczołgałem się - powiada - pod druty kolczaste między krzaki i leżę. Nieprzyjemnie

mówi - bo to i kłuje, i hałas, i ziemia pode mną dryga, że nawet się przespać nie można”.

Leżał tak w tych niewygodach całą noc i następny dzień, czekając, aż się kanadyjskiej artylerii ta strzelanina znudzi. Ale jeść mu się chciało i - powiada - coś niecoś by wypił także. A propos, krzyknij o większe piwko, bo i ja bym się napił.

Krzyknąłem, a Faraon wydudlił pół kufla, oblizał się i opowiadał dalej.

- Więc, jak powiadam, Waligórze wcześniej się sprzykrzyło niż Kanadyjczykom: wstał i poszedł dalej przez te wszystkie leje, wykroty i krzaki. „Tylko - mówi - kucąłem, jak pociski leciały, bo strasznie nie lubię, jak mi koło uszu gwizdże”. Tak dotarł do brzegu i tam wlaź na niemiecki patrol... „Musiałem użyć pistoletu - powiada - bo po niemiecku umiem tylko gut Morgen i gute Nacht, więc nie mogłem się z nimi dogadać”.

Potem zaczął sygnalizować na drugi brzeg latarką elektryczną, ale i tam z początku nie znalazł zrozumienia: odpowiedzieli mu serią z karabinu maszynowego. W końcu jednak zdołał ich przekonać. Położyli ogień zaporowy za nim i o świcie przyplłynęli po niego czołnem. „I tu się dopiero skompromitowałem - powiada - bo byłem trochę zmęczony i zaraz usnąłem, zamiast im podziękować za taką uprzejmość, a jak się obudziłem, byłem już w szpitalu i diabli wiedzą, gdzie ich teraz szukać”... Taki jest ten mój beniaminek Waligóra, uważasz... A jak go pierwszy raz zobaczyłem - trzech pensów bym za niego nie dał!

Gruby jest warszawiakiem z krwi i kości. W dywizjonie Faraona dowodził flightem, czyli eskadrą. Istotnie wagę ma raczej ciężką, ale na ten ciężar składają się

głównie potężne mięśnie, co zresztą nie przeszkadza mu być dobrodusznym, pogodnym pyknikiem. Tylko Niemców nienawidzi z całego serca i bez litości. Dywizjon przez dłuższy czas współdziałał z wojskami kanadyjskimi, dla których Gruby żywi szczególną sympatię i tak o nich opowiada:

- W pierwszych dniach września linia walk tak się już oddaliła od naszych, lotnisk we Francji, że jeśli trzeba było szybko uzupełnić zapas paliwa i amunicji pomiędzy jednym a drugim wypadem, lądowaliśmy w Anglii. Tutejsze lotniska są teraz bliżej frontu niż nasze, normandzkie. A przecież w pierwszych dniach sierpnia, kiedy nas przerzucano do Normandii, do tego frontu było tylko sześć mil!

To Kanadyjczycy tak się śpieszą, w ogóle trudno za nimi nadążyć. Podobno nawet polska dywizja pancerna nie mogła ich dogonić, żeby z kolei zająć ten odcinek. Tylko Niemcy rozwijali większą prędkość... No i nasz Foka, oczywiście na samolocie.

Poleciliśmy zbombardować i ostrzelać dywizje niemieckie, które cofały się w nieładzie wszystkimi drogami na wschód. Co się tam działo na tych drogach, mocny Boże!

Czołgi, samochody pancerne i transportowe, piechota, artyleria, tabory - wszystko pomieszane, bezładne, niezdolne do jakiegokolwiek skutecznej obrony, Nad te zdemoralizowane bandy zleciało się kilka brytyjskich i naszych dywizjonów myśliwskich, więc trzeba było czekać swojej kolei, żeby zrzucić bomby i ostrzelać to robactwo pełzające przez pola, drogi i wsie, kryjące się w zaroślach i pod drzewami. Wybieraliśmy naturalnie przede wszystkim czołgi i kolumny samochodów albo oddziały, które bez większego powodzenia usiłowały odstraszyć nas ogniem maszynowym. Chyba każdy z tych, którzy brali udział w polskiej kampanii wrześniowej, musiał wspomnieć tamte czasy, a już Foka pamiętał je z pewnością, bo teraz szczególnie się na Niemcach odgrywał... Widziałem, jak atakował kilka samochodów pancernych, z których szedł silny ogień cekaemów. Zszedł

bardzo nisko i po prostu rozniósł celną serią pierwszy i drugi wóz, ale jakiś pocisk uszkodził mu maszynę. Zdołał jeszcze wyrwać w górę i poszedł do lądowania, więc starałem się go ubezpieczać do końca i leciałem za nim, póki nie wybrał sobie gładkiego terenu. Nie zdążył, a może nie mógł wypuścić podwozia, bo zarył brzuchem, ale byłem pewien, że nic wielkiego mu się nie stało. I rzeczywiście, w dwa dni później zdrowego i całego odesłali go nam Kanadyjczycy.

Najpierw miał kłopoty z francuskimi farmerami, bo się z nimi nie mógł dogadać.

Zamknęli go w gminnym areszcie i dopiero wieczorem wydali w ręce pierwszego -

oddziału kanadyjskiego, jaki tam dotarł. Oddział od świtu był w marszu i zatrzymał się tam na noc, żeby wypocząć. Foka też czuł się trochę zmęczony, więc w doskonałej zgodzie zjedli razem większą ilość niemieckich konserw, popili francuskim winem i dość beztrąsko gruchnęli się spać. Ale po północy ktoś ich obudził. Byli to żołnierze niemieccy.

Uzbrojeni! Pod groźbą użycia gotowych do strzału karabinów zażądali, żeby ich wzięto do niewoli. Kanadyjczycy ulegli: rozbrojonych Niemców załadowali na dwa zdobyczne samochody i odesłali na tyły pod eskortą Foki i jednego swojego kaprała.

Po upadku powstania nastrój wśród Polaków w Londynie jest żałobny, a w ministerstwach i między naszymi matadorami politycznymi trwają nadal wzajemne intrygi i oskarżenia, jałowe dyskusje i daremne próby ratowania autorytetu.

Wszystkie te komeraże nic przenikają do programu Radia Polskiego, bo - na szczęście - ministrowie zajęci wewnętrznymi rozgrywkami osobistymi nie mają już czasu na przemówienia do Kraju i nawet prof. Kot przestał się nami interesować. Toteż nasze audycje zawierają głównie wiadomości wojenne, sprawozdania z walk polskich jednostek na froncie zachodnim i południowym, a także relacje o działaniach naszego lotnictwa. Te ostatnie szczególnie mnie interesują, a że kłopoty z cenzurą BBC na razie ustały, urywam się na dzień, czy choćby na kilka godzin, żeby zobaczyć i usłyszeć, co się dzieje na polskich stacjach lotniczych. A dzieją się tam sprawy zarówno dramatyczne, jak i zabawne.

Misza jest według mego zdania zdrobnieniem rosyjskiego imienia Michał, ale koledzy Miszy twierdzą, że to jest zwyczajne polskie zdrobnienie od Michaliny, bowiem sierżant pilot Michał S. w dwudziestym roku swego życia z rysów twarzy przypomina raczej ładną dziewczynę niż srogiego myśliwca, który (co prawda dopiero od niedawna) „powozi” Spitfire’em w tysiąc pięćset koni. Misza został wyszkolony na pilota w Wielkiej Brytanii, przydział do Dywizjonu 303 otrzymał w sierpniu, a na pierwsze zadanie bojowe poleciał w końcu tegoż miesiąca, gdy linia frontu przesunęła się na wschód od Paryża i Amiens.

Dywizjon wystartował późnym popołudniem, nie spotkawszy nieprzyjaciela w powietrzu, ostrzelał cofające się kolumny samochodów niemieckich i na krótko przed zachodem słońca zebrał się w luźny szyk, aby wrócić do bazy, na drugą stronę La Manche.

Wtedy okazało się, że brakuje sierżanta S...

On sam tak opowiada o swych przygodach:

- To była moja wina, panie kapitanie, bo jak zaczęliśmy grzać do tej kolumny, trochę się zapędziłem za daleko i straciłem orientację. Dopiero jak już się wystrzelałem co do grosza, spostrzegłem, że jestem sam i że benzyny zastało mi tyle co na powrót. Na wszelki wypadek zacząłem nabierać wysokości i wziętem kurs na Boulogne, 310 stopni, żeby lecieć najkrótszą drogą. Ale w parę minut potem zauważyłem, że z ziemi do mnie strzelają, i nim się obejrzałem, maszyna już się paliła. Zdążyłem jeszcze wyrwać spod tego ostrzału na prawo, a potem otworzyłem osłonę kabiny, wywróciłem grata na plecy, odbezpieczyłem pasy i już mnie tam nie było. Chyba w samą porę, bo zaraz potem usłyszałem wybuch i zobaczyłem strzępy mojego Spitfire’a na tle nieba. Na szczęście miałem pod sobą ze dwa tysiące stóp, a spadochron rozwinął mi się natychmiast, więc ochłonałem z wrażenia i wylądowałem całkiem prawidłowo, jak przy ćwiczebnym skoku, nawet bez wywrotki. I dopiero wtedy uświadomiłem sobie, że jestem po niemieckiej stronie... Pan kapitan rozumie? Pierwszy lot bojowy i koniec...

Powiedziałem, że rozumiem. Chłopak szkolił się kilka miesięcy, dopiął swego i wyobrażał sobie, że teraz dokona wielkich czynów bojowych. Tymczasem pech sprawił, że w tym pierwszym locie zestrzeliła go niemiecka opl. Nie zostanie już bohaterem, bo -

zamiast latać - do końca wojny będzie siedział w jakimś obozie jenieckim...

- Najpierw ogarnęła mnie desperacja i - słowo daję - mało się nie rozkleiłem z żalu i złości - mówił dalej. - Ale pomyślałem sobie: front jest niedaleko, Montgomery idzie naprzód i jutro albo pojutrze już tu będą nasi. Więc tylko się gdzieś ukryć i przeczekać, to Niemcy mnie nie dostaną. A dookoła jakoś ich nie widać i już się ściemnia, bo słońce zaszło. No to byle jak zwinąłem spadochron, schowałem w krzakach i kombinuję, gdzie się zadekować. I wtedy, panie kapitanie, zobaczyłem ten klasztor, może o dwa kilometry dalej, na wzgórzu. Szedłem na przełaj przez jakieś sady i uprawy, a potem przez mały lasek i na szczęście nikogo po drodze nie spotkałem. Ale dookoła klasztoru był bardzo wysoki mur, więc nie mogłem się tam dostać inaczej niż **przez** bramę, a brama była zamknięta.

Dobijałem się chyba z pół godziny, zanim mi otworzyła jakaś wiedźma w zakonnym habicie. Jak mnie zobaczyła, to mało nie zemdląła i zaraz chciała mi przed nosem zatrzaskać furtkę, ale wepchnąłem się na chama i mówię jej, że jestem pilot polonais, polish pilot, polnisch Flieger. Nic nie mogła zrozumieć, ale ja rozumiałem, że to klasztor żeński i że będą jeszcze gorsze trudności pomijając moją nieznaną francuskiego. Na ten cały rwetes przyleciały jeszcze dwie zakonnice, trochę pogęgały między sobą i sprowadziły przełożoną. Z tą przynajmniej od biedy mogłem się dogadać, chociaż mówiła po angielsku z takim akcentem, że połowy słów musiałem się domyślać. Najpierw powiedziała, że absolutnie tu nie mogę zostać, bo to się zaraz wyda i Niemcy ją rozstrzelają, a nawet jeżeli nie, to przecież popełniłaby grzech śmiertelny wpuszczając wilka do swojej owczarni i czy ja sobie wyobrażam, co by ją za to spotkało ód władz kościelnych, ale potem zmiękła i zgodziła się mnie przechować przez jeden albo dwa dni, póki nie nastąpi „liberation”, tylko że muszę się przebrać za mniszkę, siedzieć w celi, nie odzywać się do nikogo i nosa nie wyścibiać na zewnątrz. Naturalnie obiecałem jej to wszystko i poszedłem za nią do celi, a potem przebrałem się w damski habit i włożyłem na głowę biały aeroplan, który mi się nie chciał na łbie trzymać i ciągle się przekrzywiał, ale w końcu go umocowałem sznurowadłem. Wyobrażałem sobie, co by powiedzieli koledzy, gdyby mnie zobaczyli, i śmiać mi się chciało z tej maskarady, ale tylko z początku, bo po pierwsze - ofensywa stanęła w miejscu, Montgomery się do mnie nie śpieszył, a po drugie -

wszystkie te zakonnice były brzydkie jak wielkie nieszczęście i nudziłem się w tym klasztorze jak mops. Wytrzymałem, panie kapitanie, dwa dni i nic: nawet kanonada artyleryjska jakby przycichła. Myślę sobie: tak dłużej być nie może, trzeba stąd wiać. Jak już mam to zakonne przebranie, jakoś się przedostanę na” naszą stronę. Tylko jak wyrwać za bramę, bo zamknięta?/ Sam nie dam rady... Więc postanowiłem przygruchać sobie którąś mniszkę, żeby mi pomogła. Ale co do której/mam uderzyć - aż serce we mnie blednie - takie wszystkie wredne... Przyglądałem się im, każdej z osobna, mowy nie ma!

Dopiero na trzeci dzień, jak poszedłem do ogrodu warzywnego, upatrzyłem sobie jedną: nie to, żeby była ładna, ale przecież nie taka już okropną szantrapa jak inne. Przy czymś tam dłubała w ziemi na grządce, więc zagaduję, jak umiem, i po francusku, i po

angielsku, a ona nic, ani mru-mru. Chyba głucha czy co? Nie ma rady, trzeba jej tę sympatię okazać na mię, a dopiero potem przejść do właściwego tematu. No i zacząłem ją bajerować za pomocą gestykulacji, ale jak już się posunąłem dość daleko, tak ta francuska zakonnica odwraca głowę i mówi do mnie przez ramię, grubym głosem, po angielsku: „Stop these nonsenses, you bloody fool”. „Przestań się wygłupiać, ty idioto! Mnie tu, w tym klasztorze, przechowują już dwa lata, od czasu desantu na Dieppe, a ty tu jesteś dwa dni i już nie możesz wytrzymać!”

Rozśmieszyła mnie ta puenta, może niezupełnie autentyczna, lecz zabawna, więc nie wyrażając w tej mierze wątpliwości zapytałem tylko, jak się to skończyło.

- Normalnie, panie kapitanie - odrzekł Misza. - Następnego dnia Niemcy się wycofali, a wieczorem już tam byli Anglicy, więc się przebrałem z powrotem w mundur, a tej mojej cierplivej ofermie spod Dieppe zakonnice dały jakieś cywilne łachy, podziękowaliśmy ładnie za przytułek i zameldowaliśmy się w dowództwie batalionu, który zajął sąsiednie miasteczko. No i po tygodniu odesłali mnie z powrotem do dywizjonu, więc - jak pan kapitan widzi - nie tak wiele mi przepadło, bo już kończę pierwszą kolejkę lotów operacyjnych, a myślałem, że się skończy na tym jednym.

Na święto 304 Dywizjonu (Ziemi Śląskiej) do St. Eval w Kornwalii zleciało się kilku starych przyjaciół z innych dywizjonów, więc po zakończeniu oficjalnej uroczystości, którą trzeba było odcierpieć solidarnie z gospodarzami, zasiedliśmy nieoficjalnie w kącie kasyna, żeby pogadać i wypić coś niecoś prywatnie przed świątecznym obiadem. Dywizjon Śląski początkowo należał do Bomber Command, ale w maju 1942 przeniesiono go do grupy obrony wybrzeży (Coastal Command) i od tego czasu służbę miał niezbyt przyjemną. Włóczył się po różnych podłych stacjach na północno-zachodnich wybrzeżach Zjednoczonego Królestwa, po Hebrydach i innych zatraczonych dziurach, gdzie można dostać czarnej melancholii z nudów, od wichrów, zimna i podbiegunowej pogody. Załogi latały na długie, wyczerpujące zadania po dziesięć i więcej godzin, daleko w morze: tropić okręty podwodne, walczyć samotnie, nie tylko z Niemcami, ale także z tą okropną pogodą, a przede wszystkim z oblodzeniem.

Zgodziliśmy się, że to cholerna praca w powietrzu, a na ziemi w ogóle rozpacz, i że wszędzie jest lepiej niż w grupie brzegowej, bo nawet spod najcięższego ognia we Francji łatwiej wrócić niż z patrolu nad Morzem Północnym czy nad Zatoką Biskajską, nie mówiąc już o tym, że we Francji jest znacznie lepszy klimat niż na Hebrydach. A oni tak wojują już ładnych parę lat... Stracili przez ten czas trzydzieści załóg, stoczyli czterdzieści sześć walk z niemieckimi myśliwcami, siedem Junkersów zestrzelili, zbombardowali siedem portów, siedem okrętów nawodnych i ze sześćdziesiąt podwodnych i odwalili trzy tysiące lotów bojowych. I to wszystko na Wellingtonach, a każdy wie, że Wellington poczciwa maszyna, ale już nieco starożytna w porównaniu z innymi...

- Teraz nareszcie mamy przyzwoitą stację - powiedział Piter, najstarszy nawigator, który to wszystko od początku wytrzymał. - Ciepło tu, jako tako się mieszka, a nawet bar niegorszy jest w pobliżu i do kina tylko dziesięć mil.

- Prawie luksus - przytaknął któryś z Dywizjonu Mazowieckiego. - U nas nie ma kina...

- A u nas - powiedział Zbyszek - w zeszłym tygodniu było kino na lotnisku, daj Boże zdrowie!

- Na lotnisku?! Coś ty?

- Ta przysięgam Bogu! Za Gary'ego Coopera odgrywał nasz doktor, Apendykus.

Ty go znasz - zwrócił się do mnie. - Lwowskie dziecko, kawał baciara można powiedzieć, ale swój chłopak, tylko waży ze sto kilo. No i właśnie Apendykus w południe jedzie swoim „łazikiem” przez lotnisko na inspekcję do kuchni, a tu o jakie paręset metrów przed nim wybucha V-2! Ma się rozumieć taki lej w ziemi wyrwało, że St. Paul's Cathedral by się zmieściła, wszystkie szyby dookoła w proszek, z łazika tylko pół maski i jeden pedał został

cały, a doktorowi nic.

- Chyba trochę zalewasz, bracie - zauważył sceptycznie Piter.

- Skarż mnie Bóg, nic nie zalewam! Tyle, że go wymiotło o kilka kroków na zieloną trawkę i czapkę mu rozszarpało. A on jeszcze narzeka, że nowa czapka, a jemu świeże powietrze na łysinę szkodzi. I - mówi - żeby tego wynalazcę od V-2 w ręce dostać...

No, nie kino?

- Takie kino to i u nas było - powiedział „Minoga”. - I mogło być gorzej.

Wieczorem, już po zachodzie słońca, nasi mechanicy siedzą w swoim baraku i grają w karty, a tu słyhać, że coś leci prosto na ten ich barak, jakby jakaś maszyna szła do lądowania po ciemku między budynki. Zerwali się na nogi, ale już za późno: łomot, zgrzyt, huk! Barak się zatrzęsł, mało go nie rozniosło... Lecą do drzwi, nie mogą otworzyć, skaczą przez okna, patrzą, przed drzwiami leży „bogey” V-1...

I dyszy - wtrącił Piter. - A w środku zupa pomidorowa! Jak jeszcze powiesz, że na zapalniku siedział w kucki krasnoludek i robił kupkę, to już nie wy trzymam..

- Jak Boga kocham! - zaklął się Minoga. - Patrzcie, mam zdjęcie.

Rzeczywiście miał. I rzeczywiście była to latająca wiedźma. Leżała przed barakiem podpierając drzwi skrzydłem, tak jak wylądowała płasko na brzuchu, jakimś cudem nie wybuchając.

- Coście z nią zrobili? - zapytałem.

- Przyjechali saperzy, rozbroili gada i wywieźli - odrzekł Minoga.

W tej samej chwili gdzieś za ścianą rozległ się piekielny hałas. Mimo woli zerwałem się z fotela: można było pomyśleć, że szwadron czołgów wjeżdża do kasyna kuchennym wejściem przy akompaniamencie lawiny rondli spadających z góry na kamienną podłogę...

- Co to jest? - wrzasnąłem do Pitera, który nadal spokojnie siedział obok mnie.

- O czym mówisz? - odkrzyknął.

- O tych grzmotach.

- A, to? To tylko gong na obiad. Dostyc glosny, bo tu dawniej byl taki spokojny hotel dla gluchawych emerytow. No, chodzcie na ten galowy obiad, bo wystygnie.

Tym razem spotkalem Faraona zupełnie przypadkowo: wychodzil wlasnie z baru, ale chetnie zawrocił wraz ze mną.

- Ciagle mi sie chce pic - oswiadczyl pociagajac piwo. - Na kontynencie chyba wszystkie browary diabli wzeli i maja tylko wino albo wode, a pragnienie mozna ugasic tylko piwem. No nie?

Dyskusja na ten temat wydal mi sie jalowa, wiec powiedzialem, ze oczywiscie, i zapytalem, co tam na tym kontynencie nowego.

- Nareszcie mamy stale lotnisko - odrzekl. - Od sierpnia czlowiek zył jak Cygan.

To, co na cale zycie zapamietalem z Normandii, to namioty, deszcz, bloto i te rozmiękle lotniska polowe. Startowalismy z nich po kilka razy dziennie, przewaznie na bombardowania z lotu nurkowego. Rzadko kiedy mozna bylo zobaczyc niemiecka maszynie w powietrzu. Ale ostatecznie zwalczanie celow ziemnych tez bywa interesujace, a czesto bardzo efektowne. Tylko nasi mechanicy i zbrojmistrze maja przy tym pieronska robotę: od rana do nocy podwieszanie bomb, ładowanie amunicji, wymiana karabinow, usuwanie uszkodzen i przygotowywanie maszyn do kolejnych zadan. Z tych pochwalnych rozkazow, ktore nasze skrzydlo otrzymuje, bardzo wiele nalezy sie mechanikom. Nie wiem, kiedy ci ludzie spia, jedza i odpoczywaja, ale maszyny zawsze sa gotowe.

Powiniens napisac o mechanikach.

Przyrzeklem, ze to uczynie, a Faraon oswiadczyl, ze Skrzydlo 131 ostatnio latało na ferryng. Nie wiedzialem, co to jest ferryng...

- To taka dosyc mokra robota - wyjasnil. - Niemcy w Holandii przeprawiaja sie z wyspy na wyspe. Albo sie ewakuuja, albo wzmacniają obrone, albo dowozą zaopatrzenie, a my rąbiemy w te przeprawy jak w kaczy kuper. Im jest mokro, ale i nam takze.

- A wam niby z jakiego powodu?

- Bo jak czlowiek ma pietra, to sie poci - odrzekl Faraon. - Na przyklad tydzien temu... Nie napiłbyś sie jeszcze piwka?

Sklamalem, ze z ochota, bo piwo czyni Faraona rozmownym, a bez piwa - jak sam powiada - bywa „trudny w pozyciu”. Na widok swiezego kufla łypnal na mnie przychylnie i pociagnawszy pare łykow mowil dalej.

- Polecilismy przed wieczorem tylko we czterech, bo reszta wylatala swoje w ciagu dnia, od samego rana, i juz nie mialem sumienia calkiem ich wykanczac. Dolot nie byl trudny i nawet nie bardzo do nas po drodze strzelali, bo szlismy kosiakiem na duzej predkosci. Gruby prowadzil, bo caly czas wolny spedza nad mapa i kombinuje, jakie poprawki wprowadzic w linii frontu, wiec zna caly sektor na pamiec. Wskoczyliśmy nad morze i slyszę, jak on do nas mowi przez radio: „Za druga wysepka zakrecamy w prawo i

od razu prac!" Ale prac to zaczęli do nas, i to nie za drugą wysepką, tylko regularnie z każdego kawałka ziemi dokoła zalewu. Widzę, że Jurkowi, który leciał na lewo ode mnie, rwą się pociski przed samym nosem, więc go ostrzegam, a on mówi: „Ty, bracie, popatrz, co się za twoim ogonem dzieje!” Jak się obejrzałem, zaraz mnie pognało, bo ogień szedł w kilka ściegów, właśnie na mojej wysokości, i zbliżał się tak prędko, że zrobiłem unik.

Niewiele to pomogło, bo pociski pozrywały się wszędzie, a smugi z karabinów maszynowych krzyżowały się między nami, nad nami, wzdłuż i w poprzek. Poczułem, że szyją przez stery, to znów przez końce skrzydeł, jakby mój Spitfire dostał dreszczy. I nie ma co się wykręcać, bo są wszędzie, rozumiesz? Dosłownie wszędzie!

Pociągnął znów z kufła, powiedział: „Cholera!” i rozejrzał się dokoła, jak tam, nad tym zalewem.

- Wiesz - powiedział - jeszcze chyba nigdy nie byłem w takim ogniu, jak wtedy.

No, ale zobaczyłem tę drugą wysepkę i maszynę Grubego w zakręcie nad nią. Zobaczyłem także, jak on przypikował i strzela z działek, więc mi ulżyło. Bo sam dobrze wiesz: najgorsze jest to, że do ciebie strzelają, a ty jeszcze nie zacząłeś i cała uwaga klei ci się do tych smug i wybuchów. Myślisz sobie: „Nie zdążę, psiakrew, bo mnie zaraz utrupią”... A jak już sam zaczniesz, to bardziej cię obchodzi twój ogień niż to, że i ty jesteś celem. Więc jak tylko wyprowadziłem z zakrętu, patrzę: za tą wysepką ze dwadzieścia barek, łodzi, tratw, pełne wojska! Widzę, że Gruby obrabia jakąś balię z samochodami i że się tam już dymi, więc zdecydowałem się na parowy gruchot bliżej drugiego brzegu i zacząłem z daleka już całkiem spokojnie i ma się rozumieć celnie. Za to Niemcy musieli się tam zdenerwować, bo pudłowali ze swych sikawek haniebnie. Zresztą niedługo: zaraz po mojej serii wymiotło ich z pokładu, aż bryzgi poszły. Doszedłem bardzo blisko, omal nie zawadziłem o komin, zawróciłem i znów się przejechałem długą serią po tym parochodzie, ale już tam chyba nikogo nie było, tylko paliły się nadbudówki. Nie mieliśmy tym razem bomb, więc nie mogłem go zatopić, i resztę amunicji z działek wpakowałem w tę barcę, którą napoczał Gruby, a potem jeszcze po-krasiłem z karabinów maszynowych przystań u brzegu i chodu! Najlepiej poszczęściło się Waligórze, bo jego barka widocznie wiozła amunicję i rozniosło ją jak purchawkę. Wyplątaliśmy się z ognia opl i dopiero wtedy się obejrzałem. Nad tą sadzawką już były amerykańskie Thunderbolty - pewnie z bombami, a zaraz potem minęły nas trzy czwórki angielskich Typhoonów - pewnie z pociskami raketowymi... Mokra robota, mówię ci... A ogólnie, to chyba wiesz, jakie cięgi dostają teraz Niemcy nie tylko w Holandii i w Belgii, ale także na własnym terytorium.

Wiedziałem o tym, oczywiście: działania lotnictwa sprzymierzonych przybrały olbrzymie rozmiary; takie, o jakich nigdy nie* mógł nawet marzyć marszałek Goering z całą potęgą swojej Luftwaffe w okresie, kiedy była najsilniejsza. Takie, jakich nigdy nie oczekiwał, jakich obaj z Hitlerem nie mogli przewidzieć napadając na Polskę lub bombardując Londyn i Coventry podczas Bitwy o Anglię.

Tak na przykład tylko w dniu siódmego października dwa tysiące sześćset pięćdziesiąt bombowców pod osłoną dziewięciuset myśliwców atakowało różne cele w Niemczech, a w

ciągu tygodnia od trzeciego do dziesiątego października spadło tam czterdzieści dwa tysiące łon bomb.

- No tak - powiedział Faraon. - Nasze załogi bombowe nawet podczas wypraw dziennych w większości wypadków nie widzą bezpośrednich skutków tej swojej akcji.

Dowiadują się o nich ze zdjęć fotograficznych i z komunikatów. Ale my, zwłaszcza myśliwcy z dywizjonów bezpośredniego wsparcia wojsk lądowych, po każdym ataku możemy sprawdzić, co działy nasze bomby, działka i karabiny maszynowe wśród niemieckich kolumn pancernych. Gruby szczególnie się na nich odgrywa: „Za Warszawę - powiada - i za polski wrzesień mają teraz niemiecki październik”. Nie on jeden zresztą.

Ciągle mam kłopoty z tymi warszawiakami, uważasz: na widok niemieckich samochodów i czołgów dostają lekkiego bzika i nie można ich pozbierać do kupy, zanim nie wystrzelają wszystkiej amunicji. Wołam przez radio, że czas wracać, to taki odpowiada, że „zaraz”, bo mu się jakaś lora nie chce zapalić i musi jeszcze raz się do niej przymierzyć. Zgadza się, pod warunkiem, że to ostatnia seria, a jak już lora się pali i mamy zawrócić, to inny wrzeszczy: „Poczekajcie, o rany, ile tam ciągników z działami i w ogóle nawet nie napoczęte!” Zaraz wszyscy pytają: gdzie? „A pod tym lasem!” No, niech będzie, lecimy nad las, bo rzeczywiście zmotoryzowane baterie jak na dłoni, aż żal zostawiać dla innych.

Kto ma amunicję większego kalibru, schodzi, a reszta czeka - wyżej, aż się wystrzelają i naturalnie po tym wszystkim na powrót do lotniska ledwie starcza benzyny. Nie mam sumienia zanadto ich sztorcować, bo Gruby ich broni: „Daj spokój, takie wozy! Nowiutkie, aż się proszą, żeby je podpalić!” No, mnie się niedługo kończy kolejka lotów operacyjnych, znów mnie na jakiś czas uziemia, a on pewnie obejmie dywizjon, to niech ich sobie rozpuszcza i niech się potem martwi... A tymczasem... Wiesz, przedwczoraj jechaliśmy z nim w kierunku natarcia naszej i kanadyjskiej dywizji przez świeżo zdobyty teren. Jakiś pułkownik z kanadyjskiego sztabu nas zabrał razem ze swoimi dwoma oficerami „na przejażdżkę”. Cały czas rozmawiali o tym, jak Polacy się biją, jacy są zaciekli w walce i w pościgu i - oczywiście - jak się spisuje nasze lotnictwo. Aż się rumieniłem od tych pochwał... Jedziemy drogą, obwiązaliśmy twarze chustkami, bo trupi zaduch zatruwa powietrze. A tych niemieckich trupów do cholery i trochę... Wszystkich nas mdliło, tylko na Grubym to straszne cmentarzysko nie robiło większego wrażenia: jak mijaliśmy jakieś pogorzelsko stłoczonych samochodów pancernych z kupą na pól

zwęglonych Niemców, aż ręce zatarł. „To będzie chyba ta nasza kolumna - powiada do mnie po angielsku, żeby i tamci wiedzieli. - Pamiętasz? Atakowaliśmy ją od strony tych dwóch wiatraków. Wszystko się bardzo ładnie sfajczyło!” Nawet pułkownik był trochę poruszony jego dziecięcą radością. „Skąd pan pochodzi?” - spytał. „Z Warszawy, panie pułkowniku! Bo co?” A tamten tylko kiwnął głową: „Teraz rozumiem”... konferencja krymska (w Jałcie) pomiędzy Churchillem, Rooseveltem i Stalinem, na której uzgodniono wspólne działania w celu ostatecznego rozgromienia III Rzeszy i ustalono główne zasady powojennej organizacji politycznej w świecie oraz m.in. omówiono ogólnie sprawę przyszłych granic Polski.

9.

W połowie grudnia 1944 wojska niemieckie pod dowództwem feldmarszałka Rundstedta ruszyły do przeciwnatarcia w Ardenach. Celem tej kontrofensywy było przecięcie frontu nad Mozą, a na południe od ujścia Sambry, i rozbitcie armii sojusznicznych w Belgii i w Holandii. Lecz Niemcom się to nie udało, jakkolwiek wdarli się klinem głębokim na przeszło sto czterdzieści kilometrów pomiędzy zgrupowania aliantów. Przed końcem grudnia przeciwnatarcie Rundstedta zostało zatrzymane, do końca stycznia 1945

jego armie wycofały się poza granicę niemiecką, na linię Zygfrйда, dwudziestego lutego sojusznicy zachodni osiągnęli Ren na całej długości, a dwudziestego czwartego lutego doszli do Łaby.

Tymczasem dwunastego stycznia zaczęło się nowe natarcie radzieckie.

Siedemnastego stycznia została wyzwolona Warszawa, czwartego kwietnia Bratysława, trzynastego kwietnia Wiedeń, trzydziestego kwietnia Ostrawa, a pięć dni wcześniej, dwudziestego piątego, nastąpiło spotkanie wschodnich i zachodnich aliantów w Torgau nad Łabą.

W przewidywaniu rychłego zakończenia wojny w Europie, w dniach od czwartego do jedenastego lutego odbyła się konferencja krymska (w Jałcie) pomiędzy Churchillem, Rooseveltem i Stalinem, na której uzgodniono wspólne działania w celu ostatecznego rozgromienia III Rzeszy i ustalono główne zasady powojennej organizacji politycznej w świecie oraz m.in. omówiono ogólnie sprawę przyszłych granic Polski.

W roku 1945 (do siódmego maja) polscy lotnicy myśliwcy zestrzelili na pewno dwadzieścia dwa samoloty nieprzyjaciela, prawdopodobnie ponadto jeden i uszkodzili sześć. Polskie załogi bombowe wykonały tysiąc osiemset lotów operacyjnych.

Po utworzeniu w grudniu 1944 Rządu Tymczasowego w Polsce uważałem swoją rolę kierownika programu Radia Polskiego za ukończoną, na własną prośbę zostałem zwolniony i powróciłem do służby w lotnictwie.

Na pożegnanie cały personel Radia, z Wagnerem na czele, zaprosił mnie na party w znanej restauracji Kettnera. Było bardzo przyjemnie i serdecznie, Karol Wagner „trzymał mowę”, a Zbyszek Grabowski odczytał toast i wręczył mi jego rękopis, który przytaczam.

Niechaj Hemary albo Własty

Głoszą eloże i toasty.

Ale, żem jest ikonoklasta,

Wstrętna mi pochlebstw jest omasta.

Meissnera żegnam u Kettnera.

Wagnera - może u Jaegera,
Faechera - chyba u Dreszera...
(Taki nasz los, cholera!)
Lecz nie chcę gadać dziś na opak,
Więc powiem: Janusz byczy chłopak,
Lotnik, kobieciarz oraz żłopak.
Używał tęgo on żywota -
(Swego, cudzego) - i pilota
Pasjonowała go robota.
A potem: człowiek zmienia skórę,
Więc skoczył znów w literaturę.
Przeleciał przez nią jak zagonem,
Lotników w lot się stał patronem:
Myśliwi klną się na Huberta,
Myśliwcy zasię na „Herberta”.
Potem „sielanka” w Polskim Radio,
Gdzie żył przykładnie: pop z popadią.
Z początku dwoił się i troił,
Później się jednak uspokoił
I - w myśl zasady: byle do świąt -
Opuszcza naszą Szkołę Ośląt...
Wypijmy zdrowie więc Janusza,
Bo zacna w onym siedzi dusza!
I - by z Wagnerem i Faecherem
Oraz Opieńskim cnym spikerem,
Da Bóg, wyjdziemy z strasznej kaszy -
Władał nam w Polsce stacją Raszyn!

Dan dnia 18 grudnia R.P. 1944 w zajeździe Kettnerowym przy Romilly zaułku w mieście królewskim Londynie, w gościnie (przydługiej) u JKM Jerzego VI, Angliczanów i heretyków władcy, na Pheasant Party dla Ichmości Parna Janusza Meissnera, Muz Ulubieńca, Ikara Podniebnego, ksiąg licznych Skryptora, Głosiciela Radiowego, Druha Miłego pochwałę oną sripsit.

Sługa Pana Janusza pokorny, a skryba mizerny, Zbigniew Grabowski herbu Jastrzębiec, z królewskiego miasta Krakowa rodem się wiodący, dzisiaj pod Parkiem Regenta w Londinium zamieszkały.

Zameldowałem się w polskim Dowództwie Lotnictwa, które po ustąpieniu gen.

Ujejskiego objął Air Vice-Marshal (gen. brygady) Maciej Iżycki. Jest kuzynem mojej drugiej żony Zofii, więc znam go dobrze od wielu lat i w stosunkach prywatnych mówimy sobie po imieniu. Zapewne dlatego zaproponował mi stanowisko swego osobistego adiutanta lub - „gdybym nie miał na to ochoty” - szefa wydziału „Public Relations”, czyli propagandy, prasy i informacji.

Wybrałem to drugie, bo każda realna robota bardziej mi odpowiada niż zajęcia reprezentacyjne. Nigdy zresztą do Maciusia nie żywiłem szczególnej sympatii: zdawał mi się zbyt giętki i gładki, zanadto dbały o swoją karierę, którą - jak sądziłem - przynajmniej w pewnej mierze zawdzięczał talentom towarzyskim i umiejętnościom pozyskiwania sobie życzliwości przełożonych. Dotychczas nie miałem z nim do czynienia na gruncie służbowym i nie spotkałem się z wyraźnie ujemną opinią o jego postępowaniu lub stosunku do podwładnych, więc odrzucenie tej pierwszej, jakże zaszczytnej, propozycji może się wydać czarną niewdzięcznością za okazaną mi wyjątkową przychylność. Ale -

czułem to - nie potrafiłbym się nagiąć do roli totumfackiego i lojalnie ją pełnić.

Air Vice-Marshal nie dał mi odczuć, że sprawiłem mu zawód; był na to zbyt dobrze wychowany, układny i opanowany. A może po prostu sam uważał, że lepiej się nadaję. Na tamto drugie stanowisko, związane zresztą z wyższym stopniem (Wing Commandera, czyli podpułkownika), który - według jego mniemania - pragnąłem zdobyć... Dość, że rozstaliśmy się pogodnie i chyba bez żalu.

Na razie, po dwuletniej pracy w Radio, otrzymałem kilkutygodniowy urlop, który chcę wykorzystać na wyszukanie i nabycie jednorodzinnej domu z ogrodem na peryferiach Londynu. Skłaniają nas do tego przystępne warunki kupna oraz spodziewany w niedalekiej przyszłości przyjazd z Francji rodziny mego brata - jego żony i trzech synów.

Ceny trzy-, czteropokojowych domków na przedmieściach, w uboższych dzielnicach robotniczych, wahają się od sześciuset do tysiąca funtów. Ale są to budynki tandetne i brzydkie, z maleńkimi ogródkami i bardzo skromnym wyposażeniem. W dzielnicy willowej cena ładnego, lepiej wykończonego domu o sześciu, ośmiu pokojach wynosi od dwu i pół do czterech tysięcy funtów. Kredyt hipoteczny jest tak dogodny, że każdy, kto ma trochę gotówki i stałą pracę, może stać się posiadaczem bardziej lub mniej wygodnej własnej rezydencji.

Pożyczek hipotecznych udzielają prywatne towarzystwa kredytowe do wysokości osiemdziesiąt - dziewięćdziesiąt procent ceny domu. Spłaca się je wraz z odsetkami w ciągu lat dwudziestu, w ratach miesięcznych, których wysokość jest mniejsza od opłat za mieszkania w domach czynszowych.

Nasze poszukiwania trwają zaledwie parę dni. Agencja pośrednicząca w handlu

nieruchomościami przesyła nam fotografie kilkunastu oferowanych obiektów, oglądamy trzy z nich w „terenie” i decydujemy się na wille w dzielnicy Mili Bili. Willa nazywa się zupełnie absurdalnie: „Trevethoe”, więc trzeba ją będzie przechrzcić, „trevet” bowiem oznacza trójnóg, a „hoe” to motyka lub graca. Może nawet istnieje jakieś narzędzie ogrodnicze polegające na połączeniu tych dwóch przedmiotów, ale przecież nawet w takim wypadku nikt przy zdrowych zmysłach nie nazwałby tak domu!

Mimo to ów piętrowy dom zbudowany jest rozsądnie i wygodnie: sześć pokoi, duży hali, kuchnia połączona z jadalnią i łazienka wyposażona w bojler, a przy bocznej ścianie garaż. Na froncie jest niewielki trawnik z grządkami kwiatów, pnące róże oplatają ściany u wejścia, a z tyłu jest spory ogród.

Wpłata gotówką wynosi sześćset funtów. Na resztę - tysiąc dziewięćset funtów - otrzymujemy pożyczkę hipoteczną, przy czym wszystko to załatwia nasz pośrednik.

Dzielnica Mili Hill, powstała dzięki przedłużeniu Underground Northern Line i liczy około siedemdziesięciu tysięcy mieszkańców, odległa jest od centrum Londynu o jakieś trzydzieści kilometrów, lecz do stacji kolei podziemnej idzie się parę minut. Co dwanaście minut odchodzi pociąg, który w pół godziny dowozi nas do Picadilly Circus lub do Leicester Square. Z dzielnicowym centrum handlowym łączy nas linia autobusowa, ale pieszo można tam dojść w dziesięć minut. Sklepy spożywcze są równie dobrze zaopatrzone jak w śródmieściu. Mieszkają tu w naszym sąsiedztwie ludzie średnio zamożni: urzędnicy, nauczyciele, drobni przemysłowcy i kupcy, adwokaci, młodzi lekarze, właściciele przedsiębiorstw usługowych itp. Osiedlają się chętniej niż w dzielnicach śródmiejskich choćby ze względu na tańsze mieszkania, a najczęściej kupują domki i wille na własność.

Mają własne ogródki, które uprawiają z upodobaniem, dużo zieleni, świeże powietrze.

Mieszkają prawie jak na wsi, mogąc korzystać ze wszystkich atrakcji miasta. Gdyby nie owczy pęd podróżowania w czasie weekendów i holidayów, mogliby nigdzie nie wyjeżdżać. Ale to byłoby już zupełnie wbrew tradycji...

Jeśli chodzi o nas, to na tle tej sielanki istnieją jednak cienie, nie mamy bowiem żadnych, nawet najbardziej niezbędnych mebli, naczyń kuchennych i stołowych, a zakupienie tych przedmiotów w obecnych, wojennych okolicznościach jest znacznie trudniejsze niż kupno domu...

Meble utility, tj. użytkowe, najkonieczniejsze, są racjonowane, podobnie jak artykuły żywnościowe i odzieżowe. Są zresztą brzydkie, niedbale wykończone i - mimo ustalonych cen maksymalnych - dosyć drogie. Mogą je kupić, w bardzo ograniczonych zestawach, tylko nowożeńcy.

Na wolnym rynku można dostać meble używane lub nowe, czasem bardzo ładne, po cenach fantastycznych... Tak np. porządny (ale nie luksusowy) zestaw sypialny albo stołowy złożony z mebli używanych, w dobrym stanie, kosztuje od trzystu do pięciuset funtów, biurko sto pięćdziesiąt, nowy fabryczny dywan dwa na trzy metry osiemdziesiąt funtów itd.

W tych warunkach nawet bardzo dobrze zarabiający wyższy urzędnik (dyrektor, szef departamentu itp.) z gażą miesięczną około siedemdziesięciu funtów (a tyle wynosiły moje pobory w Radio Polskim) nie może sobie pozwolić na urządzenie dużego mieszkania...

Jedyne wyjście z tej sytuacji prowadzi przez hale aukcyjne, w których raz w tygodniu odbywają się licytacje używanych mebli, dywanów, pościeli, serwisów stołowych itp. Uczestniczą w tych licytacjach przeważnie zawodowi handlarze, którzy kupują przeróżne graty, odnawiają, naprawiają, czyszczą i piorą, a potem odprzedają je z dużym zyskiem w swoich sklepach. Stanowią zgraną, zamkniętą klikę i obcy amator tego rodzaju transakcji zawsze bywa przez nich przelicytowany. Ale jeśli ktoś chce nabyć to i owo dla siebie, nie w celach zarobkowych, wystarczy się z nimi porozumieć: najczęściej nie przeszkadzają mu i nie podbijają ceny.

Tą właśnie drogą, na kilku licytacjach, stosunkowo tanio zaopatrzyłem się w jakieś takie umeblowanie i urządzenie naszej „Trójnógmotyki”. Krystyna doprowadziła politurę sprzętów do dawnej świetności, dywany po zabiegach w pralni chemicznej odzyskały żywsze barwy, wyczyszczona kuchenka gazowa lśniła i działała jak nowa.

W lutym przenieśliśmy się wraz z Tadeuszem na Mill Hill, a wkrótce potem przygarnęliśmy starego przyjaciela, Zygmunta Wasilewskiego, który właśnie dostał jakiś „biurowy” przydział do Dowództwa Lotnictwa i miał trudności ze znalezieniem kwatery.

Tak więc na razie mieszkamy we czworo spotykając się w - tym komplecie w dni powszednie przy śniadaniu i wczesnej kolacji, a tylko podczas weekendów przyjmując u siebie lub odwiedzając bliskich znajomych i przyjaciół.

Mamy, oczywiście, także znajomych sąsiadów, ale to nie są „bliscy znajomi”, bo sąsiedztwo nie pociąga za sobą stosunków towarzyskich. Przez długi czas nie wiedziałem, czym się zajmują, jakkolwiek kłanialiśmy się sobie przy spotkaniach na-ulicy albo przez płot w ogrodzie i wymienialiśmy obowiązkowe uwagi o pogodzie. Mimo to, ilekroć podczas naszej nieobecności nadeszła paczka z poczty, przywieziono bieliznę z pralni albo przysłano ze sklepu zamówione produkty, ktoś z mieszkańców sąsiednich domów odbierał

je, płacił należność, a potem, wręczając przesyłkę, zapewniał, że było mu przyjemnie wyświadczyć nam tę drobną przysługę. Zadem z nich nie narzucał się z bliższą znajomością, ale gdy trzeba było w czymś pomóc, pożyczyć kosiarkę do trawy, grabie lub wiaderko węgla, mogliśmy liczyć na wzajemną życzliwość w tym względzie. O, jakże cenne jest takie sąsiedztwo!...

Ta życzliwość i grzeczność na co dzień jest w Wielkiej Brytanii zjawiskiem powszechnym. Słowa „przepraszam” i „dziękuję” słyszy się tu znacznie częściej niż gdziekolwiek indziej. Jeśli w sklepie zabraknie jakiegoś towaru, natychmiast na drzwiach pojawia się wywieszka: „Sorry - no cigarettes (beer, fruits)” - „Przepraszamy - nie ma papierosów (piwa, owoców)”. Tragarz popychając przed sobą wózek z bagażem na peronie woła: „Thank you”, aby ostrzec podróżnych i jednocześnie podziękować im za usunięcie się z drogi. Konduktor „żałuje i przeprasza”, że nie ma już miejsc w autobusie, a

wydając bilet dziękuje za opłatę. Pasażerowie dziękują za wydanie biletu i reszty.

Jeżeli ktoś kogoś potrąci, przeprosza, a potrącony zawsze odpowie: „Never mind” (nic nie szkodzi). Jeżeli komuś trzeba pomóc, jeżeli kobieta z dzieckiem albo z ciężkimi pakunkami nie daje sobie rady przy wsiadaniu do wagonu, jeżeli niepewnie rozgląda się po labiryncie dworca kolejowego, zawsze ktoś pomoże lub zapyta, czy może w czymś pomóc.

Ta uprzejmość, okraszona uśmiechem, to nie „rycerskość” czy też „kurtuazja”, raczej powszechna, koleżeńska życzliwość. Uprzejmość nie na pokaz. Uprzejmość, za którą nie oczekuje się nawet podziękowania (choć podziękowanie zawsze następuje).

Zanim jeszcze uporałem się z kupnem domu i wszystkimi związanymi z tym kłopotami, nadarzyło mi się kilka sposobności odwiedzin dobrych kolegów i przyjaciół na stacjach ich dywizjonów. Najpierw, korzystając z uprzejmości kpt. A., poleciałem z nim do Coltishall zobaczyć się z Krzysztofem.

Krzysztof nigdy nie był pilotem myśliwskim i jego przydział do nocnego dywizjonu myśliwskiego tłumaczy się tym, że ten dywizjon był początkowo uzbrojony w dwusilnikowe dwumiejscowe samoloty Beaufighter, które bynajmniej nie budziły zachwytu pilotów po Spitfire’ach i Hurricane’ach, jako znacznie powolniejsze i mniej zwrotne. Rasowi myśliwcy z biegiem czasu powrócili do swoich dywizjonów dziennych, a na ich miejsce przydzielono wytrawnych pilotów bombowych, fabrycznych, komunikacyjnych i dawnych instruktorów pilotażu. Później dywizjon otrzymał bardzo dobre i szybkie samoloty Mosquito, lecz w nocnych walkach powietrznych - które zdarzały się coraz rzadziej - nie osiągał takiej ilości zwycięstw, jak dywizjonyienne. Dlatego w obecnym okresie, a właściwie już od wiosny poprzedzającej inwazję Francji, obok zwalczania nieprzyjaciela w powietrzu dwuosobowe załogi Moskitów latają m. in. na zadania pod kryptonimem „Ranger”, polegające na atakowaniu celów ziemnych nieprzyjaciela na jego terytorium.

Krzysztof ma wzrostu metr dziewięćdziesiąt, obwód klatki piersiowej jak u byka i odpowiednią wagę. Stąd przezwisko: „Krzysztofon”

Takiego oczywiście byle samolot nie uniesie, więc lata na tych Moskitach (moc silników prawie trzy tysiące trzysta KM) i mechanicy na wszelki wypadek podwieszają mu o jedną bombę mniej i jakoś się z nim ta maszyna trzyma w powietrzu. Dawniej latał na czterosilnikowych Lancasterach, ale, jak mówi, „nudno było: żadnego urozmaicenia”...

- A na Moskitach?

- Na Moskitach owszem, bywa rozmaicie.

- No to opowiedz coś takiego „rozmaitego”, bo ja od paru tygodni o dziennych myśliwcach piszę i chwalebę ich głoszę, a o was nic. Tylko, mój kochany, żeby to było z emocją, z napięciem, rozumiesz, bo mi się samemu nie chce z byle czego robić dramatu.

Spojrzał na mnie trochę niepewnie i oświadczył, że dramat to nie jego specjalność, więc za nic nieręczy, ale spróbuje.

- A już co ty z tym zrobisz, to nie moja sprawa - dodał. - Tylko żebyś ani mnie, ani „Żyła” po nazwisku nie wymieniał, bardzo cię proszę. Żaden z nas nie lubi reklamy, uważasz...

Przyrzekłem, że zachowam to w tajemnicy, upewniłem się, że Żyła to także przezwisko, i zamówiłem dwie podwójne whisky, a on z uznaniem skinął głową i zaczął: - Jak Niemcy w tych Ardenach ruszyli z kontrofensywą, wszyscy wodzowie, od naszego Kotusia poczynając, a na powietrznych marszałkach kończąc, powtarzają nam do znudzenia, że teraz każda nasza bomba musi trafić. Nowość, uważasz... Myślałby kto, że przedtem nie trafiały! Ale mniejsza z tym. Więc na przykład parę dni temu poleciliśmy z Żyłą na „Ranger”, w pojedynkę. Na odprawie Kotuś mówi, że mamy zbombardować pociągi na torach węzła kolejowego Euskirchen. Nic innego, tylko Euskirchen! Nie wdawać się w żadne awantury po drodze, unikać walki w powietrzu i „każda bomba musi trafić!” No to ja mówię: „Dobrze, a jak w tym Euskirchen nie będzie żadnego pociągu, to co?” „To zbombardujesz stację, ma się rozumieć przede wszystkim nastawnię i tory kolejowe. Ale nie bój się - mówi - pociąg będzie, i to niejeden. Tylko tam doleć, to zobaczysz, jaki tłok na niemieckich stacjach”. „A co bym nie miał dolecieć? Dolecę!” No i poleciliśmy. Noc była ciemna, więc - myślę - przemkniemy się bez żadnych cudów. Ale gdzie! Już w Holandii zrobili nam taką iluminację, jak za swoich najlepszych czasów.

Artyleria waliła do nas wzdłuż i w poprzek, przepisowo. Ledwie się wykręciłem... A potem znów grzeją: z rejonu fortów, na lewo. Ale znów przeszliśmy cało i poganiamy. I co myślisz, długo nam dali spokój? Równo cztery minuty! (Żyła liczył na stoperze.) Właśnie zobaczyłem niemieckie lotnisko, oświetlone! Taki cel - jak na dłoni - i nie wolno ci go zbombardować, bo w tym cholernym Euskirchen czekają pociągi z zaopatrzeniem dla Rundstedta... No więc z żalem w sercu minąłem to lotnisko i w trzy minuty potem już mieliśmy na karku dwa Messerschmitty. Gdyby nie te nasze bomby, moglibyśmy im po prostu zwać, ale przy pełnym obciążeniu nie mogłem wydusić większej prędkości, więc zaczęły nas dochodzić i zobaczyłem serie ich świetlnych pocisków. Żyła się tam odszczekiwał ze swoich karabinów maszynowych, ale amunicji mieliśmy niewiele, więc ja - na dół, nad samą ziemię i uniki rozumiesz, takie z poważaniem, do sześćdziesięciu stopni od kursu, żeby im się zgubić. Ale nie mogliśmy się od nich odczepić i już myślałem, że będzie z nami źle, zwłaszcza że po drodze raz po raz łapały nas reflektory. Na szczęście oni do nas strzelali jeszcze gorzej niż Żyła do nich i jakoś nas nie poszatkowali. Przyznam ci się, że miałem ochotę zwolnić bomby, żeby w końcu odsądzić się od nich na przyzwoitą odległość... Nie lubię, psiakrew, jak kto do mnie z tyłu strzela po nocy. Wymiary mam takie, że łatwo trafić, uważasz, a mój stary zawsze mnie pouczał, że krew za ojczyznę przelewać trzeba, ale najlepiej nieprzyjacielską, nie swoją. Dwadzieścia minut nas tak gonili, a jak już myślałem, żeśmy się im urwali, to się okazało, że nad Euskirchen przyszli za nami. No, ale tymczasem zobaczyłem tam rzeczywiście całe stado pociągów i parowozy pod parą, więc zawróciłem, żeby wycyrklować na środek. Trzeba było trochę wyżej, rozumiesz, żeby mi się seria bomb ładnie ułożyła. Nabraliśmy wysokości, ustaliłem sobie kurs bojowy, a Żyła się drze: „Krzysztof, rany Boga, za ogon nam te Messerschmitty wchodzą!” Sam widzę, że wchodzą, bo smuga pocisków idzie bokiem, coraz bliżej, ale -

myślę sobie - niech się dzieje co chce, jak już są tutaj, to drugi raz tak dobrze nie przypasuję, więc mówię do niego: „Mów pacierz za konających i grzejem dalej prosto”.

Ładnie się przymierzyłem, równiutko i - bomby! Zaraz mi ulżyło, ale w tej chwili jeden z tych Messerów oświetlił nas reflektorem, a drugi po nas, i to chyba jakimiś pociskami raketowymi! Jak zobaczyłem, że to paskudztwo śmiga coraz bliżej nas, jak nie zawinę maszyną w bok! Żyłę to aż wymiotło z siedzenia... Naturalnie zaraz chciałem stamtąd odskoczyć, ale on się pozbierał w tej swojej kabinie i mówi, że trzeba zobaczyć, jakie wrażenie nasza wizyta na tej stacji zrobiła. „Wykończą nas”, mówię. A on powiada, że jak ja go w tym zakręcie nie wykończyłem, to ju# go nikt nie wykończy. No, niech będzie: zawróciliśmy, ja się patrzę, a tam w dole wagony tylko podskakują od wybuchów, fajerwerki lecą na wszystkie strony i pali się jak cholera... Widno było jak w dzień, mówię ci! No to już całkiem lekko mi się zrobiło na sercu, a maszynie pod skrzydłami, ale prędko gazu dodałem, bo się tam jeszcze te dwa myśliwce pętały, i powożę naszym Moskitem wzdłuż tego toru, na północny zachód, aż do Dureń, tak jak nam na odprawie kazali.

Myśliwców nie widać, bo teraz prędkość mamy jak się należy, koło czterystu mil, i dookoła spokój. Dopiero za Dureń wyskoczyliśmy nad silnie broniony rejon: z daleka zobaczyłem na lewo reflektory i gęsty flak opl. To brytyjskie ciężkie bombowce rąbały coś tam nad granicą belgijską. No, nie moja sprawa, więc chciałem ominąć tę drakę, ale widzę, że reflektory złapały jednego Lancastera w stożek i chyba cała niemiecka artyleria się nim opiekuje: lada chwila go zestrzelą. No to mi się żal zrobiło i mówię do Żyły: „Podejdzimy tam nisko i damy im szpryca z działek”. Jemu dwa razy takiej propozycji nie trzeba powtarzać. Przypikowałem i seria! Jeden reflektor zgasł od razu, a obsługa przy dwóch następnych widocznie się zdenerwowała, bo zgubili tego Lancastera, no i chyba się uratował. Po tym dobrym uczynku zostało nam bardzo niewiele amunicji, więc wziąłem kurs prosto do bazy, koło północy przelecieliśmy nad brzegiem, dostałem jeden i drugi fix, i już rzeczywiście bez żadnych cudów dociągnęliśmy do lotniska. Widzisz, nie bardzo to wszystko dramatyczne, ale bądź co bądź urozmaicenie było.

Wiosną i latem roku 1944 Dywizjon 300 poniósł tak ciężkie straty (stu dziesięciu zabitych, nie licząc zaginionych i wziętych do niewoli), że trzeba było uzupełnić jego stan załogami brytyjskimi, tym bardziej iż część załóg polskich przerzucono do Dywizjonu 301, który z Włoch niósł pomoc walczącej Warszawie. Ale od końca września sytuacja się poprawiła, „Mazowiecki” ma znów pełną obsadę polską i jego Lancastery biorą żywy udział w bombardowaniu Niemiec. Tylko zimowa kapryśna pogoda często daje się we znaki naszym (i nie tylko naszym) bombowcom.

Czekam na ich powrót z zadania w mglistą, zimną noc i już się trochę niepokoję wraz z ziemną obsługą startu, którą dyryguje niejaki „Tomcio Paluch”, znakomity specjalista w tej dziedzinie.

- Powinni tu być najdalej za dziesięć minut - mówi. - Chodźmy do karawanu.

„Karawan” nie jest środkiem lokomocji dla nieboszczyków, tylko ruchomym urządzeniem lotniskowym, wyposażonym w środki sygnalizacji i łączności z załogami podczas ich startów i lądowań. Jest to buda na czterech kołach pomalowana w białe i

czarne ukośne pasy, żeby ją było z daleka widać. Wewnątrz jest pomieszczenie dla oficera startowego, który dysponuje raketnicą i zapasem kolorowych rakiet, reflektorem o czerwonym i zielonym świetle (do sygnalizacji) oraz telefonem połączonym z miejscową stacją radiową (łączość „ziemia-samolot”) i z wieżą Kontroli Ruchu, która kolejno odprawia samoloty na start lub sprowadza je do lądowania, rozmawiając z załogami przez radio. Karawan stoi na lewo od właściwego w danych okolicznościach pasa startowego (w łożu wiatru), po stronie wlotu, i stamtąd załogi otrzymują sygnały świetlne przy starcie i lądowaniu.

Dochodzimy z Tomciem do tego wehikułu, gdy z daleka ukazuje się pierwsza maszyna. Ale nie polska, nie z tutejszej stacji i nawet nie Lancaster, tylko amerykański Liberator...

Nawet nie czeka na zezwolenie, tylko siada i piszczy hamulcami jak potępieniec.

Za nim drugi, trzeci, czwarty...

- Skąd je diabli przynieśli? - pyta Tomcio. Okazuje się, że to pusty benzynowy konwój powietrzny: dwadzieścia sztuk! Wracają z Belgii, trochę pobłądzili, a w dodatku na ich własnej stacji mgła...

Zanim to całe towarzystwo się zebrało, z operation przychodzi wiadomość, że to bynajmniej nie wszystko: trzeba przyjąć jeszcze dziewięć obcych Halifaxów.

Tomcio oblicza:

- Szesnaście naszych i osiemnaście brytyjskich Lancasterów, dziewięć Halifaxów i jeszcze dwanaście amerykańskich Liberatorów z tego konwoju, bo wylądowało ich dotąd tylko osiem... Razem czterdzieści pięć maszyn!

- No, będzie cyrk!

„Cyrk” zaczyna się prawie natychmiast: nad lotniskiem ryczą już polskie Lancastery i pierwszy z nich, zgodnie z poleceniem Kontroli Ruchu, podchodzi do lądowania po prostej, wypuścił podwozie i otwiera kłapy, gdy drogę przecina mu kolejny Liberator, tonie nad runwayem, siada Lancasterowi przed nosem, piszczy brutalnie wciśniętymi hamulcami i - zadowolony, że ma ziemię pod kołami - toczy się wolno przez środek lotniska.

Oficera startu zalewa zła krew.

- Trzymajcie tych Amerykanów w powietrzu! - wrzeszczy do mikrofonu, podczas gdy polski pilot drze w górę maszynę na pełnym gazie i z otwartymi kłapami.

- To wygląda jak wniebowstąpienie - dodaje Tomasz. - Jak się zwał, nie będzie co zbierać...

Istotnie Lancaster jest bliski utraty prędkości, ale przecież jakoś wyciąga. Pilot klnie przy tym po polsku i po angielsku, jakby dla kontrastu z tym wniebowstąpieniem.

Słysząc go przez głośnik w karawanie i z pewnością także w Kontroli Ruchu, skąd padają surowe ostrzeżenia pod adresem amerykańskich załóg.

Tymczasem nad lotniskiem krąży kilkanaście Lancasterów, wszystkie Halifaxy i reszta Liberatorów. Cyrk jak się patrzy! Krążą na różnych wysokościach, zgodnie z poleceniami Kontroli i tylko niektóre Liberatory raz po raz wyłamują się z rundy, jak rozwścieczone pszczoły nad ulem, do którego zatknano wejście. Kierownik Ruchu mówi przez radio, że Lancastery mają pierwszeństwo, bo kończy się im benzyna. Ale Amerykanie - młodzi piloci transportowi, którzy mało latają w nocy - boją się czekać, bo i tu już ziemię zaczyna przesłaniać lekka mgła. Znowu jeden schodzi w dół i siada uprzedzając naszych. Tomcio miota obelgi własnego pomysłu, w ubogim pod tym względem języku autochtonów, i żąda, żeby Kontrola Ruchu rozstrzelała patałacha. Polacy klną, aż trzeszczy i tylko wysoko nad tą kotłowaniną poważnie i spokojnie krąży dziewięć Halifaxów, które mają dość benzyny i angielskiej flegmy.

Ostatecznie jednak kontrolerowi ruchu udaje się przekonać Amerykanów, że muszą stosować się do porządków, które tu panują. Lancastery lądują kolejno i wszystko zdaje się iść jak najlepiej, gdy z głośnika odzywa się podniecony głos jednego z pilotów: - Kontrola, kontrola! Woła „B - jak Barbara”, „B - jak Barbara”! Zaciął się mechanizm podwozia! Nie wychodzi...

- Masz ci los - mówi Tomcio. - To „Wikary”. Znasz Wikarego?

- Nie znam. To przezwisko?

- Oczywiście. Fresher. Księdzem chciałem zostać, ale się rozmyśliłem. Zresztą dobry chłopak, tylko trochę za mało doświadczony na skippera. A drugi pilot jeszcze młodszy...

Nie wiem, czy sobie dadzą radę, psiakrew...

Jednocześnie słyszę, jak kontroler ruchu uspokaja niedoszedłego duszpasterza: - Nie denerwuj się. Wszystko będzie dobrze. Ile masz benzyny?

- Wystarczy na pół godziny - odzywa się chrapliwy, zniekształcony głos.

- No więc masz dosyć czasu. Zaraz wezwiemy oficera technicznego, może wam coś poradzi. Na razie zostań na swojej wysokości. Pomożemy ci, bądź spokojny. W

najgorszym wypadku otrzymacie pierwszeństwo i wylądujesz bez podwozia obok runwayu. Ale zaczekaj, aż ci powiem. Over!

Tomcio już telefonuje do technicznego, do brygady obsługi, do posterunków emergency, wzywa sanitarkę i wóz przeciwpożarowy.

Tymczasem kolejne załogi według otrzymywanych poleceń krążą na coraz mniejszych wysokościach, odchodzą na prostą, lądują i kołują na skraj lotniska lub na swoje stałe miejsce postoju. Potem oficer techniczny dywizjonu, wezwany do wieży Flying Control, rozmawia ze skipperem „Barbary” i udziela mu rad, jak usunąć awarię w mechanizmie podwozia. Ale to nie pomaga, a czas płynie... Trudno: będą lądowali na brzuchu, obok runwayu, po jego prawej stronie.

- Tylko z możliwie małą prędkością, „B - jak Barbara”! I na prostej otwórzcie klapy. Wszystko gotowe. Now you may pancake! Over!

Spomiędzy roju płynących nad nami świateł oddzielają się trzy: czerwone, białe i zielone - lewe skrzydło, ogon i prawe skrzydło Lancastera. Schodzą w dół, daleko na horyzoncie zataczają łuk, znika białe światło pozycyjne, a dwa pozostałe zniżają się, zniżają, zniżają...

- Dobrze - mówi Tomcio. - Dobrze. Tylko spokojnie, Wikary. Uważaj, żebyś nie zaczepił o namioty u skraju lotniska. I weź no trochę w prawo, jesteś dokładnie na linii runwayu... Trochę w prawo! Wikary! W prawo!

- Okay! - chrypi głośnik. - Wyszło nam podwozie, ląduję normalnie!

- A niech cię nie znam! - wrzeszczy Tomcio Paluch. - Narobili gwałtu i teraz...

Teraz już nie widać prawego, zielonego światła, tylko lewe, czerwone płynie coraz niżej, mija karawan, po chwili ukazuje się wyżej Małe i oba suną poziomo, równoległe do płaszczyzny ziemi. Drgnęły! Raz, drugi... oddalają się... zwalniają... Spoza czarnej, ledwie widocznej w ciemnościach sylwetki samolotu błyska światło zielone.

- Siedzą - wzdycha Tomcio. I z tłumioną pasją: - Clear off flarepath! Out!!

„B - jak Barbara” porykuje silnikami i już wykręca na boczny perimetr wymaewując go własnym reflektorem.

- Runway cleared out - odzywa się w głośniku. - The exact time, please .

Podają im czas lądowania, Tomcio mówi do mikrofonu, że pas startowy wolny, Liberatory mogą siadać, nie czekam więc na koniec tego spektaklu i zabieram się wracającą sanitarką pod budynek portu.

Nasze załogi już tam są, każda kolejno odbywa spowiedź u oficera wywiadu, a ci, co już uzyskali rozgrzeszenie albo dopiero czynią rachunek sumienia, pożerają stosy przygotowanych kanapek i popijają mocną herbatą. Witam się z dowódcą, majorem J., i kilku kolegami, ale spostrzegam, że nie znam większości pozostałych... Po raz ostatni byłem tu w czerwcu ubiegłego roku, kiedy zaczynała się inwazja Francji; od tego czasu tylu dobrych znajomych poległo.

Między starymi pilotami, którzy to przetrwali, jest Włodek B. Pamiętam go jeszcze z Dębłina, jako podchorążego rezerwy, a później podporucznika, który w eskadrze treningowej 2. pułku lotniczego odbywał loty ochotnicze. Ale moja bliższa z nim znajomość, a wreszcie zażyłość datuje się od czasu ewakuacji z lotniska Bron we Francji, kiedy to - w drodze do portu St. Jean de Luz - napadł mnie nawrót malarii, a on się mną zaopiekował i wystarał się dla mnie o chininę. Potem spotkałem go w Dywizjonie 301, jako drugiego pilota, zanim został skipperem załogi przesuniętej do trzechsetnego. Dawne dzieje...

Dziś Włodek ma chyba najdłuższy staż w dywizjonie i dowodzi w nim eskadrą.

- To już nie te czasy co dawniej - mówi pociągając z fajki, która mu ustawicznie gaśnie. - Po pierwsze - Patton i Montgomery smarują naprzód ze swoimi dywizjami pancernymi, że ledwie ich można prześcignąć na Lancasterach, po drugie dzienna osłona

myśliwców jest taka, że nie ma mowy o niemieckim ataku z powietrza, a po trzeciej w nocy opl u Niemców zdycha, zapewne z braku amunicji. W porównaniu z sytuacją w lecie, nie mówiąc już o dawniejszych wyprawach, teraz lata się prawie komfortowo!

Wyczułem jakby leciutką nutkę żalu w tym stwierdzeniu, żalu za czymś, co było groźne i wymagało ciężkich ofiar, dopóki trwało, ale co wspomina się z dumą, jako okres trudny, przebyty zwycięsko. Nie chciałem teraz wracać do tych wspomnień utrwalonych wielusetkami białych krzyżów na lotniczych cmentarzach w Newark i jeszcze większą ilością małych czarnych krzyżyków przy nazwiskach polskich załóg na listach personelu latającego. Zapytałem więc o ostatnie wyprawy, te „komfortowe”, bo nie uwierzyłem, że mijają bez napięcia nerwów i że niebezpieczeństwo zestrzelenia samolotu w drodze do celu i nad samym celem przestało istnieć.

- No - odrzekł Włodek - tego przecież nie mówię. Przed paru tygodniami straciliśmy jedną załogę. Ale w porównaniu z rokiem czterdziestym drugim, trzecim i nawet czwartym dzisiejsze loty operacyjne są zajęciem dla starszych panów. Ja się jeszcze do tego nie przyzwyczaiłem. Pamiętam taką dużą wyprawę na Poczdam jesienią 1942.

Prali do nas kolejno z Haarlem, Amsterdamu, Zwolle, Hanoweru i Brandenbura. Nad Berlinem, i ma się rozumieć dokoła, było mniej więcej tak, jakby wszyscy diabli w piekle dostali ataku furii, a w drodze powrotnej znów to samo, tylko w odwrotnej kolejności.

Albo choćby taki Dortmund czy Osnabruck... Zresztą sam chyba pamiętasz, bo przecież lam latałeś - z Górale, zdaje się?

Powiedziałem, że pamiętam; to była jedna z wypraw Dywizjonu 301, wiosną 1941, w której wziąłem udział.

- No więc! - przytaknął. - Jak się człowiek nie naciął na nocnego myśliwca lecąc do celu, to najczęściej spotkał dwóch albo trzech nad Holandią, nad Belgią czy nad morzem, wracając. No, a jak ostatecznie wróciłeś, toś chodził w glorii przez tydzień i byłeś za bohatera. A dziś?... Mijasz Hanower, Dortmund, Essen, prawie o tym nie wiedząc! No, naturalnie nawigator prowadzi konferansjerkę tego przedstawienia i zapowiada każde miasto czy tam jego ruiny. Z ziemi świeci parę reflektorów, trochę postrzelają, ale żadnej zapory ogniowej, żadnej zmasowanej opl, nic z tych nieprzyjemności! Eberfeld - anonsuje ci na przykład, Eberfeld to znaczyło kiedyś: Uwaga! Zaraz się dostaniemy w taki flak artyleryjski, że aż iskry z nas pójdą! No, a dziś? Nic, ciemno, cicho, spokojnie jak nad Anglią. Dopiero naft samym celem zaczyna się coś dziać, zresztą też nie tak, jak przed rokiem. Z wyjątkiem wyjściowych pozycji Rundstedta i samego Berlina, gdzie rzeczywiście ogień jeszcze jest silny. Ale jak się widzi te ogromne masy brytyjskich i amerykańskich samolotów, wybuchy najcięższych bomb, gejzery płomieni, pożary obejmujące całe dzielnice, to aż serce rośnie, a obrona ziemna wydaje się bezsilna.

- A w dzień?

- W dzień dokoła każdej wyprawy bombowej jest taka chmara Mustangów i Spitfire'ów, że trudno zobaczyć Niemca w powietrzu. A jeżeli chodzi o artylerię, to niewiele nam może zaszkodzić przy dzisiejszych sposobach bombardowania z dużej

wysokości. Ale codzienne wyprawy to specjalność amerykańskich Latających Fortec i Liberatorów. My latamy przeważnie, w nocy. Dziś, jak wiesz, rąbaliśmy Dortmund i mogę ci tylko powiedzieć, że nie chciałbym tam być na dole... Flary bardzo ładnie to oświetlają z góry, a na ziemi - pożary. Tylko dym przeszkadza. A po każdej większej bombie zostaje taka wyrwa w torach kolejowych, że lepiej budować nową linię okrężną, niż naprawiać tę rozbitą. No i tak regulujemy Trzecią Rzeszę w gęstą kratkę, coraz dalej. Nie wiem, jak tam Montgomery przejedzie przez te wądoły, ale cieszy mnie, że i wojska brytyjskie, i nasi z Dywizji Pancерnej zobaczą na własne oczy skutki tej roboty i będą mogli je ocenić. Pewnie irn nieraz pomogliśmy i pewnie jeszcze nieraz pomożemy. Ale żeby do tego doszło, trzeba było tych krzyżów, co wyrosły na naszym lotniczym cmentarzu... Wtedy było ciężko, dlatego dziś jest lżej...

Tak, wtedy było bardzo ciężko. Nasi zachodni alianci też powinni o tym pamiętać.

Nazajutrz po moim powrocie do Londynu zatelefonował do mnie Faraon.

- Przyleciałem, mam urlop, chciałbym się z tobą zobaczyć. Możesz zaraz?

- Mogę. W którym barze?

- Wolałbym w młeczarni. Ale jak chcesz...

Faraon - w młeczarni! Przyjąłem to za kiepski dowcip. Każdy, kto go zna, wie, że nade wszystko lubi piwo, potem knedle ze śliwkami, potem łatwe w pożyciu „narzeczony”, a wreszcie inne rozkosze życia, już nie pamiętam, w jakiej kolejności. No, a piwo, wiadomo: w barze...

~ Nie pijam piwa - oświadczył beczelnie.

- Zwariowałeś? Od kiedy?!

- Pojutrze już będzie dwa dni. Ale ostatecznie wszystko mi jedno: możemy się spotkać w barze.

- Jak zwykle u Burnesa?

- Niech będzie u Burnesa.

Pojechałem tam, bardzo zaintrygowany, ale po drodze przyszło mi na myśl, że Faraon robi ze mnie balona.

Nic podobnego: zastałem go przy stoliku w saloonie nad szklanką czegoś okropnie zielonego. Okazało się, że to lemoniada...

- Co się stało? - zapytałem niecierpliwie. Spojrzał na mnie z miną pokutnika i powiada:

- To za karę. Postanowiłem przez te trzy dni urlopu nie pić piwa. Pojutrze wracam na kontynent...

- Ale dlaczego?!

- Bo mi się skończyła kolejka lotów operacyjnych, Gruby obejmuje dywizjon, a ja chwilowo mam posadę w dowództwie skrzydła.

- Przecież nie o to mi chodzi!

- Tylko o co?

- Nie strugaj wariata. o piwo!

Westchnął ciężko i spojrzał z obrzydzeniem na tę swoją lemoniadę.

- Opowiem ci, naturalnie. Com ja przeżył, bracie, com ja przeżyj,!... Po prostu trudno uwierzyć, jakie głupstwo człowiek może palnąć, jak się rozgrzaczkuje w powietrzu.

No - prawdę mówiąc - miałem szczęście. Ale mogło być źle ze mną, i to na całe życie, uważasz...

Diabli mnie brali na te jego refleksje, ale milczałem, a on znów westchnął, wypił

łyk zielonej cieczy, skrzywił się z niesmakiem i wreszcie zaczął: - To było wczoraj po południu. Poleciliśmy z bomba mi na bezpośrednie wsparcie dywizji przy jednej przeprawie. Już ją bombardowały dwa inne dywizjony i wiedzieliśmy od nich, że Niemcy tylko artylerią się tam bronią, a Luftwaffe się nie wtrąca. No to trudno... Straciłem nadzieję na zestrzelenie jakiegokolwiek Niemca, bo to był mój ostatni lot w tej pechowej kolejce operacyjnej: mam w niej tylko jednego prawdopodobnego, rozumiesz. Nikt zresztą nie liczył na spotkanie i walkę w powietrzu. I rzeczywiście, tylko artyleria usiłuje nam dać do zrozumienia, że jesteśmy niepożądani nad tym celem, a w górze czyste niebo. Gruby leciał z pierwszą czwórką, a ja prowadziłem ostatnią, bo tam było dwóch świeżo przydzielonych młodziaków. I jak na nas kolej przyszła, przypasałem akuratanie, już kładę maszynę do nurkowania, a tu jeden z tych fresherów woła do mnie przez radio: „Panie majorze - na prawo Focke-Wulf!” Byłem pewien, że to nie żaden Focke-Wulf, tylko jakaś nasza maszyna, ale obejrzałem się w ostatniej chwili i - co myślisz? - rzeczywiście Niemiec! Spuściłem tę bombę (dosyć ulgowo), wyciągnąłem z piki, powiedziałem swoim, żeby na mnie nie czekali, wrzepiłem boosta i za nim! Był, uważasz, wyżej ode mnie, na dużym gazie leciał, ale widziałem go doskonale, bo słońce miałem prawie z tyłu. No i lecę za nim i lecę, silnik mi się już grzeje, trochę go dopędzam, ale wolno, psiakrew, i widzę, że jak tak dalej pójdzie, to mi nie starczy benzyny i bez pomocy boskiej nic z tego nie będzie. A emocję mam jak cholera, sam rozumiesz... Więc w końcu postanowiłem jakiś pobożny ślub zrobić i mówię: „Panie Boże, jak mi pozwolisz tego Focke-Wulfa zestrzelić, to już, było nie było, do końca życia kropli piwa do ust nie wezmę”. Ledwie to wypowiedziałem, patrzę, mój Niemiec jakby zwolnił, a ja coraz bliżej, coraz bliżej! Aż mi w gardle zaschło z przejęcia... I to mnie, uważasz, uratowało, bo znów po

myślałem, że właśnie... no, że piwa bym się napił... Więc się opamiętałem i mówię: „Coś ty, człowieku, najlepszego zrobił?! Przecież ślubowałeś na całe życie!” A Focke-Wulf coraz bliżej, rozumiesz... Co tu robić? Myślę sobie: „Z Panem Bogiem żartów nie ma, przecież nie będę teraz odejmował gazu, żeby tego Niemca umyślnie żywcem puścić!”

I przeżywam tę tragedię losu, ale dalej lecę, bo jeszcze za duża odległość, żeby go ostrzelać. A zły jestem, że sam sobie dałbym w pysk. No i strach: jak to bez tego piwa całe życie?... Ale los się nade mną zlitował. Jak zawsze przed atakiem, obejrzałem się,

rozumiesz, w tył: leci za mną jeden z moich fresherów! W dodatku leci wyżej ode mnie...

No to mówię do niego przez radio: „Szczeniaku jeden, kto ci kazał za mną lecieć?! Już ja z tobą pogadam na lotnisku! Ale jak cię tu diabli przynieśli, żebyś nie mówił, że ci twój dowódca głupiego szwaba żałuje, grzej do tego Focke-Wulfa! Tylko - mówię - podejdź

bliżej i spokojnie!” A w niego od razu lew wstąpił: jak nie przypikuje! Wyprzedził mnie, dopadł tego Niemca i dawaj prac! Rozharatał go naturalnie w drobną kaszkę, bo tamten też widać był fresherem bez żadnego doświadczenia, no i po nieszczęściu... Masz pojęcie?

Pierwszy raz w życiu ucieszyłem się, że mi ktoś przed samym nosem szwaba zdmuchnął!

Pokiwałem głową nad „tragedią losu” przyjaciela, po czym jednak zauważyłem, że skoro tak się stało, to żaden ślub go nie wiąże i nie ma powodu, żeby nie pił piwa.

- Owszem, jest powód - westchnął. - Widzisz, jak po tym wszystkim wróciłem na lotnisko, sumienie mnie gryzło, bo to przecież nie było fair play. Nie jestem bardzo religijny, ale nie lubię nikomu robić kantów, więc i tej sprawy nie mogłem tak bez żadnych konsekwencji zostawić i za pokutę przez te trzy dni urlopu będę żłopał to straszne zielone świństwo na zmianę z mlekiem. I od wczoraj żadnych ślubów, żeby tam nie wiem co!

Koniec roku 1944 zastał 131 Skrzydło Myśliwskie na lotnisku Chent w Belgii, a dowództwo Luftwaffe 1 stycznia 1945 podjęło próbę zniszczenia tej bardzo dokuczliwej bazy wysyłając w tym celu czterdzieści Focke-Wulfów.

Dzięki zaufaniu, jakim od pewnego czasu darzą mnie w sztabie, przeczytałem szczegółowe ściśle tajne sprawozdanie dowódcy skrzydła, ale bardzo chciałem usłyszeć relacje naocznych świadków tej na szczęście nieudanej dla Niemców imprezy. Dało się to załatwić bez większych trudności, bo właśnie ktoś miał lecieć do Chent i mogłem skorzystać z okazji.

- Tylko jak będziesz o nich pisał, żadnych nazwisk, dat i nazw miejscowości!

Obiecałem, że się zastosuję do tego zastrzeżenia. (Zresztą cenzura tak czy owak by to skreśliła.)

Na lotnisku natknąłem się zaraz na Faraona i przy jego pomocy urządziliśmy coś w rodzaju bardzo nieoficjalnej konferencji prasowej.

- To było tak - zaczął Faraon. - Niemcy wiedzieli, że oba nasze dywizjony poleciały na zadania z samego rana, wyliczyli sobie czas ich powrotu i chcieli zniszczyć całe skrzydło w chwili, kiedy samoloty będą już na ziemi z pustymi zbiornikami i bez amunicji albo jak piloci będą lądowali. Właśnie odebrałem sygnał z grupy, że duża formacja Focke-Wulfów zbliża się do Chent, kiedy nadleciał Wojtek, zrobił rundę i wypuszcza podwozie do lądowania. Przyleciał, rozumiesz, wcześniej, bo mu nie odpadły nad celem bomby, więc zawrócił prosto do domu, a tamci jeszcze coś rąbali po drodze. No i schodzi już nad runway, a Niemcy za nim, bo ich z początku nie zauważył, jak szli wyżej. Pewnie

przypuszczali, że to ostatni ląduje, bo rzucili się z góry jak jastrzębie. Ale Wojtek zobaczył ich w ostatniej chwili, wciągnął z powrotem podwozie, dodał gazu i sam jeden zaatakował

całą chmarę. Zaraz jednego wykończył, ale tymczasem przyleciała druga fala i dawaj grzać po lotnisku... Byli pewni, że mogą używać bezkarnie: zeszli całkiem nisko, raz po raz nawracali i prali do samolotów na postojach dispersalu. Widziałem, jak zapalili moją „Darling”, i krew mnie zalewała, bo co mogłem zrobić? Leżałem na płask w rowie i myślałem tylko o tym, żeby mnie nie dostrzegli i żeby nasi wrócili jak najprędzej, ma się rozumieć z benzyną w zbiornikach i z amunicją. No i wrócili, na szczęście jeszcze w porę!

Jak ich dopadli!... Tylko iskry szły! A potem, jak już Niemcy zrozumieli, że to nasze skrzydło, które chcieli zniszczyć, dopiero teraz dobiera im się do skóry, jak nie zaczną wiać! A nasi za nimi! Nad dachami, na lewo, na prawo, na wszystkie strony...

- Szczęście, że wrócili z amunicją - powiedziałem - Z resztkami amunicji - poprawił Gruby. - Zobaczyłem te Focke-Wulfy już niedaleko lotniska, wracając z zadania. W parę minut po tym, jak kazałem Wojtkowi lecieć do domu. Właściwie to Fuks pierwszy je zauważył, jak przeszły pod nami, i zaraz narobił

gwałtu. Jedna ich trójka odłączyła, żeby zaatakować Wojtka, a my we czterech spłynęliśmy na nią z góry. Nawet nie próbowali związać się z nami w walce. Jak nasi dwaj sierżanci zaczęli ich dochodzić, wyrócili swoje maszyny na plecy i chcieli uciec w tył, ale byli już za nisko i kolejno rąbnęli w ziemię. Tymczasem dwie pozostałe moje czwórki doleciały nad lotnisko, a my z Fuksem za nimi. Jak zobaczyłem, co się tam dzieje, wołałem przez radio nasz Wileński Dywizjon, a Fuks też się wydziera, że Niemcy atakują bazę i kto żyw, na ratunek! Jakoś go powstrzymałem i mówię - „Kto ma benzynę i amunicję - pełny gaz, reszta - lądować gdzie indziej!” Usłyszeli, bo w jakie trzy minuty już byli na miejscu. A z lotniska kurzy się jak z wulkanu: ogień, dym, eksplozje i w ogóle trzęsienie ziemi. Focke-Wulfy hulają; chyba żadnemu z ich pilotów nawet do głowy nie przyszło, że ich kto zaatakuje, więc my z góry, od strony słońca. Tak byli pewni siebie, że dochodziliśmy ich na odległość dwudziestu jardów. I jeszcze się nie opamiętali, jak już przylecieli nasi z Trzysta Siedemnastego.

- Musieli dobrze poganiać - powiedział Stefan.

- Ba! - przyświadczył któryś z tego dywizjonu. - Na pełnych boostach! Chociaż niektórym i amunicja się już kończyła, i benzyna...

- Na przykład Mikowi - wtrącił inny. - Ja się patrzę, a on ląduje w samym środku tej awantury na ogonie jakiegoś Focke-Wulffa, który dostał po zbiornikach. Obaj się wystrzelali do ostatniego naboju, obaj bez kropli paliwa, ale Mikołaj jakoś go wyminął i usiadł obok runwayu, a ten Focke-Wulfa nawet się nie zapalił.

- A znów naszego sierżanta mechanicy z ziemi ostrzegli przed Niemcem - powiedział oficer techniczny.

- Jak to ostrzegli? Jakim sposobem?

- Przez telepatię - wyjaśnił Gruby. - On atakuje Focke-Wulfa, już go dochodzi, a za nim inny Niemiec, bardzo blisko. Więc mechanicy wrzeszczą: „Skręcaj, Spitfire! Uważaj!

Z tyłu!” Naturalnie ich nie słyszał, ale mówi: „Coś mnie piekło”. Obejrzał się i jak zobaczył, że ten drugi się do niego przymierza od ogona, zawinął sterem i w korkociąg! A było dosyć nisko. Zrobił półtorej zvitki i zdążył wyprowadzić. Przytomny chłopak. Teraz w dywizjonie ma przydomek „Telepatyk”. Wiadro piwa wyłopał z tymi mechanikami za „cudowne ocalenie”.

- Nasi mechanicy zasłużyli na całą beczkę piwa - oświadczył Faraon. - W

największym wrzasku, pod ogniem, odciągali samoloty, żeby się nie zajęły od tych, które Niemcy zapalili na ziemi, a potem uparli się przetoczyć dalej cysternę z benzyną, bo słała całkiem blisko. No i przetoczyli!

„A masz pojęcie, co by się stało, gdyby jakiś pocisk trafił w taki baniak?...

- Niemcy prali wzdłuż i w poprzek, a oni wybiegali do swoich lądujących maszyn jak zwykle, jakby nigdy nic!

- Pierwszorządne chłopaki, nie ma co gadać. Ratowali jak mogli. Każdemu z nich należy się Krzyż Walecznych za to, co zrobili.

- Niektórzy już mają krzyże - powiedział Faraon. - Drewniane. Na cmentarzu...

Pomilczeliśmy przez chwilę. Atak niemieckich myśliwców mógł przynieść zagładę całego skrzydła, ale straty polskie ograniczyły się do tych kilku poległych mechaników i dwóch pilotów. Niemcy stracili na pewno osiemnaście samolotów, prawdopodobnie jeszcze jeden i pięć uszkodzonych. Ich straty w ludziach wyniosły co najmniej siedemnastu zabitych.

Spośród dziewięciu polskich dywizjonów myśliwskich cztery latają (od roku 1944) na samolotach North American Mustang. Są to maszyny o największej chyba prędkości, dochodzącej do siedmiuset kilometrów na godzinę, i o bardzo dużym zasięgu. Dlatego używa się ich głównie do zestrzeliwania latających bomb (V-1) oraz do eskortowania dalekich dziennych wypraw bombowych. O pomyślnych wynikach w walce z V-1 wiedziałem od Bogdana Arcta, który przez parę miesięcy uganiał się za tymi bestiami nad kanałem La Manche i później opowiedział o tych zmaganiach w swojej książce „Niebo w ogniu”, więc nie będę po nim powtarzał. Nadmienię tylko, że polscy myśliwcy zestrzelili owych bomb aż sto dziewięćdziesiąt. Tu chcę wspomnieć o eskortach i o polskich Mustangach z innego dywizjonu przeniesionego niedawno na lotnisko Andrews Field.

Przylecieliśmy tam, z Faraonem, aby odwiedzić Małego i Dużego Leszka, którzy swoje następne (nie wiem już, które) kolejki lotów bojowych odbywają właśnie na Mustangach, jako dowódcy eskadr. Nie zastaliśmy ich na razie, bo całe skrzydło poleciało na zadanie, więc w oczekiwaniu na ich powrót poszliśmy obejrzeć z bliska te maszyny.

Faraonowi oczywiście żaden samolot poza Spitfire'em się nie podoba.

- Wątpię, czy toto w ogóle lata - powiada.- Koślawe jakieś takie... jak kangurzyca w ciąży! A jeżeli nawet lata - zreflektował się - to wątpię, czy na czymś takim można dogonić Focke-Wulfa i narobić mu nieprzyjemności.

Wzruszyłem ramionami.

- Ten dywizjon nie tak dawno w jednym locie zestrzelił szesnaście Focke-Wulfów.

Jeżeli to nie było dla Niemców przykre, to rzeczywiście nie ma o czym gadać.

- No, raz im się udało.

- Nie raz, bo już zaliczyli koło trzydziestu. Przy każdym spotkaniu dają im łupnia.

- A co mają robić? Rezedę wachać? Ale ja wolę Spitfire'a.

Nic mu już nie odpowiedziałem, bo zobaczyliśmy obaj wracające w szyku Mustangi, co musiało nawet najbardziej upartego kozła ostatecznie przekonać, że „toto”

lata.

Podeszli, wylądowali, odkołowali na miejsca i wreszcie objawiły się oba Leszki, a za nimi dowódca skrzydła Wacek K. i paru innych. Musieli jeszcze odbyć spowiedź u oficera wywiadowczego, po czym zabrali nas do kasyna, gdzie właśnie otwierano bar.

Faraon opowiadał o swoich ostatnich przygodach i - należy przyznać - pamiętał

wszystkie ich szczegóły tak dokładnie, jakby wydarzyły się naprawdę. Nikt zresztą nie wyrażał wątpliwości, tylko prawie każdy w duchu brał niewielką poprawkę, z wyjątkiem Małego Leszka, który w każde słowo Faraona wierzy jak w Ewangelię. Nie chcę przez to powiedzieć, że Faraon jest blagierem, nie! Nawet nie mija się z prawdą, tylko dodaje jej nieco jaskrawszych barw.

Natomiast Mały Leszek... Jest w tym chłopcu tyle skromności, patriotyzmu, optymizmu, szlachetności i wszelkich cnót, ile się tylko może zmieścić pod mundurem Flight-Lieutenanta (kapitana). Więc kiedy zapytałem, co u niego słyhać, uśmiechnął się, jakby lekko zmieszany tym pytaniem.

- U mnie? U nas - poprawił się szybko. - U nas właściwie nic szczególnego. My latamy teraz na eskorty. Z bombowcami, w dzień.

- To chyba ciekawe? - powiedziałem, żeby go zachęcić.

- Cholernie ciekawe! - mruknął Duży Leszek z gryzącą ironią. - Wisisz po kilka godzin w powietrzu, gdzieś pod stratosferą, wykręcasz głowę na wszystkie strony, aż gwinty w karku skrzypią, oddychasz tlenem z butli, spać ci się chce, marzniesz jak na biegunie i ani śladu niemieckich myśliwców... Wy tam na kontynencie macie używanie -

powiedział do Faraona. - Jak nie ma Focke-Wulfów, to są parowozy albo czołgi, albo inne zawalidrogi czy koncentracje i ewakuacje, albo taka komfort jak na Nowy Rok: czterdziestu Niemców nad własnym lotniskiem! Tu, żebyś do końca wojny czekał, żaden nie przyleci... Możesz sobie postrzelać, ale na strzelnicy, do tarczy, psiakrew!

Mały Leszek nie był tak bardzo rozgoryczony: ostatecznie i Mustangom od czasu do czasu trafia się jakaś zdobycz, choć na ogół istotnie zadania są dość monotonne.

Dywizjon startuje zwykle o świcie, bez względu na pogodę. Mustangi lecą luźnym szykiem, przebijają się przez chmury, „piszą” białe ściegi na wyblakłym niebie, gdy już ich z ziemi nie można dojrzeć gołym okiem, i w ściśle oznaczonym miejscu dołączają do wyprawy bombowców, którą mają osłaniać. Punktualne przybycie na spotkanie - co do sekundy - jest sprawą ambicji każdego dowódcy. Dywizjon, albo całe skrzydło, wchodzi na swoje miejsce, zwykle wyżej, od strony słońca, bo stamtąd atak jest najbardziej prawdopodobny. Bombowce w dole płyną jak srebrne ryby, jak wielka ławica ryb uszykowana w czworoboki. Czasem bywa ich przeszło tysiąc. Nie widać ani początku, ani końca tego strumienia ciężkich, naładowanych bombami maszyn. Tysiące ton bomb płyną niepowstrzymanie nad Niemcy i wiadomo, że dopłyną, spadną na cel, wybuchną i zniszczą - na pewno! - bo tej potężnej armady strzegą myśliwcy i żaden niemiecki samolot do niej nie dotrze, żaden nie ośmieli się nawet zbliżyć. Eskorta - kilkanaście dywizjonów myśliwskich - leci wysoko, mając za sobą słońce. Eskorta widzi wszystko dokoła. Eskorta czuwa, gotowa w każdej chwili spłynąć w dół na pełnym gazie, aby zmieść, rozbić w pył myśliwców Luftwaffe!

Zapalone celowniki świecą pomarańczowo przed oczyma pilotów. Karabiny i działka zdają się oczekiwać na nie - j znaczny ruch palców, który zwolni spusty, a to oczekiwanie zdaje się budzić lekki dreszcz zniecierpliwienia udzielający się skrzydłom.

Oczy myśliwców błędzą po chmurach, nad horyzontem, pod horyzontem, w górę i w dół, na prawo i na lewo. Ale niebo dokoła ciągnącej wyprawy jest puste. To bywa nużące. Chciałoby się odłączyć od tej szumiącej motorami rzeki i poszukać gdzieś dalej, ale nie wolno. Nie wolno oddalać się od niej ani w drodze do celu, ani nad celem, ani w czasie powrotu. Chyba że bombowiec, uszkodzony przez ogień artylerii, nie nadaża za swoim zgrupowaniem i zostaje w tyle, tracąc wysokość. Wtedy kilka Mustangów zostaje przy nim, żeby go chronić, żeby nie stał się łatwym łupem szakali z Luftwaffe nie mających odwagi atakować zdolnych do walki.

- Poezja - powiedział Duży Leszek. - Nigdy bym sam nie wpadł na to, że tam, na dwudziestu tysiącach stóp, jest aż tak pięknie! Ale nie przejmuj się.

Mały się nie przejął.

- Widzisz - powiedział - załoga takiego bombowca umie to ocenić: ufają nam i dzisiaj lecą nad Berlin w innym nastroju niż dawniej, bez eskorty, kiedy nie było Mustangów. I - ja myślę - że to jest chyba tak samo ważne jak efektowne wypadki Spitfire'ów, choć znacznie mniej urozmaicone.

10.

W lutym 1945 stało się jasne, że III Rzesza przegrała wojnę i że klęska Niemiec będzie totalna. W związku z konferencją w Jałcie sojusznikom zachodnim potrzebny był

jakiś efektowny sukces dla zrównoważenia radzieckich atutów militarnych na froncie wschodnim. Temu politycznemu celowi posłużyło zniszczenie Drezna przez gigantyczną wyprawę bombową w dniach trzynastego i czternastego lutego. W bombardowaniu wziął udział polski Dywizjon 300 w pełnym składzie osiemnastu załóg.

Szesnastego kwietnia wojska radzieckie rozpoczęły operację berlińską, przełamały obronę niemiecką na Odrze i Nysie Łużyckiej i zamknęły w okrążeniu główne siły obronne Berlina. Drugiego maja został zdobyty Berlin (przy udziale polskiej I Dywizji Piechoty im. Tadeusza Kościuszki).

Tego samego dnia nastąpiła kapitulacja Niemców we Włoszech i w Berlinie, a siódmego maja bezwarunkowa kapitulacja podpisana przez przedstawiciela niemieckiego Naczelnego Dowództwa, generała Jodła.

Wreszcie, po zrzuconiu przez lotnictwo Stanów Zjednoczonych bomb atomowych na Hiroszimę (szóstego sierpnia) i Nagasaki (dziewiątego sierpnia), Japonia również bezwarunkowo skapitulowała (drugiego września 1945).

W II wojnie światowej uczestniczyły siedemdziesiąt dwa państwa. Ich siły zbrojne liczyły sto dziesięć milionów żołnierzy, straty w ludziach wyniosły trzydzieści milionów poległych oraz około dziesięciu milionów zamordowanych przez faszystów, zmarłych z głodu, wskutek epidemii itp., a bezpośrednie wydatki wojskowe na tę ponurą zabawę przekroczyły tysiąc trzysta miliardów dolarów.

Zniszczenie Drezna (połączone z niebywałą masakrą jego mieszkańców i uchodźców cywilnych ze wschodnich rejonów III Rzeszy) miało rzekomo na celu sparaliżowanie tego węzła komunikacyjnego dla wsparcia ofensywy radzieckiej na Dolnym Śląsku. Ów cel można było jednak osiągnąć znacznie łatwiej i prościej, bombardując mosty na Łabie, z których zresztą żaden nie został trafiony. Chodziło więc raczej o efekt polityczny niż strategiczny lub taktyczny.

Drezno było istotnie ważnym węzłem komunikacyjnym i ośrodkiem fabrycznym.

Mimo to od początku wojny przeżyło tylko cztery względnie lekkie bombardowania lotnicze, co stało się nawet przyczyną pogłosek, że mieszkają tam krewni Churchilla. Tak czy inaczej, dowództwo niemieckie z biegiem czasu wycofywało z Drezna coraz więcej dział przeciwlotniczych, uzupełniając nimi katastrofalne niedobory na froncie wschodnim i w miastach Niemiec zachodnich, a tak poważne osłabienie obrony przeciwlotniczej nie uszło uwagi wywiadu brytyjskiego.

Od wczesnych godzin wieczornych trzynastego lutego nad wschodnim obszarem Morza Północnego, nad Belgią i Holandią ustawicznie przelatywały pojedyncze samoloty

brytyjskie rozsiewając w powietrzu paski staniolu, żeby „oślepić” niemieckie stacje radiolokacyjne i uniemożliwić im wykrycie nadciągających wypraw bombowych. Około godziny osiemnastej wystartowały pierwsze formacje bombowców: trzysta dwadzieścia Halifaxów - na wytwórnie benzyny syntetycznej w pobliżu Lipska oraz mniejsze zgrupowania - na Magdeburg, Dortmund i Bonn celem dezorientowania nieprzyjaciela i rozproszenia akcji obronnej jego nocnych myśliwców. Następnie - już na Drezno -

poleciała pierwsza niewielka grupa wyborowych path-finderów na Moskitach, aby odnaleźć cel i oznaczyć go markerami na spadochronach. Tuż za nimi pierwsza fala bombowa w sile dwustu czterdziestu Lancasterów. W pół godziny po nich nad centrum miasta przybyła druga grupa path-finderów, aby ponownie ustalić i oznaczyć markerami główną strefę bombardowania, a w ślad za nimi druga fala bombowa licząca pięćset trzydzieści Lancasterów.

Wszystkie te manewry zostały uwieńczone powodzeniem. Wprawdzie bardzo silne i długotrwałe zakłócenia radiolokacji wyraźnie wskazywały na przygotowanie do jakiejś poważnej operacji, ale dowództwo niemieckiej dywizji lotniczej w Doeberitz nie mogło przewidzieć jej celu nawet wówczas, gdy spoza przesłony staniolu ukazały się na ekranach radarów pierwsze fale brytyjskich bombowców. Ich kurs początkowo wskazywał na Berlin, lecz wkrótce uległ zmianie na południo-wschodni. Mogło to oznaczać jakiś cel w Saksonii: Lipsk? Drezno? Zwickau?... Ale wszak lotnictwo aliantów ma w rezerwie jeszcze przeszło tysiąc maszyn. Czy nie nadciągają za tymi zgrupowaniami? Gdzie uderzą? Czy pierwsza fala nie zmieni raz jeszcze kursu? Jeśli teraz nocne myśliwce wystartują do walki, to czy zdążą uzupełnić zapas paliwa i amunicji, aby poderwać się ponownie przeciw głównym siłom nalotu?...

Gdy wreszcie przed godziną dwudziestą drugą z lotniska Klotsche (pod Dreznem) wystartowało kilka Messerschmittów-110, nad miastem były już załogi path-finderów, a ich płonące markery na - spadochronach z wysokości paru tysięcy metrów oświetlały ulice i place. Messerschmitty krążyły nad lotniskiem, aby osiągnąć ich poziom, lecz było już za późno: w powietrzu narastał grzmot silników zbliżającej się wyprawy. Tymczasem reflektory nielicznych baterii opl przeszukiwały niebo i... znalazły! W blasku białych promieni ukazał się samolot. Sprawnie uchwyciły go w stożek, huknęły działa, maszyna została trafiona i runęła na ziemię. Ale radość wśród artylerzystów trwała krótko: zestrzelonym samolotem okazał się Me-110... Tego „sukcesu” nie udało się powtórzyć przy ostrzeliwaniu brytyjskich bombowców...

Alarm dla ludności cywilnej ogłoszono dopiero na cztery minuty przed nalotem pierwszej fali Lancasterów. Czołowe dywizjony zrzuciły ładunek ciężkich bomb kruszących, których wybuchy częściowo zburzyły śródmiejskie dzielnice mieszkalne i handlowe, zrywając potężnym podmuchem dachy i wybijając szyby w pozostałych domach. Na tak uszkodzone budynki spadły następnie - tysiące bomb zapalających wznecając tym skuteczniej gwałtowne pożary.

Wprawdzie Niemcy podpalili drewniane szopy i zwały drewna przygotowane w polu o kilkanaście kilometrów od miasta, ale te pozorowane ognie okazały się nie dość wielkie,

aby zmylić załogi wyprawy, tym bardziej że nad właściwym celem nadal krążyły Moskity path-finderów zrzucających nowe markery, a pożar ogarniał już całe Stare Miasto i wciąż się rozprzestrzeniał.

Nalot trwał zaledwie dwadzieścia minut, ale w tym czasie została uszkodzona elektrownia oraz zerwana łączność telefoniczna i telegraficzna, zarówno wewnętrzna, jak międzymiastowa. (Uniemożliwiło to m.in. w ogóle poderwanie do walki pozostałych jeszcze myśliwców z lotniska Klotsche). Łączność radiowa również zastała sparaliżowana przez nadajniki umieszczone na pokładach specjalnych samolotów towarzyszących każdej fali bombowców. Straż ogniowa okazała się bezsilna wobec szalejącego żywiołu: uszkodzone wodociągi zawiodły, przez zatarasowane ulice nie można było dotrzeć do płonących budowli, asfaltowe jezdnie roztopiły się i także płonęły, a potworny wir o temperaturze kilkuset stopni ściągał zewsząd masy powietrza, które pędziło z prędkością huraganu wyrывая i łamiąc drzewa, porywając ludzi i wywracając pojazdy.

Gdy w pół godziny potem nadleciała druga fala Lancasterów w sile pięciuset trzydziestu maszyn, oznaczanie celu za pomocą markerów było już zbyt późne: środek miasta wyglądał z góry jak płonące jezioro nafty. Wobec tego świeżo przybyłe załogi rzuciły zarówno bomby kruszące, jak zapalające na dzielnice peryferyjne, tworząc dokoła centrum pierścień nowych pożarów, których już nikt nie usiłował gasić.

Tej nocy spadło na Drezno około trzech tysięcy bomb burzących (w tej liczbie niemal tysiąc dwu- i czterotomowych) oraz przeszło sześćset tysięcy zapalających. Ale to jeszcze nie było wszystko: nazajutrz rano z lotnisk brytyjskich wystartowała wyprawa amerykańskiej Ósmej Floty Powietrznej w sile około pięciuset samolotów Boeing (Latająca Forteca) i Liberator pod osłoną stu Mustangów. Przeszło trzysta tych bombowców skierowano nad Drezno, reszta bombardowała inne miasta w Saksonii. Załogi amerykańskie rzuciły na jeszcze niewygasłe pogorzelsko i na dzielnice nowomiejskie siedemset czterdzieści ton bomb, a myśliwcy ostrzelali „zatłoczone ludźmi arterie wylotowe, szosy i biwaki na okolicznych polach i łąkach nad Łabą.

Wynikiem całej tej operacji (przy bardzo małych stratach sześciu samolotów) było zupełne zniszczenie 75% budynków i uszkodzenie 25% pozostałych. W centrum staromiejskim żaden dom nie ocalał. Śmierć poniosło około sto osiemdziesiąt tysięcy osób cywilnych, czterysta tysięcy mieszkańców Drezna pozostało bez dachu nad głową. (Dla porównania: wybuch bomby atomowej nad Hiroszimą spowodował bezpośrednio śmierć siedemdziesięciu ośmiu tysięcy mieszkańców).

Mimo tej klęski drużyny robotnicze (złożone w większości z jeńców wojennych i cywilów wywiezionych do Niemiec z różnych krajów na roboty przymusowe) jeszcze przed dziennym nalotem amerykańskim zaczęły naprawiać strategiczną linię kolejową węzła drezdeńskiego. Nazajutrz przejechał nią pierwszy pociąg...

Tak więc zniszczenie Drezna nie przyspieszyło zwycięstwa i nie przysporzyło chwały lotnikom brytyjskim i amerykańskim, jakkolwiek dla Niemiec stało się jednym więcej dowodem, że kto sieje wiatr, ten zbiera burzę. Ale czy następne pokolenia będą o tym pamiętały?

Trzecia Rzesza wali się w gruzy, lecz arcyzbrodniarz Hitler i jego pretorianie wierzą jeszcze, że uda im się przeważać szalę za pomocą tajemniczej nowej totalnej broni, na którą czeka sztab generalny. Nie wahają się tymczasem ani przed ogromnymi stratami wśród swych wojsk powstrzymujących napór sprzymierzonych, ani przed zagładą miast i setek tysięcy ich mieszkańców.

Ale postępy na frontach wojennych SA są szybsze niż praca niemieckich uczonych nad konstrukcją owej śmiertelnej broni. Potęga militarna Niemiec kruszy się pod uderzeniami ze wschodu i z zachodu, Luftwaffe traci siły, a nieustanna ofensywa lotnicza aliantów szerzy niebywałe spustoszenia w powietrzu i na ziemi.

Nie mogąc być naocznym świadkiem wypraw polskich myśliwców na coraz nowe zadania bojowe, notuję ich relacje „na gorąco”, kiedy wracają na swoje lotniska. Oto jedna z takich relacji, dotycząca lotu na strafing, czyli na „dokuczanie”. Mówi dowódca czwórki naszych Spitfire'ów:

- To był dzisiaj mój drugi lot i tym razem muszę przyznać, że „com se użył, tom se użył”, bo z rana, jak poleciliśmy całym skrzydłem/ napotkaliśmy tylko jedną kolumnę samochodów transportowych i podpaliliśmy cztery z nich, a resztę ostrzelaliśmy z broni pokładowej i do domu, bo się nam benzyna kończyła. Ale wracając zobaczyłem dużą koncentrację wozów ciężarowych, ciągników i czołgów, nad którymi uwijało się zaledwie parę Typhoonów, więc mechanicy zaraz przygotowali nam maszyny, zjedliśmy śniadanie, a potem odprawa i start na ten strafing. Leci tylko nasz dywizjon: trzy czwórki, żeby nie było tłoku nad celem. Po drodze trochę do nas grzeją z ziemi, ale to tylko tak, żeby nam nie było za dobrze na świecie, no i zaraz po tym mijamy granicę naszego sektora, żeby pokłusować na cudzym. Dowódca daje sygnał: na dół! Prędkość duża, nisko, więc już opl niewiele może nam zaszkodzić, tylko muszę uważać, żeby wyprowadzić dokładnie na cel według mapy. Dobrze wycyrklowałem, wszystko się zgadza: z daleka widać, jak nad lasem ganiają Mustangi, Typhoony i Thunderbolty, które się do tej zwierzyny tymczasem zleciały. Trzeba uważać, żeby nie postrzelić któregoś z anglosaskich aliantów w ich własnym rejonie... No więc uważam i mówię do swoich: „Chłopaki, uwaga, bo gęsto”.

Zaszedłem ze skosu, nisko, nad samym lasem, a potem równolegle do szosy. Co za widok!

Setki wozów w chaotycznej ucieczce, w panice! Kolumna za kolumną wyjeżdżają z przesięków, z bocznych dróg, prześcigają się, wpadają do rowów, potracają się, blokują drogę innym. Niektóre człony pełzną wolno, grzęzną obok przy objeździe pod ogniem z samolotów, kilkadziesiąt wozów pali się w różnych miejscach na przestrzeni kilku kilometrów, raz po raz wybucha amunicja albo zbiorniki z benzyną, a dokoła tego wszystkiego Niemcy biegają jak mrówki przy rozgrzebanym mrowisku, uciekają głębiej w las. w krzaki albo w pole wymachując białymi szmatami, jakby sobie wyobrażali, że wylądujemy, żeby ich wziąć do niewoli. Bronią się tylko czołgi, ale ta obrona nie zda się na nic, bo już je dopadły Typhoony i strzelają pociskami raketowymi. Skutek jest piorunujący: pękają pancerze, rwą się gąsienice, płomienie buchają z rozbitych włazów.

Widzę, jak wieżyczka czołgu wraz z lufą działa odlatuje w bok i rozbija po drodze jakąś

lorę. Tu i ówdzie wśród drzew powstają pożary, las po obu stronach szosy nasiąka dymem, pali się sucha ściółka i podszybie z młodej świerczyny. Mijam to wszystko, żeby dostać się do czołowych, jeszcze nie naruszonych członów transportu, które pełzną dalej. Wybieram trzy nowe samochody ciężarowe, celuję dokładnie, strzelam oszczędnie, żeby mi starczyło amunicji na inne. Po trzeciej serii palą się, a przede mną wóz pancerny. Podjechał pod wysokie topole i stanął. Krążę nad nim, kombinuję, jak podejść, żeby nie zawadzić o drzewa, wreszcie przymierzam się, strzelam, ale nie widzę skutku, bo muszę gwałtownie wyrwać w górę przed tymi topolami. Więc zawracam powtórnie. Ale już inni zobaczyli moją ofiarę: trzy Spitfire'y krążą wraz ze mną i raz po raz ktoś grzeje do przyczajonego wozu. Wykańcza go wreszcie jakiś Amerykanin na Thunderbolcie, a ja lecę dalej. Zwabiły mnie Spitfire'y atakujące czołg na dużej polanie. Doczekałem swojej kolejki, przypikowałem bardzo nisko i rąbię, a on lezie dalej... Ale nadleciał Typhoon i rozbił go rakieta przy pierwszym ataku. Tylko błysnęło, zadymiło, buchnął płomień i po wszystkim.

Dobra broń te rakiety... Resztę amunicji wpakowałem w ogromny korek różnych samochodów na skrzyżowaniu dróg, już nie wybierając. Chyba ze trzy z nich zaczęły się palić. Potem podciągnąłem wyżej i zaraz usłyszałem rozkaz powrotu. Poda mną ciągnęło się pobojuwisko wozów, czołgów i pojazdów wszelkiego rodzaju. Jakaś cysterna buchała ogromnym płomieniem, a las palił się już na dobre. Byłem zgrzany, koszula kleiła mi się do pleców, pić mi się chciało, a poza tym trochę mnie mierzila ta rzeźnia. Nie groziło mi przecież prawie żadne niebezpieczeństwo: to nie była walka, której towarzyszy ryzyko, tylko dobijanie osaczonego wroga, robota raczej nieprzyjemna... Pan rozumie?

Powiedziałem, że rozumiem. Tu już nie było miejsca na bohaterstwo...

Dowiedziałem się jeszcze, że dywizjon wrócił na lotnisko grupkami, rozproszony, ale bez strat i nawet bez przestrzelin w samolotach, tylko ze śladami po rykoszetach.

Dziewiętnastego marca Dywizjon 301 (Obrońców Warszawy, dawniej: Ziemi Pomorskiej) powrócił z Włoch do Wielkiej Brytanii na lotnisko Chedburgh i wszedł w skład Transport Command (Lotnictwa Transportowego).

Znałem dobrze pierwszych dowódców tego dywizjonu, nawiasem mówiąc moich uczniów ze Szkoły Pilotów w Bydgoszczy: ppłk Rudkowskiego, mjra Piotrowskiego i Krzystyniaka (przezywanego Góralem), oraz kilku pilotów i nawigatorów, z którymi zdarzyło mi się „okazyjnie” polecieć na zadania bojowe, w okresie gdy Dywizjon 301

podlegał Dowództwu Lotnictwa Bombowego (Bomber Command) i nosił nazwę Dywizjonu Ziemi Pomorskiej. To właśnie-w tym dywizjonie służył jeden z najlepszych nawigatorów polskich, Antek Voellnagel, o którym wspominam w IV rozdziale niniejszej książki. I on, i tylu innych poległo w ciągu tych paru lat...

Dywizjon 301 lub raczej już wtedy, wiosną 1943, Polska Eskadra do Zadań Specjalnych 301 wchodziła w skład brytyjskiego Dywizjonu 138. W grudniu tego roku eskadra (pod dowództwem mjra S. Króla) wraz z całym Dywizjonem 138 została przeniesiona do Brindisi we Włoszech, a 5 stycznia 1944 pięć polskich załóg wykonało z tej bazy pierwszy

lot do Polski ze zrzutami broni i ekwipunku. Niestety, już to pierwsze zadanie zostało okupione stratą dwóch załóg, które zginęły w drodze powrotnej. Ale do końca maja 1944 polskie i brytyjskie załogi dywizjonu dokonały jeszcze stu siedemdziesięciu dwóch zrzutów w Polsce.

Potem loty do Polski zostały wstrzymane, bo nie starczało już nocy na przebycie odległości do rejonu Warszawy - tysiąc czterysta kilometrów w jedną stronę - a nawet do Krakowa (tysiąc sto kilometrów), zaczęły się natomiast zadania na krótszych trasach, do północnych Włoch i Jugosławii. W czerwcu i lipcu załogi polskie wykonały sto sześćdziesiąt zadań specjalnych na rzecz partyzantów jugosłowiańskich, ale był to wysiłek tak wielki, że stan personelu latającego i samolotów na dzień 1 sierpnia przedstawiał się bardzo niedobrze.

I właśnie wtedy w Warszawie wybuchło powstanie... Aby je wesprzeć jak najprędzej, odwołano z urlopów wszystkie załogi, ściągnięto rezerwy i przyśpieszono remonty samolotów. W nocy z czwartego na piątego sierpnia siedem polskich załóg poleciało do Warszawy ze zrzutami dla powstańców.

Jednocześnie z Wielkiej Brytanii, z Dywizjonu 300 i z lotnictwa transportowego, nadchodziły uzupełnienia personelu latającego, które jednak szybko topniały wskutek dużych strat. W sierpniu zginęło siedem załóg polskich, we wrześniu osiem...

Jeszcze gorzej było z samolotami: wprawdzie na 1 września eskadra miała około pięćdziesięciu maszyn, lecz tylko dwanaście z nich zdalnych do lotu.

Mimo to w sierpniu polskie załogi wykonały, osiemdziesiąt lotów nad Warszawę, a we wrześniu jeszcze siedemnaście.

W sumie Dywizjon 138 (załogi polskie i brytyjskie) w czasie powstania wykonał trzysta szesnaście lotów ze zrzutami dla powstańców, dostarczając im około czterdziestu ton broni, amunicji i ekwipunku. Ponadto pomoc z Zachodu ograniczyła się do jednej dużej wyprawy lotnictwa Stanów Zjednoczonych (sto cztery Latające Fortece), która przybyła nad Warszawę osiemnastego września. Spośród zrzuconych przez jej załogi zasobników (około tysiąc trzysta sztuk) tylko trzydzieści procent dostało się powstańcom; reszta wpadła w ręce niemieckie. Nic dziwnego: Fortece leciały na bezpiecznej wysokości czterech tysięcy metrów; rozsiew był bardzo duży...

Ogólne straty Dywizjonu 301 podczas jego służby specjalnej wyniosły dwadzieścia cztery załogi w lotach nad Polską i dziewięć załóg w lotach na rzecz oporu zbrojnego w innych krajach. Poległo czterdziestu ośmiu oficerów i stu dziewiętnastu podoficerów.

Osiemnastu oficerów i pięćdziesięciu podoficerów dostało się do niewoli.

Tak więc teraz w Chedborough zastałem zaledwie paru znajomych i bliższych kolegów z owych czasów, w których Dywizjon 301 stał w Swinderby i w Bramcote, gdzie bywałem częstym gościem w roku 1941. Trochę się obawiałem, że spotkanie po trzech z górą latach wypełnionych przeżyciami wojennymi - zwłaszcza ich przeżyciami w ciężkiej walce - będzie sztywne, pozbawione tej atmosfery przyjaźni i życzliwości, jaka mnie tu dawniej

otaczała. Ale moje obawy okazały się płonne, bo zaraz na wstępie, kiedy z dowódcą stacji wszedłem do mesy na śniadanie, od stołu powitały mnie przyjazne gesty i uśmiechy, a potem zostałem wyściskany i ucałowany przez paru weteranów, którzy to wszystko przetrwali, i zaczęła się chaotyczna wymiana wiadomości, dat, nazwisk i wspomnień o zdarzeniach, które nas zbliżyły i związały. Ale ja chciałem usłyszeć także, a raczej przede wszystkim, o losach dywizjonu w czasie jego epopei w Brindisi i o tych wyprawach do Polski, więc kiedy inni rozeszli się do codziennych zajęć, poszedłem z Bolkiem S. na lotnisko zobaczyć przy sposobności samoloty i pogadać spokojniej.

Sterane w ciężkiej służbie Halifaxy i Liberatory odpoczywały na postojach w dispersalu dokoła lotniska. Podeszliśmy do jednego z nich.

- Był w Polsce - powiedział Bolek. - To znaczy ja tam lądowałem niedaleko Częstochowy. W zeszłym roku, we wrześniu. Trzeba było kogoś zabrać stamtąd, rozumiesz. Wszystko poszło zresztą bardzo składnie, tylko omal nasz nawigator tam nie został.

- Kto? - zapytałem.

- Lilijka. Znasz go chyba?

Znałem „Lilijkę”. Przewisko zawdzięczał zarówno swemu dziewczęcemu wyglądowi, jak czystości obyczajów. Nie pił, nie palił, nie uwodził lekkomyślnych dziewcząt i nie grywał ani w karty, ani na psych wyścigach. Taki dożywotni harcerz. Za to czytywał wiersze, ze szczerym zapałem oddawał się służbie i z poświęceniem dbał o szeregowych, którzy mu podlegali. Zapytałem, co się z nim dzieje.

- Jest w jakimś sanatorium, w Szkocji. Postrzelili go w jednym z ostatnich lotów, w grudniu, i ciągle kuleje, więc go tam leczą. Ale pisał, że niedługo wróci. A wtedy, przed startem, gdzieś nam się zapodział. Już miałem dodać gazu, żeby wykręcić pod wiatr, kiedy inni spostrzegli się, że go nie ma. Zaraz się zresztą znalazł: przydygował duży worek z ziemią, której nakopał gdzieś pod krzakami, i uparł się, że ją zabierze do Brindisi.

Zapytałem, po co, a on tylko wzruszył ramionami. „Jak to po co? - powiada. - Przecież to jest nasza, polska ziemia!” Nie było czasu na dyskusję, więc zabraliśmy tę ziemię i Linijkę, no i szczęśliwie wróciliśmy do bazy, a potem on zarządził, że każda załoga, która była nad Warszawą, dostanie garstkę tej ziemi i zawiesi ją w woreczku w swojej maszynie. No, dobrze, wszystkim się to spodobało a on już miał takie woreczki zawczasu przygotowane, więc jak przytargaliśmy tę ziemię do mesy, zrobił się dokoła ścisk. Anglicy z początku myśleli, że przywieźliśmy worek złota. Złota... z okupowanej Polski, uważasz!

Zobaczywszy ziemię - zwykłą, wilgotną ziemię - przypuszczali, że cały nasz dywizjon zwariował.

Uśmiechnąłem się. Wśród kolegów tylko Lilijka miał opinię sentymentalnego wariata, a jednak...

Zajrzałem do kabiny pilotów. Nad tablicą przyrządów wisiał mały płócienny woreczek ze znakami samolotu wypisanymi tuszem.

- Każda nasza załoga ma taką maskotkę - powiedział Bolek. - I to zaraziło najpierw Anglików, a potem także Amerykanów, więc Lilijka przez parę dni szył woreczki i już do końca rozdzielał pomiędzy tych, co latali nad Warszawę. Gdyby chciał sprzedawać tę swoją ziemię na wagę złota, zrobiłby niezły interes. Ba! Wyobraź sobie, że kilku skipperów amerykańskich proponowało mu takie transakcje!

- Naturalnie odmówił?

- I to z jakim fasonem! „Nasza ziemia - powiada - nie jest na sprzedaż! A wiecie dlaczego?” Nie wiedzieli oczywiście, bo jeszcze ich nikt nie pouczył. Więc Lilijka „sięgnął pamięcią” - jak to on poetycznie mówi - do wiersza Władysława Bełzy i recytuje: „Ojców naszych ziemio święta, ziemio wielkich cnót i czynów! Tyś na wskroś jest przesiąknięta krwią ofiarną twoich synów”. Znasz to?

- Znam.

No tak... - mruknął. - Ty jesteś ze starszego rocznika. Na początku dwudziestego wieku takie bogoojczyźniane utwory musiały być szalenie poczytne. W sam raz dla Lilijki, bo on pasuje raczej do tamtych lat, choć jest młodszy ode mnie.

- Ale przecież ty także ten wiersz pamiętasz?

- Ja! Nigdy tego przedtem nie słyszałem i nie czytałem, tylko musiałem mu pomagać w przekładzie. Na angielski, rozumiesz. I zapamiętałem treść.

- Przetłumaczyliście Bełzę na angielski?!

- Przetłumaczyliśmy „The Legend of the Handful of Polish Soil” („Legendę o garści ziemi polskiej”) - na oczekaniu - dla brytyjskich załóg. Jak w siedemnastym wieku do Rzymu przybyła delegacja z Polski prosić papieża o relikwie i ofiarowała mu tę garstkę ziemi, jak tym wysłannikom papież powiedział, że im relikwii nie da, bo „ziemia polską krwią się dymi i dość świętych kości chowa”, i o Żółkiewskim, rozumiesz, i o Tatarach, i o Turkach, i o Szwedach, o kim chcesz... No i naturalnie Lilijka bardzo dramatycznie opisał

tę scenę, jak to papież wziął do ręki tę garść polskiej ziemi „i na dłoń mu się, o dziwo!

kilka kropli krwi polało!” A potem wcielił się w papieża: „Weźcie, mówi, proch ten z sobą i cud boży głoście wszędzie. Niech ta ziemia wam ozdobą i relikwią świętyń będzie!”

Mówię ci, sam się wzruszyłem.

- A co na to alianci?

- Zatkąło ich! Nie wiem, co na nich zrobiło większe wrażenie: wiersz czy nasz angielski przekład, Władysław Bełza czy Lilijka. Dość, że się także wzruszyli, jak nigdy!

No i - jak ci już mówiłem - ich załogi, które latały zrzucać broń Warszawie, dostały po garstce tej ziemi, którą przywieźliśmy z Polski. To też było warto widzieć, jak skipperzy z nabożeństwem brali ją do ręki: powiedziałbyś, że każdy czeka, czy krew z tej ziemi nie pocieknie! A Lilijka powiada: „Widzisz - mówi - krew jest w tej ziemi, tylko nie na każdą łapę spływa!” Niewiele brakowało, żeby misjonarzem został i zaczął ich na katolicyzm

nawracać. Ale tak daleko się nie posunął, tylko o Polsce im ciągle opowiadał.

- I co? Słuchali?

- Trzeba przyznać, że słuchali. Widzisz, latali tam przecież tak jak i my. Ginęli, jak ginęły nasze załogi. Robili, co mogli. A jak Warszawa padła, przez parę dni chodzili jak struci, też tak jak my... Nie rozmawialiśmy o tym wiele: trzeba było latać z zaopatrzeniem do Jugosławii... Więc lataliśmy i tylko jak cię taki poklepał po ramieniu albo uściśnął ci rękę, to świeczki w oczach stawały. No a my... też byliśmy tacy wymowni... I tak, rozumiesz, wyrosła przyjaźń. Oni nas poznali, my - ich. Oni się przekonali, że mogą na nas liczyć do końca. My chyba możemy liczyć na to samo ze strony Wielkiej Brytanii, jak przyjdzie do ustalania naszych granic po wojnie... A zaczęło się od tej legendy o „cudzie” z garstką ziemi polskiej...

- Nie liczyłbym tak bardzo na Wielką Brytanię - powiedziałem. - A co do jej lotników, niewiele będą mieli do powiedzenia. Te sprawy należą do polityków.

- Ech, wiem - odrzekł ze złością. - Wiem: dziś cudów nie ma! Ale przecież ziemia, rozumiesz - wciąż jest ta sama!

War is over! - wojna się skończyła - przynajmniej w Europie... Niemcy leżą w gruzach, Hitler popełnił samobójstwo, a na szlakach jego podbojów pozostały wystygłe zgliszcza, ruiny i mogiły. Warszawa jest rumowiskiem wypalonych, zburzonych domów, pod chodnikami ulic, na zieleńcach i skwerach powstały cmentarze poległych.

W jednym ze wspólnych grobów wykopanych naprędce w pobliżu kościoła Karmelitów została pochowana moja matka...

Po przymusowym wysiedleniu z Orłowa wraz z rodziną Tadeusza przyjechała do Krakowa. Gnieździła się tam u Zoń-ki, ale razem z nią i moimi chłopcami było osiem osób... Więc mamę zaprosiła do Warszawy jej siostra, Ludwika Gerlach. Mieszkały tylko we dwie w tych czterech pokojach umeblowanych kosztownie (i bez wielkiego smaku), z perskimi i tureckimi dywanami, które Ludwik Gerlach, zmarły przed I wojną światową, zostawił żonie wraz z pokaźnym kapitałem. Wprawdzie z biegiem czasu i zdarzeń kapitał

częściowo uległ dewaluacji, ale sytuacja materialna ciotki Ludwiki nadal była bardzo dobra. Dopiero po kilku latach okupacji przestały wpływać procenty od sum hipotecznych, a wreszcie trzeba było żyć ze sprzedaży biżuterii i owych dywanów, z którymi ciotka bardzo długo nie chciała się rozstać. Głodowały obie, a gdy wybuchło powstanie dom na Tamce znalazł się pod ostrzałem, przeniosły się do schronu w piwnicach. Mieszkanie (i pozostałe jeszcze dywany) strawił pożar. Niemieccy żołdacy wtargnęli do piwnic w poszukiwaniu łupów i wypędzili mieszkańców. Moja matka i jej siostra znalazły schronienie na posterunku Czerwonego Krzyża przy kościele Karmelitów. Tu - z wyczerpania, głodu i braku lekarstw - nastąpił żalosny koniec. Przeżyła tę tragedię tylko ciotka Luta.

List z tymi wiadomościami nadszedł w pierwszych dniach czerwca, na krótko przed dniem urodzin mamy, o którym zawsze pamiętaliśmy obaj z Tadeuszem. Biedna moja

staruszka, tylko dla nas żyła i tylko o nas myślała. Była dla nas najlepszą matką, przyjaciółką w każdej potrzebie, gotowa do wszelkich wyrzeczeń i poświęceń. Bardzo nas kochała, więcej, niż mogliśmy na to zasłużyć. Jedyne jej pragnieniem było resztę lat starości przeżyć blisko nas. i kiedy nadeszły te ostatnie, najcięższe lata, żadnego z nas przy niej nie było...

Listy, a także pośrednie wiadomości z Polski napływają teraz częściej. Dowiaduję się z nich o śmierci obydwu braci mojej matki, wujów Henryka i Adolfa Braunów. Z trzech moich sióstr ciotecznych, Henneberżanek, z którymi w dzieciństwie spędzaliśmy wakacje i niemal wszystkie dni wolne od zajęć szkolnych, najstarsza, Zofia, zginęła podczas powstania. Zaginął gdzieś na wschodzie Kazik Neugebauer. Zmarł „wujaszek” Gustaw Gerlach (syn założyciela firmy)...

Ale wiem też nareszcie, że moi chłopcy żyją, że Zońka jakoś daje sobie radę i że te głupie paczki żywnościowe, które wysyłałem za pośrednictwem jakiejś firmy portugalskiej, pozwoliły im przetrwać najgorszą biedę.

Teraz przez różne okazje przesyłam trochę pieniędzy. Między innymi oddaje mi taką przysługę Stefan Manczarski, ten sam, który w roku 1917, będąc studentem Politechniki, przygotowywał mnie do śmiesznego pojedynku z Wilhelmem Hennebergiem.

Przybył tu w jakiejś misji naukowej i zdołał się ze mną skomunikować. Pyta, czy zamierzam wrócić do Polski.

- Ależ tak! Jak tylko uporządkuję tu swoje sprawy.

- To dobrze. Zdaje mi się, że teraz jesteś tam bardziej potrzebny niż tutaj.

Z pewnością! Tutaj wszystko zaczyna się likwidować, jakkolwiek nasz rząd emigracyjny i sztab generalny usiłują (nie bez powodzenia) przeciwdziałać repatriacji żołnierzy i osób cywilnych. W tym celu zostanie utworzony m. in. Polski Korpus Przysposobienia i Rozmieszczenia - organizacja, której zadaniem ma być przygotowanie szeregowców i podoficerów do zawodów cywilnych oraz wyszukanie im pracy. Tym oczywiście, którzy zechcą pozostać na emigracji.

Działalnością Korpusu ma kierować - rzecz prosta - sztab wyższych oficerów, więc znajdzie się w nim sporo niezłych stanowisk dla szefów poszczególnych wydziałów, a także można będzie zatrudnić dowódców batalionów i kompanii. Przez okres owego przysposobienia szeregowi mają otrzymywać zakwaterowanie i wyżywienie oraz pobory, jednak znacznie zmniejszone. Kadra - pełne uposażenie.

Później, stopniowo - w miarę jak żołnierze zdobędą kwalifikacje fachowe - ma się ich rozmieszczać w fabrykach i kopalniach, czy też przy robotach publicznych, jak budowa dróg, kanałów, mostów itd.

Ale - sądząc z obecnej postawy brytyjskich związków zawodowych, które bynajmniej nie odnoszą się przychylnie do projektu zatrudnienia Polaków - wątpię, aby większa ilość naszych żołnierzy znalazła tu godziwie płatną pracę. Matadorzy emigracyjni też muszą się z tym liczyć, więc mówi się o dalszej - niejako wtórnej - emigracji z Wielkiej Brytanii do

Afryki, Australii czy Ameryki Południowej, do wyrębu tropikalnych lasów, do budowy kolei albo kanałów nawadniających... Tworzy się też kompanie wartownicze do'

pilnowania alianckich magazynów wojskowych w Niemczech oraz drużyny pracy na roli we Francji. Byle nie w Polsce „pod sowiecką okupacją!”

Myślę, że to jest marnowanie ludzi; skazywanie ich na tułaczkę, na pracę dla obcych z oczywistą szkodą dla narodu i państwa polskiego. Nie wiem, czym kierują się ci, co stoją na czele Korpusu Przysposobienia i już teraz decydują o losach masy żołnierskiej.

Czyżby pociągały ich wyłącznie „posady” zapewniające byt materialny przez parę lat? Bo chyba sami nie łudzą się, że cała ta ich działalność przyniesie jakąkolwiek korzyść Polsce i tym, których wyślą na nowe San Dominga.

Kiedy wprost zapytuję niektórych kolegów, dlaczego nie zamierzają wrócić do Polski, otrzymuję taką mniej więcej odpowiedź: - Jeżeli wszyscy wrócimy, kto będzie stawał w obronie jej praw przed światem?

Kto będzie wolał o sprawiedliwość wobec gwałtów? A poza tym - prędzej czy później - Zachód zetrze się zbrojnie ze Wschodem. Wtedy nie może zabraknąć nas w szeregach.

Naiwni! Ciągłe jeszcze wierzą w tę przyjaźń i wdzięczność Wielkiej Brytanii! Jak Lilijka i Bolek S. z 301 Dywizjonu. Zamykają oczy na flirt polityków zachodnich z Niemcami, a uszy na oświadczenia tych polityków w sprawie niemieckich granic. Ciągłe jeszcze nie dostrzegają, że Anglia posługiwała się przede wszystkim cudzoziemskimi żołnierzami oszczędzając własnych i że jeśli miałyby kiedykolwiek walczyć przeciw Związkowi Radzieckiemu, to tylko w sojuszu z Niemcami. A za takie sojusze trzeba płacić.

I Wielka Brytania z pewnością byłaby gotowa zapłacić: - nie z własnej kieszeni rzecz prosta, lecz terytoriami leżącymi na wschód od polsko-niemieckiej granicy...

Nie wydaje mi się zresztą, aby do takiego starcia zbrojnego doszło w bliskiej przyszłości. Men in the street są wyczerpani, zmęczeni wojną, mają jej dość na długie lata, podobnie jak cały świat.

Wielu Polakom - tnie tylko tym ze sfer rządowych - zdaje się, że zważą na szali polityki brytyjskiej (i amerykańskiej, która dziś już dyktuje wytyczne dla wszystkich państw zachodnich). Łudzą się znowu możliwościami istnienia Polski u wschodnich granic Niemiec bez” oparcia o sojusz z naszym wschodnim sąsiadem. Nie wierzą w przyjazne stosunki między Związkiem Radzieckim a Polską, nie dopuszczają nawet takiej myśli, bo ich zdaniem skończy się to dla nas wcieleniem do Kraju Rad, upadkiem politycznym i ekonomicznym, głodem, nędzą i niewolą.

Tak myśli m. in. Staszek Brzezina, z którym zaprzyjaźniłem się w Dęblinie przed piętnastu laty. Byłem wówczas szefem pilotażu, a on młodym podporucznikiem, bardzo zdolnym instruktorem. Później przeniesiono go do dywizjonu myśliwskiego, z którym odbył kampanię w Polsce, latał we Francji, brał udział w Bitwie o Anglię, trzykrotnie został zestrzelony przez Niemców nad kanałem La Manche i za każdym razem uratowały go

okręty służby przybrzeżnej. Odbył chyba ze trzy kolejki lotów bojowych, był dowódcą 317 Dywizjonu, potem II Skrzydła Myśliwskiego, awansował do stopnia Wing Commandera i wreszcie otrzymał przydział do sztabu naczelnego dowództwa lotnictwa polskiego.

Rozmawiałem z nim przed tygodniem. Był rozpromieniony, bo za pośrednictwem Czerwonego Krzyża skomunikował się z żoną, która wraz z dzieckiem urodzonym w pierwszych miesiącach wojny znalazła się w brytyjskiej strefie okupacyjnej w Niemczech.

Teraz czekał na ich przybycie do Londynu, mając w perspektywie zapewnioną dalszą służbę kontraktową w Royal Air Force.

Nie próbował mnie odwozić od zamiaru powrotu do Polski. Podobnie jak i ja uznał tę decyzję za sprawę najbardziej osobistą, która nie mogła zaważyć na naszej przyjaźni. Rozstaliśmy się życząc sobie nawzajem powodzenia. Zdaje sobie nazajutrz poleciał na jakąś inspekcję do Francji. Przypuszczał, że gdy wróci po kilku dniach, zostanie tu już żonę i dziecko, którego dotąd nie widział. Wrócił istotnie zaraz po ich przyjeździe, ale samolot transportowy, którym leciał, roztrzaskał się we mgle o skały Dovru, i Staszek zginął wraz z całą załogą. Jako pasażer, teraz - po wojnie...

Dziewiątego lipca w klinice onkologicznej w Manchesterze zmarła Lilka Jasnorzewska. Nie wiedziałem o jej chorobie i nie byłem na pogrzebie. Tę smutną wiadomość przekazał mi któryś z kolegów dopiero po wszystkim. Zapytałem o jej męża, który był wtedy adiutantem na jednej z polskich stacji lotniczych.

- Jurek jest zupełnie załamany. Przesiadywał przy `niej w tym szpitalu do końca, a teraz... Mieszka podobno w jakimś klasztorze i może na zawsze tam zostanie. Przestał nawet grać w karty, wyobraź sobie!

Nie, nie mogłem sobie wyobrazić „Pytona” Jasnorzewskiego, najlepszego pokerzysty w lotnictwie, wesołego, dobrego kompana, jako zakonnika czy pustelnika. Ale wiedziałem, że spotkał go bardzo bolesny cios. Lilka zapewne chciałaby wrócić. Gdyby żyła, wróciliby oboje. A tak...

Część polskiego personelu latającego (w wieku do lat dwudziestu siedmiu) oraz pewna ilość techników i mechaników ma widoki na dalszą służbę kontraktową w lotnictwie brytyjskim. Spośród tych kandydatów dowództwo RAF wybierze element najlepszy, najzdolniejszy i najzdrowszy fizycznie. Ci ludzie -- jak mi się zdaje - też są dla Polski Straceni. Nie będą służyli razem, lecz zapewne rozdzielią ich po różnych dywizjonach brytyjskich, i to nie tylko w Zjednoczonym Królestwie, lecz także w okupowanych Niemczech i w dominiach. Wkrótce wrosną w obce środowisko, pożenią się, a potem osiadą na emeryturze, ale wątpię, czy wrócą kiedykolwiek.

Niektórzy - najbardziej przedsiębiorczy i tacy, którzy mają wiatr w podeszwach” - wybierają się po cywilnemu w szeroki świat na własną rękę. Mają już upatrzoną pracę w Australii, w Afryce, Brazylii lub Kanadzie. Nikt ich tu nie będzie zatrzymywał, otrzymają paszporty, należne odprawy i - niech sobie jadą, zamiast zajmować miejsce w Wielkiej Brytanii! Ba, gdybym nie miał nikogo bliskiego w Polsce, pewnie i mnie by poniosło.

Wysokość odpraw w lotnictwie zależy od posiadanego stopnia i czasu służby. Dla podoficerów za każdy przesłużony miesiąc wynosi to od dziesięciu do dwudziestu pięciu szylingów; dla oficerów od dwudziestu pięciu do pięćdziesięciu szylingów. Ponadto pełne pobory za dwa miesiące na-» przód od daty demobilizacji. Tak np. sierżant, który ma za sobą sześć lat służby w RAF-ie (również w polskich dywizjonach lub innych oddziałach), otrzyma około osiemdziesięciu funtów odprawy i około trzydziestu sześciu funtów za dwumiesięczny okres po demobilizacji. Kapitan (F/Lt) - około dwustu dziesięciu funtów.

Podpułkownik (W/Com.) - około trzystu funtów.

Ta kwota wystarczy na skromne utrzymanie przez pół roku, a przy połączonych kapitałach i oszczędnościach kilku żołnierzy na założenie jakiegoś niewielkiego przedsiębiorstwa, warsztatu, sklepu, hoteliku, pod warunkiem że wszyscy współnicy będą ciężko i sumiennie pracować i że kraj, który ich przyjmie jako imigrantów, udzieli im prawa pracy.

Niektórzy wybitni specjaliści (słyszałem o trzystu ogółem z lotnictwa, broni pancernej i marynarki), inżynierowie, konstruktorzy, elektrycy itp. już otrzymali propozycje zatrudnienia w Wielkiej Brytanii, a są i tacy, którzy urządzają się tutaj zakładając spółki handlowe, przemysłowe i rzemieślnicze z Anglikami pod ich firmą.

Wreszcie „nielicznym lekarzom i adwokatom uda się zapewne zdobyć klientelę po habilitacji na którymś z tutejszych uniwersytetów. Oni też chyba nie wrócą.

Przed wielką masą żołnierzy, a w ich liczbie przed piętnastotysięcznym zespołem pilotów, nawigatorów, mechaników i techników różnych specjalności lotniczych staje dziś problem: wstąpić do Korpusu Przynsposobienia na dalszą tułaczkę i niepewną dolę w służbie u obcych czy wrócić do kraju, aby pracować przy odbudowie Polski bez względu na uprzedzenia i przekonania polityczne?

Polski Korpus Przynsposobienia - PKP, czyli Póki Król Płaci - niezbyt pociąga tych, co mają w nim odegrać rolę najemnych robotników. Ale pierwsze partie repatriantów są nieliczne. Boją się wracać. Wśród żołnierzy krążą pogłoski i plotki o tym, co rzekomo dzieje się w Polsce: chaos, głód, aresztowania i egzekucje. Prasa zależna od polskiego rządu emigracyjnego (nie wyłączając prasy wojskowej) nie posuwa się aż tak daleko, ale każde niedociągnięcie obecnych władz krajowych, każdą wiadomość o takich czy innych usterkach, brakach i trudnościach wyolbrzymia do rozmiarów kataklizmu, a często przeinacza, oczywiście na niekorzyść stanu faktycznego. Z drugiej strony - niedawno kreowana Ambasada Polska w Londynie jeszcze nie potrafi uporać się z tą propagandą przeciw powrotom. Chyba dopiero gdy nadejdą listy od tych „odważnych”, co już wyjechali i wyjeżdżają, repatriacja zacznie się na dobre.

Każdy z nas marzył, że czternaście naszych dywizjonów przybędzie lotem do Polski, na samolotach, które dali nam Anglicy do walki przeciw Niemcom; że wrócimy ze sprzętem, z uzbrojeniem, z taborem kołowym i całym wyposażeniem wojennym. Z

pewnością wielu myślało, że w Polsce połączymy się z kolegami, którzy wraz z Armią Czerwoną rozbili potęgę niemiecką od wschodu. Ale tak wrócili tylko tamci. My, z

Zachodu, będziemy wracali w ubraniach cywilnych, bez samolotów i bez broni. Jedynie z doświadczeniem i wiedzą, których nam nikt nie może odebrać. Te wartości też chyba przydadzą się lotnictwu w Polsce.

Z pewnością nie wrócą ci, co polegli. Jest ich na cmentarzu lotniczym w Newark dwa tysiące... A iluż padło nad Niemcami, nad Francją; Belgią i Holandią, w walkach nad La Manche, nad Morzem Północnym, nad Zatoką Biskajską i w Afryce!... Ci zapłacili życiem królowi i Wielkiej Brytanii za wszystko, w co nas RAF wyposażył i co nam teraz odbiera. Rachunek jest nierówny. Czy ma go wyrównać Korpus Przysposobienia?...

Wybory w Wielkiej Brytanii skończyły się zwycięstwem Partii Pracy. Churchill ustąpił, nowy rząd utworzył Klemens Attlee.

W Izbie Gmin zasiądą nowi ludzie, w większości posłowie lewicy. Wielu z nich po raz pierwszy weszło do Par- lamentu. Wielu zapewne jeszcze nie oswoiło się z wielkością roli, jaką mają odegrać (w mniemaniu własnym i wyborców), choć niektórzy być może istotnie ją odegrają. Zapewne są wśród nich tacy jak Bonar Law, który - zostawszy premierem - powiedział do jednego z przyjaciół: „Jeśli ja jestem wielkim człowiekiem, to chyba wszyscy wielcy ludzie są oszustami”. A może i tacy jak inny stary cynik, Disraeli, który w odpowiedzi na wzniosłą tyradę mówcy z opozycji odrzekł: „Drogi panie, wiemy obaj równie dobrze, czemu pan i ja zawdzięczamy mandaty poselskie: nie zaletom i wartościom, lecz wyłącznie ambicjom osobistym”.

Jakkolwiek jednak ambicje osobiste na pewno są istotnym bodźcem na drodze kariery parlamentarnej członków dzisiejszej Izby Gmin, to przecież niewątpliwie większość posłów traktuje swoje zadanie jako obowiązek wobec społeczeństwa, jako pracę dla dobra Wielkiej Brytanii, a nawet całej ludzkości. Ilu z nich spotka zawód? Ilu - gorzkie rozczarowanie?

Izba Gmin liczy sześciuset czterdziestu posłów. W czasie wielkiej debaty parlamentarnej ilość przemówień dochodzi do czterdziestu. Z tej liczby co najmniej piętnaście przypada na przedstawicieli rządu i przywódców opozycji, pozostaje więc dwadzieścia pięć przemówień do podziału między sześciuset dwudziestu pięciu posłów, z których każdy stara się zwrócić na siebie uwagę spikera (przewodniczącego), by móc wziąć udział w dyskusji. A wreszcie, gdy po wielu daremnych próbach poseł otrzyma głos, przemawia do pustych ław, bo mało kto interesuje się mową początkującego polityka.

Każdy z posłów jest „wielkim człowiekiem” dla swych wyborców; dla swojej partii jest tylko jedną więcej wzniesioną ręką przy głosowaniu nad takim czy innym wnioskiem.

Tymczasem naczelne dowództwo sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych zdecydowało się na użycie bomb atomowych przeciw Japonii rzekomo dlatego, aby zaoszczędzić strat własnych żołnierzy. Ten cel został przynajmniej częściowo osiągnięty.

Za to w Hiroszynie zginęło siedemdziesiąt osiem tysięcy ludzi, nie licząc czternastu tysięcy zaginionych i trzydziestu siedmiu tysięcy rannych (na ogólną liczbę dwustu pięćdziesięciu pięciu tysięcy mieszkańców), a spośród siedemdziesięciu pięciu tysięcy budynków sześćdziesiąt dwa tysiące uległo całkowitemu zniszczeniu. Podobne hekatomb

ofiar spowodowała druga bomba zrzucona w trzy dni później na Nagasaki.

Rząd, Parlament i prasa Wielkiej Brytanii z niejakim zażenowaniem przyjęły ten ludobójczy wyczyn „młodsze brata” zza oceanu, lecz nie odważyły się na słowa potępienia. Po pierwsze - „młodszy brat” stał się zbyt potężny, po drugie - brytyjskie sumienie jest obciążone zbombardowaniem Drezna...

Z Nowego Jorku przyjechał do Londynu pogodny Mefisto, Marian Kister, były współzałożyciel wydawnictwa „Rój” w Warszawie. „Rój” spłonął we wrześniu 1939, ale Marian i jego piękna żona Hanna (która była świadkiem na moim ślubie z Krystyną) po licznych przejściach uratowali się i osiedli w Stanach Zjednoczonych. Tam założyli nowy „Rój” - „Roy Publishers” - tym razem już bez udziału Melchiora Wańkowicza.

Amerykański Roy obok literatury USA i klasyków brytyjskich wydaje angielskie przekłady książek autorów polskich, więc Marian zabiera do Nowego Jorku „Żądło Genowefy”, aby w parę miesięcy później przysłać mi egzemplarz tamtejszego przekładu „G - for Genevieve” oraz honorarium autorskie.

Prawie jednocześnie w edynburskim wydawnictwie Polish Book Depot ukazuje się „L - jak Lucy” po polsku i po angielsku. Recenzje w prasie polskiej i brytyjskiej są równie pochlebne, jak po „Żądle Genowefy”, co oczywiście sprawia mi niemałą przyjemność. Ale przecież najważniejsze dla mnie będzie przyjęcie obu tych książek przez czytelników i krytykę literacką w Polsce. Wysłałem egzemplarze przeznaczone do druku, a teraz z Krakowa otrzymałem setny numer tajnego czasopisma „Reduta” (z 3 maja 1943) z przedrukiem rozdziału z „Żądła”: „Pryszczyk wieje po raz drugi”. Skąd oni wtedy to wzięli?! Ktoś zapewne przewiózł do kraju egzemplarz „Polski Walczącej”, w której ten fragment drukowałem w lecie roku 1942. Czy już wówczas wiedziano tam, że „Porucznik Herbert” jest moim wojennym pseudonimem?

11.

POLISH EMBASSY

27 Portland Place

Tel. LAN 4324 Ext. 8.

London 3 III 1946

Pan Janusz Meissmer

13, Bittcey Park Ave.,

London, N.W.7

Z polecenia p. Radcy Radziwiłła pozwalam sobie zakomunikować Panu, że został

Pan zaproszony przez Gen. Wiktora Grosza, Dyrektora Departamentu Inf. - Prasowego MSZ do przybycia do kraju. Uprzejmie proszę o łaskawe skomunikowanie się z Biurem Prasowym Ambasady celem ustalenia przewidywanej daty ew. wyjazdu i uzgodnienia szczegółów.

H, K. Żuławska

Sekretarka Biura Prasowego

Jestem jedynym pasażerem na polskim frachtowcu s/s „Katowice”, który opuszcza ujście Tamizy w drodze do Gdyni. Mam w kieszeni nowy paszport Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (z wizą powrotną do Wielkiej Brytanii), ale z wojskowego punktu widzenia cała ta wyprawa ma wszelkie cechy jeśli już nie dezercji, to w każdym razie „samowolnego oddalenia się” z szeregów Sił Zbrojnych, Dowództwo Lotnictwa bowiem nic o tym nie wie i jest przekonane, że korzystam z urlopu w granicach Zjednoczonego Królestwa. Nie zamierzam zresztą dezercerować, tylko trochę mi się śpieszyło, więc nie miałem czasu na przydługie formalności.

Na obu brzegach rzeki czarne, pokryte sadzą magazyny, doki, szopy, dźwigi lub ich ruiny i wypalone zgliszcza pozostałe po bombardowaniach. Potem już tylko morze i niebo z blaskiem słońca, którego oślepiająca kula wolno przesuwa się coraz wyżej i coraz bardziej w prawo, mija apogeum i schodzi w dół, za rufę statku, aby wreszcie w pożodze czerwieni zgasnąć na zachodzie.

Potem noc i drugi dzień, i trzeci. Potem Kanał Kiloński i port-cmentarzysko zatopionych wraków, których maszty sterczą z wody jak krzyże. Potem wyspy duńskie, potem Bornholm. Dopiero szóstego dnia rano z daleka widać Rozewie, a po południu wchodzimy do Gdyni, aby zacumować przy nabrzeżu, na którym leżą w gruzach budynki i urządzenia portowe.

Zatłoczonym pociągami jadę do Warszawy, aby zobaczyć się z Wiktorem Groszem.

Poznałem go przed wojną, podczas Challenge'u w roku 1934, pełniąc obowiązki lotniczego komisarza sportowego tych zawodów międzynarodowych. Był już wówczas znanym dziennikarzem i wydał mi się człowiekiem bardzo sympatycznym, ale ta znajomość nie pociągnęła za sobą trwalszych stosunków. Tym bardziej ujęła mnie jego pamięć i życzliwość.

Warszawa, moje rodzinne miasto... Zburzone, storturowane, wypalone. Ze ściśniętym gardłem idę wąwozami wśród ruin, rozpoznając w nich dawne ulice: Nowy Świat (Chrystus leżący na gruzach u stóp kościoła Sw. Krzyża), Krakowskie Przedmieście (posiekany pociskami hotel Bristol), resztki kolumnady przy Grobie Nieznanego Żołnierza, okaleczony Ogród Saski z połamanymi kikutami starych drzew, „parterowa Marszałkowska”... Więc to tak wygląda! Straszne.

W jakimś ocalałym domu mieści się Ministerstwo Spraw Zagranicznych. W małym pokoiku na końcu korytarza przyjmuje mnie Wiktor Grosz. Pyta, czy go sobie przypominam.

- Oczywiście! I dziękuję za zaproszenie.

Rozmawiamy jeszcze przez chwilę o moich plamach na najbliższą przyszłość.

Potem żegnam się i wychodzę. Chciałbym jeszcze przed wyjazdem do Krakowa załatwić parę spraw bardzo osobistych.

Na Powązkach odszukałem grób Myszki, na cmentarzu ewangelickim - ojca, odwiedziłem wspólną mogiłę na Woli, dokąd przeniesiono zwłoki mojej matki. A potem -

bezsenna noc w pociągu i zamęt myśli o bliskim spotkaniu z chłopcami i z Zosią po tylu latach rozstania.

Ulica Wenecja: to tu, pierwsze piętro. Dzwonię, serce mi bije mocno. Słyszę kroki, otwierają się drzwi. Przystojny chłopak patrzy na mnie przez chwilę.

- Ojciec! - i rzuca mi się w objęcia.

Miał dwanaście, lat, kiedy go tu zostawiłem. Teraz kończy dziewiętnaście...

Chaotyczną rozmowę przerywa korowód znajomych bliższych i dalszych oraz znajomych znajomych, bo lotem błyskawicy po Krakowie gruchnęła wieść, że przyjechałem. Z Anglii! A każdy z tych znajomych ma tam kogoś bliskiego. No, trudno...

Wprawdzie tylko o bardzo niewielu spośród ich bliskich mogę udzielić jakichkolwiek informacji, ale chodzi także o to, jak tam jest, jak było, kto przeżył i kto zginął. Więc opowiadam i pytam na przemian aż do wieczora. Wieczorem przyjeżdża z Zakopanego wezwany telefonicznie `mój starszy syn, Andrzej. Obaj byli w szeregach Armii Krajowej, Leszek jako kurier, Andrzej w leśnej partyzantce na Podhalu. Prawie do świtu słucham opowieści o tym, co tu przeżyli.

Byłem w Polsce dwa tygodnie, wróciłem do Londynu i zastałem tu rodzinę mego brata, jego żonę i trzech synów, których wreszcie po roku starań udało się sprowadzić z południowej Francji. Ale teraz obaj przygotowujemy się do powrotu na stałe do kraju, a w

związku z tym trzeba sprzedać „Trevethoe”.

Załatwia to ten sam agent, który pośredniczył przy kupnie domu. Jest solidny i sumienny. Ceny domów poszły w górę i okazuje się, że za naszą wille możemy otrzymać o kilkaset funtów więcej, niż za nią zapłaciliśmy. W dodatku jest już nabywca, niejaka Mara Gregory, dawno przekwitła, lecz nadal pełna pretensji wdowa po wyższym urzędniku jakiegoś ministerstwa.

Mrs Gregory jest miłośniczką zwierząt, a w szczególności swojej sączki, Petty. Nie wiem, do jakiej rasy należy ta zdegenwowana karykatura psa, Petty bowiem przypomina raczej bawełniany wałek z frędzlami do odkurzania ścian i parkietu, przy czym trudno ustalić na pierwszy rzut oka, gdzie przód, a gdzie tył. Dowiedziałem się natomiast, że jest wybredna, pija tylko mocną herbatę ze śmietanką, jada biszkopty i słodycze, a ponieważ cierpi na obstrukcję, prowadzi swoją panią na smyczy po różnych zakątkach miejskich parków, aby znaleźć miejsce dostatecznie godne i zachęcające do utrudnionego wypróżnienia. Ale w naszym ogrodzie zrobiła kupkę na środku trawnika! Ten doniosły fakt, być może, wpłynął na szybką decyzję Mrs Gregory...

Lecz jest jeszcze jeden szkopuł: w „Trevethoe” mieszka stary kocur, Snor, którego pozostawili tu poprzedni właściciele. Włóczy się po całych nocach, stacza walki z innymi kotami z sąsiedztwa, a nad ranem wraca, wypija mleko i drzemie gdzieś w kącie. Nie lubię kotów, ale przecież użalam się nad jego losem. Może Mrs Gregory - miłośniczka zwierząt -

zgodziłaby się kupić dom wraz ze Snorem?

- Oh, I am sorry, no! W żadnym wypadku!

- Ale dlaczego? On jest w domu spokojny, nie brudzi, nikomu nie przeszkadza i - przecież parni tak kocha zwierzęta, więc...

- Im sorry, no! Petty was never introduced to the cat! That would be a shock for her!

- To cóż ja z nim zrobię?

- Och, może pan kazać go uśpić. Weterynarz zrobi mu zastrzyk, pan wie, to śmierć zupełnie bezbolesna...

Hm... Oczywiście: lepiej zgładzić kota, niż zaryzykować nerwowo wstrząs u rozkapryszonej suczki przy pierwszym spotkaniu. Widocznie miłość do zwierząt objawia się dość rozmaicie wśród egzaltowanych przedstawicielek londyńskiej society. Kiedy jedna z niemieckich bomb trafiła w przytułek dla wysłużonych koni, oburzenie Anglików było wyższe niż wówczas, gdy od bomb Luftwaffe zginęło sześć-dziesięcioro dzieci w ochronce pod Londynem...

Niewątpliwie takie objawy można uznać za dziwaczne i przesadne. Lecz historyczne stare panny i wędzące wdowy oraz ich pieski znajdują się z pewnością także w innych krajach, natomiast ogólna, powszechna opieka ludzka nad zwierzętami i ptakami niestety poza Wielką Brytanią wiele pozostawia do życzenia...

Tak czy owak, w sierpniu „Trevethoe” przeszła na własność Mrs Gregory, Tadeusz ulokował żonę i dzieci w domu któregoś ze swych kolegów marynarzy, my znaleźliśmy tymczasowe mieszkanie u moich tutejszych wydawców, a sprzedażą mebli zajęło się przedsiębiorstwo aukcyjne. Pozostało mi jeszcze formalne rozwiązanie stosunku służbowego z Królewskimi i Polskimi Siłami Powietrznymi, czyli demobilizacja.

Cała ta sprawa odbywa się mniej więcej w sposób następujący: Podpisuję i składam w Dowództwie Lotnictwa deklarację, że z dobrej i nieprzymuszonej woli chcę wyjechać na stałe do Polski, po czym otrzymuję zalakowaną kopertę z dokumentami personalnymi i służbowy bilet na przejazd do polskiej stacji zbornej w Dunholm Lodge. Tam bez pośpiechu należy zdać ekwipunek służbowy, pobrać należną odprawę i gażę za dwa miesiące naprzód (czekiem na bank w Londynie, który dotąd prowadzi konto moich poborów), a także dwumiesięczną porcję papierosów, czekolady i konserw. Nie mam ekwipunku służbowego, nie zamierzam dygować w walizce konserw, nie palę najtańszych papierosów Woodbine, więc zabiegam tylko cztery tabliczki czekolady i zwiedziwszy wszystkie trzy saloon-bary miasteczka Dunholm Lodge idę do miejscowego kina, bo partia wraz ze mną demobilizowanych lotników dopiero nazajutrz odjedzie do centralnego obozu demobilizacyjnego RAF-u pod opieką jednego z tutejszych oficerów.

Nocujemy w barakach z czysto zaścielonymi łóżkami, rano można wziąć natrysk i umyć się w łaźni, zjeść śniadanie w mesie, a potem podjeżdżają autobusy i odwożą nas na dworzec.

Sześć godzin pociągiem na drugi koniec Anglii, na stacji znów autobusy, znów bardzo przyzwoite kwatery w barakach, a w miasteczku takie same saloon-bary, tea-roomy i kino, niestety z tym samym filmem.

Centralny obóz RAF może pomieścić trzydzieści tysięcy ludzi. Całe miasto baraków z mesami oficerskimi i podoficerskimi, z jadalniami dla szeregowców, z kościołami różnych wyznań, szpitalami, teatrem żołnierskim, kantynami, nie mówiąc już o wojskowej straży pożarnej, czytelnich, łaźniach, boiskach sportowych i pływalni. Bogata jest ta Wyspa Ostatniej Nadziei, jakkolwiek prasa martwi się, że imperium diabli wezmą...

Demobilizują się tu lotnicy ze Zjednoczonego Królestwa, z dominiów i kolonii, Francuzi, Holendrzy, Czesi i Norwegowie. Polacy przybywają tylko na jeden dzień: po ubrania cywilne. Inni na dni kilka lub kilkanaście, bo czekają tu na transporty do stron rodzinnych, rozsianych po wszystkich kontynentach świata.

Trzeba przyznać, że organizacja jest wzorowa. Wydawanie ubrań odbywa się w ogromnym hangarze, według przygotowanych zawczasu spisów i kartotek. Przy wejściu oddaję legitymację wojskową i otrzymuję w zamian zaświadczenie o demobilizacji oraz kartę zaopatrzenia. Potem fachowcy biorą miarę i określają parametry mojej budowy, która ma symbol 38-long, i kierują mnie w głąb hangaru korytarzem wśród przegród urządzonych na wzór boksów w stajni. Każda taka przegroda ma numer odpowiadający wielkości ubrania, w każdej na wieszakach wisi paręset garniturów w paski, w kratkę, w jodełkę, z sukna lub z samodziału, w średnim lub nawet w dobrym gatunku. Przy każdym stoisku jest lustro i urzęduje cywilny krawiec, który pomaga przymierzać, wybierać,

doradza i zachęca, jak w prywatnym magazynie z gotową odzieżą! Gdy klient się zdecydował, w karcie zaopatrzenia przybywa stempel i ubywa z niej odpowiedni kupon, a potem w kolejnych stoiskach podobnie wybiera się płaszcz, kapelusz, bieliznę, krawat i obuwie. Obszedłszy w ten sposób dokoła wnętrza hangaru, trafiam do paczkami, gdzie cały dobytek pakują mi do kartonowego pudła, wypisują na nim moje nazwisko, z uprzejmym uśmiechem życzą mi szczęśliwej podróży i otwierają przede mną drzwi wyjściowe.

Cała ta operacja trwała niespełna godzinę, a strumień klientów płynie między stoiskami nieprzerwanie od ósmej rano do ósmej wieczorem, i takich hangarów jest tu kilkanaście. Obsługują one codziennie po kilka tysięcy ludzi opuszczających szeregi RAFu.

Ale nie koniec na tym. Wychodząc z hangaru, zdemobilizowany już lotnik spostrzega napis na dużej tablicy: „Wstąp do kantyny na pożegnalną filiżankę herbaty z biszkoptem; bezpłatnie!” A przed kantyną czeka ciężarowy samochód, do którego wrzuca się kartonowe pudło, aby po owej herbacie pojechać autobusem na dworzec i odebrać je tam z przybyłej jednocześnie ciężarówki. I nic człowiekowi nie ukradną!

W drugiej połowie września 1946 mamy już załatwione wszystkie formalności związane z wyjazdem na stałe do Polski oraz zakończone wszelkie sprawy materialne i osobiste. Nie czekamy na bezpłatny transport repatriacyjny, bo to trwa parę tygodni, tylko wykupujemy karty okrętowe na s/s „Śląsk” i żegnamy, Wyspo Ostatniej Nadziei!

Zostawiam tu kilku dobrych przyjaciół i wielu kolegów, przeważnie z lotnictwa; trochę cywilnych znajomych - Anglików i Szkotów oraz Polaków. Co prawda niektórzy spośród tych ostatnich to „nieprzejednani”: uważają mój powrót do kraju za zdradę narodową, podejrzewają, że komunistyczny rząd mnie przekupił, i przestali mi się kłaniać, ale takich jest zaledwie paru.

Zostawiam też za sobą przebyte troski, rozczarowania i trochę goryczy, że odsunięto mnie od latania, podczas gdy jako piloci bojowi latali: starszy ode mnie Stefan Pawlikowski i niewiele młodszy stażem w lotnictwie Bogdan Orliński. Ale nie można za wiele żądać od przychylnego losu.

Zabieram do Polski dwie napisane tutaj książki, znacznie lepsze niż wszystko, co napisałem przedtem, oraz obfity materiał do napisania kilku następnych.

Conrad był marynarzem przez szesnaście lat. Ileż wspaniałych powieści i nowel, których ogólnym tłem jest morze i żegluga, napisał rozstawszy się ze swym zawodem!

Oczywiście nigdy nie dorównam Conradowi, jakkolwiek byłem pilotem przez łąt dwadzieścia i lotniczym korespondentem wojennym jeszcze przez sześć następnych, bo przecież do tworzenia arcydzieł pisarskich nie wystarczy nawet najlepsza znajomość sztuki latania. Conrad był wielkim pisarzem. Tylko tacy jak on potrafią zamysł autorski wcielić w doskonałą formę, przedstawić i wyrazić wszystko to, co przedstawić chcieli i tak, jak chcieli.

Zdaję sobie sprawę, jak bardzo mi do tego daleko i o ile moje zamysły autorskie są

uboższe od zamysłów Conrada. Ale będę pisał nadal, tak jak umiem, tym piórem, które mi zostało ze skrzydeł - w pogoni za ową najlepszą formą, która - jak cień - nieustannie mi się z rąk wymyka.

Część trzecia

Po burzy

12.

Wydawnictwo AWIR w Katowicach powstało z prywatnej inicjatywy, w parę tygodni po wyzwoleniu tego miasta spod okupacji hitlerowskiej. Jego założyciel, Zbigniew Mokrzycki, człowiek bardzo obrotny i zaradny, nie zamierzał bynajmniej wydawać książek.

AWIR - Agencja Wydawnictw i Reklamy - zajmowała się przede wszystkim właśnie reklamą: afisze, ogłoszenia umieszczane w oknach tramwajów, ulotki zachwalające towary, anonse filmowe, jakieś broszurki, programy teatralne itd. Lecz przypadek zrządził, że Mokrzycki był jednym z pierwszych czytelników dwóch książek, które już wiosną roku 1946 dotarły z Wielkiej Brytanii do Polski: „Żądła Genowefy” i „L - jak Lucy”.

Postanowił je wydać i osiągnął sukces: sto tysięcy nakładu w ciągu paru miesięcy!

Wkrótce AWIR przekształcił się w duże wydawnictwo, zdobywając wielu poczytnych autorów, m.in - Kazimierza Koźniewskiego, Edmunda Osmańczyka, Wojciecha Żukrowskiego, Gustawa Morcinka, Magdalenę Samozwaniec, Wiecha, A. Hoffmeistra i innych. Barwne obwoluty i okładki projektowali znakomici graficy: Józef Mroszczak i Gwidon Miklaszewski, a książki szły jak „rąbanka” za okupacji...

Po dłuższych poszukiwaniach, wahaniach i naradach postanowiliśmy osiedlić się w Zakopanem i kupiliśmy tam willę „Texas” od miejscowego notariusza, pana W. Prawdę mówiąc ów budynek w dużej mierze usprawiedliwiał swą egzotyczną nazwę: bardziej przypominał typowy zajazd z filmowego westernu niż willę. Zbudowany był wprawdzie góralskim sposobem z belek układanych na zrąb, lecz nie w stylu podhalańskim, tylko barakowo-pudełkowym, z płaskim dachem... Wyglądało to raczej upiornie, ale po otynkowaniu i dodaniu tarasu na parterze oraz dużego balkonu na piętrze wyładniało i tylko wśród najbardziej zagorzałych „ochroniarzy” tatrzańskich budziło niechęć swym nowoczesnym, nieregionalnym charakterem. Za to było wygodne, miało dwie łazienki, centralne ogrzewanie, a wewnątrz już całkiem stylowo oszalne polerowanymi deseczkami.

Uporawszy się z tymi zmianami, instalacjami i przeróbkami, a także z uporządkowaniem otoczenia, założeniem siatki ogrodzeniowej, rozplanowaniem ogrodu i wykonaniem kwietników, zacząłem się rozglądać za jakimś samochodem, aby się uniezależnić od kiepskiej komunikacji autobusowej i kolejowej z Krakowem.

O kupnie nowego samochodu nie mogło być mowy: wozy importowane przydzielano wyłącznie władzom i urzędom. Ale okupanci pozostawili w Polsce sporo samochodów (co prawda mocno sfatygowanych), które zaraz po wyzwoleniu sprzedano z licytacji osobom prywatnym. Od jednego z takich szczęśliwców nabyłem kabriolet DKW

Meislerklasse, który miał na liczniku zaledwie sześćdziesiąt tysięcy kilometrów, lecz z pewnością przejechał cztery razy tyle.

Oczywiście ten wehikuł - podobnie jak dom - trzeba było poddać generalnemu remontowi, a nawet po remoncie należało się liczyć z poważnym ryzykiem awarii,

zwłaszcza na dłuższych trasach.

Ale jeździliśmy: na Wystawę Ziem Odzyskanych do Wrocławia, do Gdyni, do Warszawy i przede wszystkim na polowania, z kolei bowiem kupiłem bardzo dobrą strzelbę (dwunastkę Scholberga) i zostałem członkiem krakowskiego koła łowieckiego im. św. Huberta.

Nasze brytyjskie oszczędności wystarczyły zaledwie na kupno domu. Pieniądzy na dalsze inwestycje dostarczało Wydawnictwo AWIR. W latach 1946-1948 oprócz „Żądła Genowefy” i „L - jak Lucy” Mokrzycki wydał trzy tomy moich opowiadań i reportaży oraz cztery wznowienia książek napisanych przed wojną.

W Zakopanem mieszkają stale trzech pisarze, których nazwiska zaczynają się na M: Ludwik Hieronim Morstin, Kornel Makuszyński i Janusz Meissner. Wszyscy trzech są ceprami, Morstin bowiem urodził się w Pławowicach (powiat miechowski), Makuszyński pochodzi ze Stryja (Podole), a Meissner z Warszawy. Nb. ceper to w gwarze góralskiej właśnie przybysz z innych stron, który tu przywędrował, aby pracować na chleb powszedni, a nie gość przyjeżdżający do pensjonatu lub domu wczasowego na krótki pobyt.

Otóż tych trzech ceprów łączy zażyła przyjaźń, szczególnie zaszczytna dla ostatniego, młodszego - wiekiem od każdego z pozostałych o lat kilkanaście, nie mówiąc już o randze w literaturze.

Trzej panowie „M” spotykają się codziennie przed południem w kawiarni „Kryształowa” przy stałe zarezerwowanym stoliku w loży pod oknem, a potem przysiadają się tam ich miejscowi znajomi: adwokaci - Tadeusz Hubert i Ursel, lekarze - Leon Bocheński, Osiński i Talewski, przedstawiciele „prywatnej inicjatywy” - Remigiusz Iżyk (wytworny pensjonat), Marian Wiesiołek (instalator elektrotechnik), „Bodzio”

Donigiewicz (właściciel jeszcze nie upaństwowionej apteki), Edward Wilga (b. trener narciarski), Adam

Woźniak (dzierżawca dansingu „Watra”) oraz b. ziemianin, a obecnie pracownik handlu miejskiego, bardzo miły Tadeusz Wąsowicz, znakomity gracz w brydża i prawdziwy dżentelmen.

Omawia się sprawy bieżące (Zakopanego i Rzeczypospolitej Ludowej), powtarza się zasłyszane plotki i słucha wspomnień Kornela o literatach, poetach i malarzach Młodej Polski, o wydawcach.! aktorach, o libacjach w słynnej niegdyś (a dziś podupadłej) restauracji Karpowicza, której drewniana weranda próchnieje na wprost okien „Kryształowej”, po drugiej stronie Krupówek, a także o góralach, których Kornel uważa za najtęższy (fizycznie) odłam narodu polskiego.. Na dowód tej nadzwyczajnej ich tężyzny i odporności Kornel z całą powagą przytacza następujące zdarzenie, w którym i moja osoba odgrywała niejaką rolę.

Jest piątek; w Zakopanem dzień targowy. W południe przyjeżdżam na Krupówki, do apteki, zęby zamówić pół litra kwasu siarkowego do akumulatora mojej zdychającej

Dekawki. (W owych czasach istotnie kwas można było dostać tylko w aptekach, i to po kumotersku.)

- Dobrze - mówi Bodzio Donigiewicz (pan magister). - Proszę się zgłosić za pół godziny, sam panu przygotuję.

Następnym klientem jest gazda, który przyjechał na targ z Czarnego Dunajca.

- Wicie, panie aptekarzu, kiebyście mi tyz przyrzadzili co na przecyszenie. Ino coby mocne było, bo mnie zaparło jak diobli.

- Ano dobrze. Za pół godziny będzie gotowe.

Po upływie półgodziny zgłaszam się, otrzymuję półlitrową butelkę, płacę, odjeżdżam na ulicę Kościuszki (bo postój na Krupówkach jest wzbroniony) i dolewam kwasu do mdlejącego akumulatora. Ale on - zamiast ożyć - całkowicie wysiada...

Podejrzewając omyłkę, ostrożnie wącham resztę „kwasu” pozostałą w butelce: pachnie jakimiś ziołami... Więc pędzę z powrotem do apteki.

- Co mi pan tu dał?!

Bodzio też kieruje się zmysłem powonienia, kiwa głową, przeprasza: to rzeczywiście jest ekstrakt cassia angustifolia, nie kwas siarkowy.

Wtem robi się błąd, oczy stają mu w ślup:

- Rany boskie! Gazda zabrał pańską butelkę z kwasem!

- No to leć pan go szukać, bo przecież mu spali przełyk i wnętrzności!

„Poleciał”. Ale gazdy nie znalazł, bo jak znaleźć takiego na targu? Zresztą skoro gazda wstąpił do apteki, to już pewnie przedtem sprzedał, co miał sprzedać, kupił, co miał

kupić, i albo siedzi w karczmie i pije, albo wrócił do domu... A następny targ w Zakopanem dopiero we wtorek. Cztery dni piekielnej niepewności...

Lecz we wtorek koło południa gazda wchodzi do apteki zdrów i żywy. Pochwalił Pana Boga i powiada tak:

- Wicie, panie aptekarzu, dobre było. Mocne było. I nawet na parę dni pomogło.

Ale jeden feler to mo. Wicie, co wiatер pusce, to psia jucha dziurę w gaciak wypali!

Cobyście mi tego więcył nie dali, ino coby było słabse!

Inny gazda (rzekomo z Poronina), zrozpaczony jakimś niepowodzeniem, postanowił się powiesić. Wybrał w tym celu pochyłoną nad szkarpą starą sosnę, zarzucił

sznur na gałąź, założył pętlę na szyję i skoczył. Ale gałąź się złamała, samobójca stoczył

się po piargu i wyrznął łbem o ślup telefoniczny, który się przewrócił.

Pozbierał się, zły, że będzie musiał zapłacić za szkodę, i powiada: - Cie wcióomości! Niewiela brakowało, żebyk się zabił!

Tadzio Hubert (adwokat), drobny, ciemnowłosa, kędzierzawy, o czarnych Oczach, też ma przeważnie klientów górali. Broni przed sądem gazdę, którego pewna dziewczyna z Zakopanego oskarża o ojcostwo swego dziecka i żąda alimentów.

Sprawa jest skomplikowana, istnieją poszlaki, że gazda rzeczywiście jest ojcem noworodka, ale - jak zwykle w takich wypadkach - brak świadków, więc sąd zarządza zbadanie grupy krwi u dziecka i u gazdy. Grupa krwi okazuje się ta sama i gazda sprawę przegrywa.

Wychodzą pod rękę z adwokatem po tej klęsce, żeby się pocieszyć w „karanie”, i gazda mówi:

- Wicie, panie mecenasie, trudno: bede płacił, bo tu się apelacyja na nic nie zda.

Ale patrzecie sie, jaka to wej sprawiedliwość w tej nasej ludowej ojczyźnie: wicie, skąd mi te bezkurcyje krew brali? Z palca!

Śmiejemy się wszyscy (najgłośniej Hubert, który dopiero tu, w „Kryształowej”, dowiedział się o całej sprawie). Ale dyrektor Szpitala Miejskiego, świetny chirurg i przemiły kompan, dr Leon Bocheński, zwraca uwagę Kornelowi, że w takich okolicznościach nie pobiera się krwi z palca, tylko z tętnicy skroniowej.

„Mistrz” ma gotową odpowiedź:

- A cóż ja na to poradzę, mój kochany? To przecie gazda zełgał, nie ja!

Wieczorami Kornel i większość jego satelitów z „Kryształowej” grywają w brydża w Klubie Zakopiańskim. Jeżeli satelici się spóźniają, mistrz daje się namówić na partyjkę kierek i wtedy jego partnerką bywa Maryta B., bardzo miła osoba o ogromnej tuszy i jeszcze większej pogodzie ducha. Maryta zresztą stale przegrywa, więc Kornel ją ostrzega: - Marytko, jak tak dalej pójdzie, to pani nawet majtki do mnie przegra!

- I cóż by mistrzowi przyszło z moich majtek?

- Phy, dałbym harcerzom. Mieliby namiot na sześciu ludzi.

Kornel lubi (i umie) dobrze zjeść i wypić, ocenia wysoko moje domowe nalewki i zna się na gatunkach i rocznikach win. Bywa u nas z żoną Janka i my bywamy u nich w mieszkaniu o ścianach szczelnie zawieszonych obrazami znanych polskich malarzy, o antycznych meblach, półkach z książkami i gablotach wypełnionych starą porcelaną. Janka bardzo dba o męża, świetnie gotuje, pilnuje, aby regularnie brał zastrzyki i lekarstwa przeciw cukrzycy, na którą choruje.

Ludwik Hieronim Morstin jest drobny, ma pomarszczoną inteligentną twarz i prawdziwie ludzką życzliwość dla wszystkich - życzliwość, która wygląda mu z wesołych oczu. Zamiast „r” wymawia „ł” i miewa nieporozumienia z telefonistkami z międzymiastowej, ilekroć zamawia rozmowę z Krakowem, one bowiem utrzymują, że z całą pewnością w Polsce nie ma Kłakowa...

Profil jego pięknej żony (także Niny) można do dziś oglądać na przedwojennych srebrnych pięcio-i dziesięciozłotówkach.

Kornel opowiada, jak doszło do zaręczyn i małżeństwa tych dwojga jakże różniących się urodą zewnętrzną ludzi: Ludwik nie śmiał oświadczyć się pięknej pannie z sąsiedztwa, która nie zwracała na niego szczególnej uwagi, ale wynajdywał różne preteksty, aby tam jak najczęściej bywać. M.in. kupił młodą klacz z tamtejszej stajni i nazajutrz, w upalne letnie przedpołudnie, pojechał na niej na oklep do jeziora, żeby ją tam pławić. Klacz była trochę bojaźliwa i narowista, więc - by ją zachęcić do kąpieli - rozebrał

się do naga i noga za nogą prowadził wodzami na głębię. Wykąpali się oboje, przepłynęli na drugą stronę i tu opadły ich gzy. Klacz poniosła - prosto do dawnej stajni, a po drodze przed gankiem dworu zrzuciła jeźdźca, który utknął pośrodku róż kwitnących na gazonie.

- Nie wiem, co Nina tam wtedy zobaczyła - mówi Kornel. Dość, że Ludwik zaczął jej się szalenie podobać i prędko za niego wyszła...

Podobnie jak z Makuszyńskimi i Morstinami, zaprzyjaźniliśmy się z dr. Leonem Bocheńskim i jego żoną, Stenią. Przyczynił się do tego pewien zabieg chirurgiczny wykonany na mojej osobie przez Leona, a następnie znacznie poważniejsza operacja, której byłem świadkiem.

Chodziło mi o słuchowisko radiowe pod takim właśnie tytułem, słuchowisko, którego puentę stanowiła operacja wyjęcia kuli z kręgosłupa. Chciałem coś takiego zobaczyć, żeby moja „Operacja” była realistyczna i „fachowo podbudowana”.

Oczywiście nie można było czekać na pacjenta postrzelonego w kręgosłup, bo takie wypadki nie zdarzają się co tydzień, nawet na weselach góralskich. Dlatego Bocheński zaprosił mnie na transplantację kości z goleni do vertebra, czyli kręgu lędźwiowego. Było to dla mnie widowisko „mrozące krew w żyłach”, a pod koniec trochę mi zmiękły nogi w kolanach i pot wystąpił na czoło, ale przecież jakoś wytrzymałem nie przysparzając nikomu kłopotu. Operacja trwała zresztą zaledwie pół godziny, a pacjent po kilku dniach wypił głębszego kielicha z chirurgiem, który go operował, i ze świadkiem, który się tej rzeźni przyglądał.

Oczywiście oprócz tych i kilku innych miejscowych prominentów są także „goście”: uwielbiany przeze mnie poeta Julian Tuwim brat-łata Władek Broniewski, Bogdan Pniewski z żoną, pan Tadeusz Breza z żoną, pan Antoni Słonimski z żoną, gen.

Mond, Czesław i Alina Centkiewiczowie, Gałczyńscy, Irena Krzywicka, znany aktor (i autor sceniczny) Roman Niewiarowicz, Janusz Warnecki, Stefan Wiechecki z żoną, Kisiel i „kochany „wydawca” Zbyszek Mokrzycki.

Zawsze ich gościmy w „Texasie”, z prawdziwą przyjemnością, podobnie jak innych zapraszanych przyjaciół i bliskich członków rodziny, ale mamy także licznych dalszych znajomych, którzy ni stąd, ni zowąd „wpadają” do nas na parę godzin, wprowadzając nieład do naszego trybu życia. Całej Polsce zdaje się, że jak ktoś mieszka w Zakopanem,

to nie ma innych zajęć poza miejscowymi rozrywkami i pogaduszkami. Więc aby się jakoś obronić przed ustawicznymi odwiedzinami i znaleźć czas na pracę -

wywiesiłem na drzwiach wejściowych napis: „Nie przyjmuję interesantów i wizyt nie zapowiadanych telefonicznie”.

Połowa „Polski” się obraziła, reszta telefonuje i od biedy można wytrzymać.

Jerzy Borejsza, naczelny dyrektor wydawnictwa „Czytelnik” w Warszawie, z wielkim zapałem prowadzi akcję wieczorów autorskich” poprzez swoje delegatury wojewódzkie. Ponieważ wydał jedną z moich książek, zaangażował i mnie. Ba, wysłał mnie jako forpocztę kulturalną do najtrudniejszych zakątków Polski, na „dziki zachód”, w Szczecińskie, Zielonogórskie i Koszalińskie (dokąd nikt nie chce jechać!), żebym tam niósł

kaganek kultury i czytelnictwa.

Jadę. Zawieram umowę na trzydzieści-czterdzieści takich spotkań i objeżdżam powiatowe miasta i miasteczka. Biję wszystkie rekordy: na Śląsku trzydzieści poranków i wieczorów w dwa tygodnie, na Pomorzu czterdzieści (a w samej tylko Bydgoszczy jednego dnia pięć!), w Białostockiem też ponad trzydzieści...

Czasem jest przyjemnie: znakomita, spragniona żywego słowa publiczność, (natychmiast reagująca śmiechem na każdy dowcip i roniąca łzy wzruszenia, jak np. w Zamościu, w Klubie Prawników, gdzie spóźniłem się o trzy godziny wskutek awarii autobusu, którym miałem przyjechać ze Szczeczeszyna. Czekali! Nie obrazili się! Nie było końca rzeczowej, inteligentnej dyskusji. Na przykład w Opolu, gdzie młodzież licealna siłą weszła na przepełnioną widownię teatralną i przez parę godzin stała, żeby mnie słuchać.

Ale jakże często bywa zupełnie inaczej, kiedy organizatorzy chcą odfajkować imprezę, nie troszcząc się ani o publiczność, ani o prelegenta! Zaklina mnie taki w imieniu „społeczeństwa stęsknionego za kulturą”, żebym przyjechał, „nadmienia”, że absolutnie wszyscy obywatele jego miasta „nalegają” i „błagają”, że to będzie niezapomniany dzień w ich życiu itp. Nie wierzę, ale przyjeżdżam.

Wieczór zaczyna się z godzinnym opóźnieniem, bo „u nas tylko kino zaczyna się punktualnie”. Na sali dokazuje zgraja dzieciarni po dziesięć-dwanaście lat, jakkolwiek zapowiedziałem, że rozporządzam programem dla dorosłych i starszej młodzieży. Jakaś nieszczęsna wychowawczyni usiłuje uspokoić tę hałastę, kilku obywateli na bańce pochrapuje w ostatnich rzędach albo bełkoce i spiera się między sobą diabli wiedzą o co, a całe to zbiegowisko przypuszcza, że będę pokazywał sztuki magiczne albo opowiadał

bajki... Stęsknione społeczeństwo, młodzież licealna i robotnicza i „wielbiciele mojej twórczości” zawiedli...

Doskonale wiem, dlaczego zawiedli: w mieście nie ma ani jednego afisza, licea nie zastały zawiadomione na czas, społeczeństwo poszło na mecz albo na wódkę, a znakomity organizator w ostatniej chwili spędził na salę dzieciaki z paru klas powszechniaka.

Teraz wchodzi na podium i bredzi, że „mamy zaszczyt”, że „bohaterski lotnik”, że „wszyscy go znamy z jego wspaniałych książek”, przy czym nie pamięta ani jednego tytułu i myli mnie z Fiedlerem.

Zaczynam mówić... jak do kołków w płocie! Wysilam się, robię co mogę, ale to na nic. Jakiś pijak mi przerywa, dzieci się nudzą, spacerują między rzędami krzeseł i tylko dwoje młodych ludzi wstydzi się za tę publiczność, za powiatowego delegata od kultury i za całe miasto: po skończonej prelekcji wyrażają mi ubolewanie...

Albo na przykład w Makowie. Prezydium MRN przypuściło do mnie bezpośredni szturm czołowy i oskrzydliło mnie przez Zarząd Związku Literatów, że nie zaczną beze mnie „Dni Oświaty i Książki”, więc żebym przyjechał, choćby po oficjalnym zakończeniu w całym kraju owych „dni”. Maków czeka na mnie i swoje „dni” zacznie, dopiero jak przyjadę. No cóż? Trudno odmówić takiemu zaproszeniu. Pojechałem 19 maja.

Rzeczywiście, była inauguracja, pochód z orkiestrą, transparenty i nawet aż dwa afisze o spotkaniu ze mną w świetlicy Domu Kultury o godzinie 16.00. Wprawdzie o 16.00

świetlica była zamknięta na kłódkę i miłe panienki z Domu Książki szukały po całym mieście kierownika, bo przydzwigały stos moich książek i nie mogły urządzić stoiska, ale w pół godziny później kierownik się „znalazł” (grał w orkiestrze na trąbie). Tylko że oprócz niego znalazł się także nie zapowiedziany żadnymi afiszami drugi prelegent: kolega Witold Zechenter...

Skąd? Bardzo proste: ja zostałem zaproszony „po linii” Miejskiej Rady Narodowej, on „po linii” Powiatowej. Prezydium tych dwu szanownych rad jakoś nie uzgodniły z sobą całej imprezy (jakkolwiek mieszczą się przy tej samej ulicy) i stąd takie zaskoczenie: dwa grzyby w barszczu kulturalno-oświatowym...

No cóż, Maków duże miasto: cztery tysiące osiemset mieszkańców, i każda rada ma swoje kłopoty, a tu jeszcze uzgadniać terminy przyjazdu jakichś tam literatów?! Dość, że przyjechali, impreza kulturalna się odbyła i spokój przez cały rok, aż do następnych „dni”. A szkoda, bo młodzieżowa publiczność w tym nie bardzo podłym mieście jest dobra...

Moim zdaniem jakie takie korzyści z imprez tego rodzaju osiągają czytelnicy już wyrobieni, odczytani, których interesuje warsztat twórczy pisarza i on sam. Ale takich czytelników na „dzikim zachodzie” lub w zabitych deskami miasteczkach spotyka się niewiele. Z drugiej strony ma słuszność Antoni Słonimski, który mówi: „Mogę śmiało powiedzieć, że znam Conrada, bo czytałem jego książki i myślałem nad nimi. Pisarze wszystko, co nas może interesować, wszystko, co jest dla nich najważniejsze, umieszczają w swoich książkach. Gdybym spędził wieczór w towarzystwie Conrada, a nie czytał jego książek, tyle bym wiedział o nim, co Chesterton albo Tomasz Mann wiedzą o mnie”.

Inna kategoria to czytelnicy początkujący, tacy których interesuje wyłącznie fabuła książki. Chcą po prostu zobaczyć na własne oczy, jak wygląda ten facet, który to wszystko wymyślił, mniejsza o to, co tam gada na swoim wieczorze...

Wreszcie organizatorzy imprezy, nauczyciele poloniści, działacze i pracownicy kulturalno-oświatowi: jedni ideowi, zamiłowani w swojej pracy, inni tylko „wykazujący się”, że plan został wykonany i odfajkowany.

Autor najczęściej nie ma żadnych korzyści, bo wyjazdy odrywają go od pracy i tematu, w którym aktualnie tkwi i do którego niełatwo powrócić, bardzo zaś rzadko dowiaduje się przy okazji czegoś naprawdę pożytecznego dla siebie. Chyba że chodzi mu o propagandę własnych utworów albo o poklask publiczności. Ale - że znów zacytuję znakomitego kpiarza, Antoniego Słonimskiego - „Na poklasku’ zależy tylko grafomanom.

Prawdziwy artysta leci wyłącznie na forszę”. A tej spotkania autorskie przynoszą niewiele.

Z tych wszystkich względów po okresie pionierskim tylko wyjątkowo przyjmuję zaproszenia na pojedyncze wieczory autorskie, jeżeli jestem pewien, że trzeba pojechać, aby trochę dopomóc jakiemuś samotnemu działaczowi w jego pracy nad podniesieniem kultury i czytelnictwa, bo taki przyjazd podobno czasem pomaga.

Film Polski w osobie pana F. zwrócił się do mnie o napisanie scenariusza o statku szkolnym „Dar Pomorza”. Żeby było dużo plenerów, młodzież, przygoda. Zawarłem umowę i przede wszystkim pojechałem na dziesięć dni do Szczecina, żeby porozmawiać z dowódcą i oficerami, zapoznać się bardzo dokładnie ze statkiem, zdobyć plan całego ożaglowania i wszystkich pomieszczeń, program wyszkolenia itp. Potem napisałem „bajeczkę”, czyli szkic fabuły i wymyśliłem postaci sześciu chłopców, głównych bohaterów.

Panu Fo się to podobało, więc w ciągu dwóch miesięcy zrobiłem scenariusz, który mu się podobał znacznie mniej, bo zażądał licznych zmian i przeróbek.

To i owo zmieniłem, przerobiłem, scenariusz w drugiej wersji został poddany osądowi kolegium i wrócił do mnie po nowe zmiany. Ale tym razem stanowczo odmówiłem: po prostu moja praca nie opłacała mi się za ustalone honorarium. Więc zawarto ze mną dodatkową umowę i dodano mi do pomocy rutynowanego scenarzystę, który jednak wkrótce został aresztowany i osadzony w ciupie za jakieś machlojki walutowe i bodaj nawet szpiegowskie... Wtedy przyjechał z Warszawy inny spec od scenariuszy, sam Anatol Stern, kierownik literacki zespołu pana F. Bardzo nam się przyjemnie rozmawiało (ale na inne tematy), a po dwóch tygodniach pan Anatol uznał, że właściwie pierwsza wersja jest znacznie lepsza od drugiej, a już na pewno od trzeciej, którą zdążyłem napisać w połowie. Napisałem więc czwartą wersję, zbliżoną do pierwszej, ale tymczasem w zespołach filmowych nastąpiły zmiany i mój scenariusz znów wrócił do mnie z uwagami i żądaniem przeróbek.

Miałem zupełnie dosyć: zmian, przeróbek, doradców, pana F. i współpracy z filmem. Ze znacznie rozszerzonego scenariusza powstała w rok później powieść dla młodzieży pt. „Sześciu z Daru Pomorza”. Osiągnęła do roku 1957 w Polsce nakład dziewięćdziesięciu tysięcy egzemplarzy, a w przekładzie niemieckim (w NRD) -

pięćdziesiąt tysięcy.

Tymczasem mój główny wydawca, Zbyszek Mokrzycki, „wymyślił”, że ze względów politycznych, aby zrównoważyć coraz nowe wydania „Żądła Genowefy” i „L -

jak Lucy”, powinienem napisać książkę o działaniach bojowych Pierwszego Pułku Myśliwskiego „Warszawa” utworzonego w Związku Radzieckim.

Zgodziłem się; nie ze względów politycznych, tylko dlatego, że o szlaku bojowym tego pułku, od Warki po Berlin, nikt jeszcze nic nie napisał, a przecież krew przelana przez polskich lotników na każdym froncie miała jednakową wagę.

Zgodziłem się, zdając sobie sprawę ze wszystkich trudności, jakie mnie czekają: mogłem się oprzeć tylko na dokumentach i ustnych relacjach uczestników tych walk.

Atmosfera, klimat panujący w pułku, konflikty i nastroje musiały pozostać dla mnie wielką niewiadomą. Mogłem ich się tylko domyślać i doszukiwać w rozmowach z ludźmi, którzy przez, to przeszli.

Byłem w pułku parę tygodni i wyciągałem z pilotów, co tylko mogłem, ale to naprawdę nie było łatwe, jakkolwiek przyjęto mnie tam życzliwie i nawet serdecznie jak dobrego kolegę.

Tak powstała niewielka książeczka; wydała ją „Prasa Wojskowa” (przekształcona później w potężne Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej).

Pod koniec roku 1948 AWIR-owi zagroziło upaństwowienie i Mokrzycki, któremu zresztą proponowano kierownicze stanowisko w tym wydawnictwie po reorganizacji, postanowił drapnąć za granicę. Zrobił to w zupełnej tajemnicy, wywożąc żonę z dziećmi (i nawet z pieskiem) do Szwecji.

AWIR dogorywał pod dyktando jego brata jeszcze przez rok i nawet przygotował nowe wydania paru moich książek, ale wreszcie został przejęty przez Państwowy Instytut Wydawniczy, a reszta moich wznowień wprost z magazynów poszła na przemiał do fabryk papieru.

Był to w literaturze okres „socrealizmu” i kierowania twórczością pisarską. Jedno i drugie nie bardzo się udawało.

Aby nas przecież zachęcić do owej socrealistycznej twórczości współczesnej, ministerstwo wyasygnowało spore fundusze na staże literatów w fabrykach i zakładach produkcyjnych. Mieliśmy tam przebywać od kilku tygodni do kilku miesięcy, zapoznawać się z życiem, pracą, problemami i realiami środowiska robotniczego, a następnie tworzyć arcydzieła na miarę Żeromskiego i Prusa.

Celem obsadzenia owych stażów - kto do fabryki obuwia, kto do huty, a kto na budowę - i rozdziału stypendiów zwołano do Warszawy zjazd ewentualnych kandydatów.

Odbyło się to zbiegowisko w Domu Literatury, gdzie najpierw pisarz nie znany, pan Grzegorz L., odczytał mętny referat o naszych powinnościach „socjalistycznych inżynierów duszo „zamówieniu społecznym na dzieła o szarym człowieku i jego pracy”, a potem na podium wszedł młody człowiek, delegat ministerstwa, niejaki pan Atlas, aby nas kolejno

zapytać, czy chcemy skorzystać ze stypendiów, i - w pozytywnym wypadku - natychmiast odkomenderować do różnych zakładów produkcyjnych.

Potraktowaliśmy taki system zarządzania raczej żartobliwie, ale pan Atlas się rozgniewał, zaczął nas strofować podniesionym głosem, a wreszcie wyrznął pięścią w pulpit.

Zdaje się, że pierwszy wstał i wyszedł prezes polskiego PEN-Clubu, Jan Parandowski, a za nim salę posiedzeń zaczęli opuszczać inni i zapewne ministerstwo nie zdołałoby spełnić zamierzonego zadania, gdyby nie szybka interwencja zaalarmowanego przez kogoś Putramenta, który nas przeprosił za pana Atlasa (a jego - zdaje się - porządnie obsztorcował).

.Jednak - mimo załagodzenia sytuacji - nie skorzystałem z żadnego stypendium.

Zamierzałem napisać powieść o rybakach dalekomorskich (też zresztą produkcyjniak), a tego rodzaju staż nie był przewidziany w rozdzielniku ministerstwa... Ukończywszy więc rękopis „Sześciu z Daru Pomorza”, zabrałem się do skompletowania materiałów owej powieści „rybackiej”, a wiosną roku 1950 pojechałem na staż prywatny do przedsiębiorstwa połowów „Dalmor”, aby zobaczyć wszystko na własne oczy.

Jeszcze zanim wszystkie postaci, ich charaktery i konflikty, a także dość sensacyjna fabuła zdążyły powstać w mojej wyobraźni, wraz ze starymi przyjaciółmi, towarzyszami licznych polowań, Jerzym Garbińskim i Mietkiem Skalskim, pojechaliśmy na toki cietrzewie, słonki i kaczory do nadleśnictwa Grajewo. Był to wspaniały wypoczynek pełen myśliwskich emocji wśród lasów i bagnistych zalewów Ełku. A potem usiadłem do pisania i pod koniec września rękopis „S/t Samson wychodzi w morze” był gotów.

Zawarłem umowę na tę opowieść z wydawnictwem

„Książka i Wiedza”, zrobiłem staranną korektę maszynopisu i - pełen dobrych myśli - posłałem ten utwór do Warszawy.

Ale redaktor, któremu wydawnictwo zleciło „opracowanie” mojej książki, miał

liczne zastrzeżenia i podyktował mi cały szereg zmian i przeróbek, pouczając mnie zarazem (przyznaję: bardzo życzliwie), jakie popełniłem błędy. Na większość owych zmian niestety musiałem się zgodzić...

Z innym redaktorem w sprawie mniejszej wagi zetknąłem się w wydawnictwie Prasa Wojskowa. Chodziło o wznowienie wydanej przez AWIR młodzieżowej powieści „Skrzydła nad Arktykiem” Konkretnie o to, że w ciężkich warunkach walki z napierającą krą, gdy statkowi przedzierającemu się przez zamarzające Morze Nowosyberyjskie grozi uwięzienie w lodach, śmiertelnie zmęczony kapitan się nie goli...

- Musi się golić!

- W tych warunkach?! Był pan tam? Wyobraża pan sobie tę cholerną harówkę na strasznym mrozie?

- Nie byłem. Ale pani Z. to wytknęła: niepedagogiczne dla młodych ludzi...

Pani Z. jest szarą eminencją nie tylko w Prasie Wojskowej, gdzie oficjalnie pracuje.

Cały polski plan wydawniczy, przydział papieru itd. od niej zależą...

Ale buntuję się: nie ogolę mego kapitana!

Skutek jest taki, że maszynopis miesiącami leży w jakiejś szufladzie wydawnictwa, jakkolwiek lojalnie (i zgodnie z wszelkim prawdopodobieństwem) wprowadziłem w nim znaczne zmiany.

Cóż, w końcu zgodziłem się na kompromis. Wprawdzie nie napisałem, że kapitan codziennie rano się goli, ale skreśliłem zdanie o tym, że ma kilkudniowy zarost na policzkach. I poszło!

13.

RZECZPOSPOLITA POLSKA

MINISTERSTWO ŻEGLUGI

GM 1-12/81/51

Warszawa, 16 maja. 1951

Zezwolenie

Ministerstwo Żeglugi zezwala Ob. Januszowi Meissnerowi na zwiedzenie Szkoły Nurków, Państwowego Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Wodnych oraz uczestniczenie przy podnoszeniu wraków statków celem zdobycia odpowiednich materiałów do jego prac publicystycznych.

Wymienionemu należy udzielić wszelkich wyjaśnień z zachowaniem przepisów o tajemnicy służbowej.

Dyrektor G.M.

Z. Rachwald

OŚRODEK LEKARSKI PRO

L. dz. IY/36/51

Gdynia, 21 V 1951

Świadectwo lekarskie

Lekarze Wiczek Stanisław i Klonowiecka Krystyna zbadali w dniu 18 V 1951 ob.

Meissnera Janusza, lat 50, zam. Zakopane, willa Texas, i stwierdzili: ob. Meissner Janusz może odbywać nurkowania na głębokości 12- 13 metrów, jednakże winien unikać nadmiernego wysiłku podczas pobytu pod wodą.

Zaświadczenie niniejsze wydaje się celem przedstawienia władzom Polskiego Ratownictwa Okrętowego.

Dr Klonowiecka Krystyna Dr Wiczek Stanisław Nie umiałbym powiedzieć, kiedy dokładnie powstał pomysł napisania dużej powieści o pracy nurków i podnoszeniu zatopionych statków, pt. „Wraki”. Zaczęło się to niegroźnie od jakiejś rozmowy z moim synem, Andrzejem, który ukończywszy Wyższą Szkołę Handlu Morskiego, zaczął pracować w dziale zakupów Polskiego Ratownictwa Okrętowego i opowiadał mi o projekcie podniesienia dużego statku niemieckiego zatopionego w pobliżu Jastarni pod koniec działań wojennych w Polsce. Byłem wtedy zajęty „Samsonem”, więc niewiele myślałem o tej sprawie, ale już wówczas chyba dostrzegłem możliwość pewnej paraleli pomiędzy dziejami dwóch przyszłych bohaterów: człowieka i statku. „Statek tonie - człowiek stacza

się na dno". A potem: „Podnoszą wrak -
człowiek dźwiga się z upadku”.

Takie, może nawet nie tak dokładne, sformułowanie tematu skojarzyło mi się po owej {rozmowie, ale odłożyłem to na później.

„Później” też nie bardzo miałem czas, ale pomysł już mi utkwiał w mózgu i zaczął się niebezpiecznie rozrastać, jak złośliwy nowotwór, którego nie mogłem się pozbyć bez zabiegu operacyjnego. Postanowiłem więc przyjrzeć się pracom podwodnym, aby zdecydować, czy operację da się przeprowadzić, i pojechałem do Gdyni.

Poznałem wtedy kapitana Żeglugi Wielkiej Poinca (naczelnego inżyniera PRO), odbyłem z nim wstępną rozmowę i zacząłem się rozglądać w Państwowym Przedsiębiorstwie Ratownictwa Okrętowego.

Zaciekawiły mnie te zupełnie nowe w Polsce poczynania i zostałem na Wybrzeżu znacznie dłużej, niż początkowo zamierzałem. Przystudiowałem „Instrukcję nurkowania” i kilka sprawozdań z akcji podnoszenia różnych wraków, poznałem się z nurkami, wyciągnąłem od nich, co tylko mogłem, znów zanudzałem „naczelnego” zabierając mu wiele cennego czasu i nadużywając jego wyjątkowej uprzejmości; z pokładu statku ratowniczego przyjrzałem się bardzo dokładnie pracy załogi i wreszcie sam spróbowałem zejść pod wodę.

Ten ostatni eksperyment nie wypadł ku wielkiej mojej chwale. Ubrano mnie w skafander i hełm (razem około osiemdziesięciu kilogramów) i opuszczono przy kadłubie osiadłego na dnie statku, który miał być pocięty na złom. Głębokość nie była duża, niespełna piętnaście metrów, tak że pokład wraka nie był zanurzony, ale zrównoważenie własnego ciężaru pod wodą (za pomocą odpowiednich zaworów) z początku nastęrczało mi niejakich trudności: ciągle byłem „za lekki” (wskutek nadmiaru sprężonego powietrza wypełniającego mój skafander) i poruszałem się po mulistym dnie bardzo niezdarnie. Poza tym nie miałem pojęcia, w której stronie znajdzie się kadłub wraka, choć dzieliła mnie od niego odległość dwóch-trzech metrów. Ale to mi powiedzieli przez telefon, więc jakoś dolazłem i zażądałem, żeby mi opuszczono młot do opukiwania burty. Zjechał zaraz na lince prosto przede mnie, więc z kolei spróbowałem się nim zamachnąć i uderzyć w burtę.

Ale gdzie tam! Młot pod wodą ważył znacznie więcej ode mnie, bo mój ciężar ciągle, jeszcze był zredukowany przez nadmiar powietrza w skafandrze, i skutek był taki, że głowica i trzonek pozostawały nieruchome, a mnie nosiło dokoła po obszernym łuku...

Zrozumiałem wreszcie, o co chodzi, uregulowałem zawór, opanowałem jako tako posługiwanie się narzędziami, spróbowałem nawet przeciąć palnikiem gazowym sterczący zadziór grubej żelaznej blachy i użyć węża do wypłukiwania kanałów pod dnem statku.

Ale właśnie gdy się poczułem sprawniejszy, minął czas zanurzenia i wyciągnięto mnie na powierzchnię przy schodkach.

Schodki miały chyba z osiem albo dziesięć stopni, ale ja na powierzchni w skafandrze ważyłem sto pięćdziesiąt kilogramów... Ledwie na nie wlałem!

Uświadomiłem sobie, ile sił fizycznych i jakiej odwagi wymaga np. wejście do maszynowni wraka, nie mówiąc już o labiryncie innych jego pomieszczeń, głęboko pod pokładem. To było ciekawe. W miarę jak w ciągu paru tygodni przyglądałem się tej ryzykownej pracy - coraz ciekawsze. Nawet pasjonujące!

Wróciłem wreszcie do Zakopanego, uwożąc z Gdyni kilka potrzebnych książek, bardzo wiele notatek i wrażeń, ale nie wiedząc jeszcze, co z tego wszystkiego wyniknie.

Tylko owo pierwsze skojarzenie losów Człowieka i Statku tkwiło we mnie jak drzazga, od której zaczyna się zakażenie... Musiałem przez to przejść!

Najpierw wyłonił mi się Człowiek. Jak we mgle: niewyraźny, nieznajomy.

Szukałem go wśród dawnych kolegów, wśród ludzi, których spotkałem niegdyś, o których słyszałem, których widywałem na ulicy, w pociągu, na lotnisku, w różnych miejscach i okolicznościach mego dość urozmaiconego życia. Nie mogłem znaleźć gotowego wzoru, ale z wolna sylwetka mego Barnata nabierała kształtów, a charakter i usposobienie - cech, w które go później wyposażyłem. Postać Teresy Raehwałówny natomiast wywołałem z odległej przeszłości prawie gotową.

Mając tych dwoje, zająłem się statkiem. Narysowałem bardzo szczegółowo jego przekrój z ładowniami, chłodniami, kajutami, maszynownią, banałem wału śrubowego itd., a następnie przy użyciu odpowiednio umieszczonej bomby zegarowej „zatopiłem” go na głębokości trzydziestu pięciu metrów u wybrzeży Rozewia.

Potem ułożyłem techniczny plan podniesienia tego statku (nazwałem go m/s „Adlerharst”) i naszkicowałem dzień po dniu całą akcję, posiłkując się częściowo sprawozdaniami i meldunkami o ratownictwie s/s „Lecha”, których użył mi nieoceniony kpt. Poine. Trzeba było przy tym wymyślić wszystkie trudności, przeszkody, niepowodzenia, a także sposoby ich pokonania. „Bajeczka” nie była wcale łatwa, jeśli miała być prawdopodobna...

Musiałem opracować bardzo dokładnie wszystkie szczegóły techniczne, obliczyć czas na wykonanie każdej roboty, na dekompresję nurków, na drażnienie kanałów pod kilem wraka, zakładanie lin stropowych, dmuchanie pontonów itp.

Kpt. Poine, któremu następnie przedstawiłem ten plan podniesienia „Adlerhorsta”, zburzył moją pracę. Okazało się, że popełniłem kilka błędów... Musiałem to poprawie według jego rad i wskazówek.

Ustaliwszy wreszcie sprawy techniczne, wróciłem do moich bohaterów i znów szukałem: Grabienia, Czeluśniaka, Wachlę, Orbacha... Bez dłuższych wahań zdecydowałem się na postać Jakusa (do której w pewnej mierze posłużył mi kpt. Poine). i dra Baczą, którego uczyniłem podobnym do pewnego lekarza z przedwojennego Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich. Łatwo znalazłem epizodyczne postaci Stachurskiego, Cermera i Ireny Auber.

Zacząłem tych ludzi ustawiać, wiązać między sobą, przemieszczać. Napisałem ich krótkie życiorysy dla własnego użytku, określiłem i zanotowałem ich wygląd i sposób bycia.

W końcu, w ciągu paru tygodni, napisałem szkic fabuły, przy czym przybyło mi jeszcze kilka drugorzędnych postaci.

Wszystkie te studia i przygotowania trwały od maja 1951 do końca stycznia 1952, po czym zacząłem pisać pierwszy rozdział książki. Ale już po drugim lub trzecim rozstałem się ze „szkicem roboczym”. Moi bohaterowie ożyli i zaczęli działać nieco inaczej, niż to z początku przewidywałem, przybyło paru nowych, których należało pokazać zaraz na początku powieści, więc musiałem wracać, przerabiać, zmieniać...

Długo wahałem się, czy młody nurek, Grabień, którego polubiłem, musi zginąć w wypadku przy pracy, czy też mam rozwiązać konflikt pomiędzy nim i Teresą a Barnatem w inny sposób. Takich sposobów miałem kilka, ale śmierć Grabienia pozwalała na rozwinięcie bardzo dramatycznych scen, ukazanie charakterów innych osób i pozostawiała sprawę tamtych dwojga nie załatwioną, a to właśnie było mi potrzebne. Dlatego Grabień zginął.

Cały ten wątek miłosny musiał być silnie spleciony z pracą obu jego uczestników, a także - pośrednio - z pracą całego zespołu, bo bez tego powieść byłaby zaledwie bardziej lub mniej pospolitym romansem, a przecież nie zamierzałem pisać romansu!

Dlatego wzajemnym stosunkom nurków podczas ich pracy i poza nią poświęciłem najwięcej miejsca. Po to jeździłem na Wybrzeże, przyglądałem się ich życiu, słuchałem rozmów, obserwowałem, jak reagują na niepowodzenia, jak się zachowują w chwilach niepewności, grożącego niebezpieczeństwa i triumfów. Starłem się pokazać ich odwagę, wytrwałość, ambicję, którymi się kierują, bez fałszywego patosu, szlachetne współzawodnictwo i koleżeństwo w groźnych wypadkach, a także okresy zniechęcenia, które nawiedzają nawet ludzi najdzielniejszych, kiedy wszystko zdaje się sprzysięgać przeciw nim.

Musiałem pisać o skomplikowanych sprawach technicznych w taki sposób, żeby je zrozumiał przeciętny czytelnik, który o pracach podwodnych wie bardzo mało albo zgoła nigdy o nich nie słyszał. Musiałem mu je pokazać tak, aby go zaciekać, aby bez trudności rozumiał dramatyczną akcję, żeby się nią przejmował i wzruszał.

Myślę, że udało mi się to zrobić właściwie. Co się zaś tyczy literackiej wartości „Wraków”, to nie moją rzeczą jest o niej sądzić. Kierowanie losami, myślami i uczuciami postaci, które pisarz sam stwarza, wydaje mi się trudnym zadaniem. Zwłaszcza jeśli z jednej strony tworzy się owe postaci i ich poczynania zgodnie z logiką wynikającą z ich charakterów, z drugiej zaś ma się poczucie odpowiedzialności za wnioski, jakie wyciągnie czytelnik po przeczytaniu powieści.

Tak czy inaczej, „Wraki” miały duże powodzenie.

Ich ogólny nakład po licznych wznowieniach sięgnął chyba czterystu tysięcy

egzemplarzy, a przekład niemiecki w Austrii i w NRD ukazał się w stu dwudziestu tysiącach.

Była to pierwsza moja książka, jaką wydało świeżo powstałe Państwowe Wydawnictwo „Iskry”. Pisałem ją zaledwie siedem miesięcy (nie licząc studiów, szkiców i innych przygotowań), ale znajomość zawarta wówczas z dyrekcją, kierownictwem literackim i sekretariatem z czasem zamieniła się w przyjaźń i trwa aż po dzień, w którym piszę te słowa.

Ledwie trochę odetchnąłem po „Wrakach” (przez sierpień i wrzesień 1952), gdy zaczął mi się zarysowywać projekt następnej książki, tym razem o temacie lotniczym. Jej głównym bohaterem miał zostać pilot, który po wojnie powrócił z Wielkiej Brytanii do Polski, aby latać na Liniach Lotniczych „Lotu”.

Znów trzeba było zapoznać się z aktualnymi realiami lotnictwa komunikacyjnego, podpatrzeć działanie tego mechanizmu, odbyć kilka lotów w kabinie załogi, posłuchać, o czym mówią piloci, mechanicy, kierownicy ruchu...

Ale to było znacznie łatwiejsze w znajomym środowisku, zwłaszcza że od początku wiedziałem o niektórych konfliktach personalnych wynikających z braku zaufania do ludzi powracających z Zachodu. Taki właśnie konflikt posłużył mi do zawiązania „węzła dramatycznego” w „Niebieskich drogach”.

W ciągu dwóch miesięcy uporałem się z ową „dokumentacją” i naszkicowałem fabułę, 9 grudnia zacząłem pisać, a w ostatniej dekadzie czerwca 1953 rękopis był gotowy.

Trzydziestego pierwszego lipca tego roku zmarł Kornel Makuszyński. Pogrzeb urządzili mu miejscowi górale, wśród których cieszył się wielką popularnością. Młodzież ze wszystkich szkół miejscowych i większość dorosłych mieszkańców Zakopanego wzięła udział w tej smutnej uroczystości. Trumna przejechała przez miasto na wozie drabiniastym aż do kościoła, a stamtąd po nabożeństwie żałobnym przyjaciele i bliscy znajomi ponieśli ją na cmentarz. Mnie przypadł ostatni odcinek tej drogi, od bramy cmentarnej do grobu. Do pary miałem prawie równego mi wzrostem, ale raczej wątego fizycznie Janusza Makarczyka, więc dźwigałem za siebie i za niego. Ledwie mi starczyło sił...

Wkrótce potem odnalazł mnie w Zakopanem Leonard Buczkowski, reżyser filmowy, dla którego dwadzieścia pięć lat wcześniej napisałem scenariusz „Gwiazdzistej Eskadry”. Niewiele się zmienił, choć porzucił stan kawalerski, ożenił się, a czas trochę mu oszronił bujną czuprynę. Nadal reżyseruje coraz nowe filmy, które zdobywają coraz większe uznanie publiczności: „Zakazane piosenki”, „Skarb”, „Pierwszy start”... Właśnie ukończył kolorową „Przygodę na Mariensztacie”, przeczytał kilkanaście odcinków „Niebieskich dróg”, które drukuje „Express Wieczorny”, i postanowił mnie namówić na scenariusz według tej powieści.

Dobrze. Nie mam w tej chwili żadnych planów, które by mnie pochłaniały.

Wprawdzie Jerzy Wittlin, dyrektor wydawnictwa „Iskry”, już mi podsuwa jakiś

„młodzieżowy” temat (coś takiego jak „Szkoła orląt”, tylko w aktualnych warunkach), ale to może poczekać; nie wiem nawet, czy coś takiego mi się wyklucze.

Tymczasem z dyrekcji Polskiego Ratownictwa Okrętowego nadchodzi depesza: ostatnia faza prac przy podnoszeniu wraka „Jasłami” zaczyna się w najbliższy poniedziałek. Kpt. Poine prosi, żebym przyjechał to zobaczyć.

„Jastarnia” to pierwowzór mego „Adlerhorsta” z „Wraków”, więc jestem ciekaw, jak dalece rzeczywiste zdarzenia będą się różniły od tego, co napisałem. Jadę do Gdyni.

I oto - zaiste dziwnym zbiegiem okoliczności - prawie wszystko odbywa się tak, jak sobie wymyśliłem. Dramatyczna akcja trwa kilkanaście godzin, przez całą noc, aż do świtu. Pracują sprężarki, reflektory oświetlają cały obszar wody, która burzy się, kipi bąblami powietrza pomiędzy zacumowanymi holownikami. Inż. Poine, kapitan i oficerowie statku ratowniczego, nurkowie i obsługa techniczna czekają w napięciu.

Wreszcie z głębokości trzydziestu kilku metrów powoli wynurza się rufa wraka, który tu leżał na dnie osiem lat.

Ale dziób utkwiał głębiej w mule i nie starcza wyporu pontonów, aby go dźwignąć na powierzchnię... Trzeba założyć dodatkowe, uszczelnić jeszcze przednią ładownię i wyprzeć z niej wodę, aby tego dokonać. Co za tym idzie, trzeba zatopić z powrotem rufę...

Akcja się nie powiodła, właśnie tak, jak to jest w mojej powieści.

I, tak jak w książce, wrak „Jastarni” zostanie przecież w końcu podniesiony w parę miesięcy później.

Wracając zatrzymuję się w Warszawie, aby obejrzeć „Przygodę na Mariensztacie” i omówić z Buczkowskim ogólny plan scenariusza, a potem w Zakopanem zabieram się do pisania.

Październik, listopad, grudzień... Konsultacje z Leonardem, zmiany, poprawki, wyjazdy do Łodzi i do Warszawy.

Dwudziestego siódmego grudnia w Zakopanem umiera nagle Julian Tuwim, wielki poeta, którego wiersze wzruszają mnie chyba tak bardzo jak opowieści Conrada i do których - jak do Conrada - ustawicznie powracam... Poznałem go osobiście w Londynie, potem - już w Polsce - wymieniliśmy zaledwie parę listów, a przecież odczułem tę jego śmierć nie tylko jako „bolesną stratę dla współczesnej poezji polskiej”...

Rok 1954. Styczeń, luty, marzec... Jeszcze jedna wersja scenariusza i praca nad scenopisem. Docierani dialogi i - wspólnie z Buczkowskim - poszczególne sceny. W

przerwach przygotowuję tom opowiadań morskich „Tajfun z południo-wschodu”, a oprócz tego wszystkiego zaczynam myśleć o owej młodzieżowej powieści, której domaga się Wittlin.

Na przełomie maja i czerwca jadę na dwa tygodnie do szkoły szybowcowej w Ligocie, żeby się tam przyjrzeć aktualnym metodom szkolenia, poznać bliżej instruktorów i uczniów, a także polatać na „Bocianie”. Owszem, zebrałem trochę materiału,

zanotowałem w pamięci parę charakterystycznych postaci, ale to za mało na powieść... 1

nadal nie mam jeszcze żadnej koncepcji. Trzeba z tym poczekać przynajmniej do ukończenia „Tajfunu”.

Najpierw jednak trzeba skończyć ze zmianami i poprawkami scenopisu, do którego mają zastrzeżenia członkowie kolegium programowego, i to głównie ci, co tylko1 pobieżnie przejrżeli tekst i nie bardzo orientują się w sprawach lotniczych, a także pewien scenarzysta, którego Buczkowski „zdradził” po dłuższej współpracy, zawierając umowę ze mną.

Co prawda mam już dosyć tych zmian i poprawek. Ale naczelny dyrektor Filmu Polskiego, któremu scenariusz się podoba, zapewnia nas, że tak czy owak skieruje go do produkcji, więc jeszcze raz odkładam kolejne opowiadanie „morskie”, aby wreszcie uwolnić się od tamtej sprawy. Właśnie: od „Sprawy pilota Maresza”, bo taki tytuł będzie miał film.

Teraz Buczkowski opracowuje kolejność scen i ujęć przy nakręcaniu filmu oraz przygotowuje obsadę aktorską, a kierownik produkcji Ludwik Hager - całą skomplikowaną akcją realizacyjną: ekipę zdjęciową, transport i kwatery - w plenerach, adaptacje w porcie lotniczym na Okęciu, makiety, meble i dekoracje w hali zdjęć w Łodzi, wypożyczenie samolotów z załogami od Linii Lotniczych „Lot” itd.

Nie jestem potrzebny przy tych wszystkich zabiegach, więc wracam do spraw marynarzy i statków, które czekają na stronach rozpoczętego rękopisu.

Pięć nowel składa się na tę niedużą książkę. W końcu listopada wysyłam „Iskrom” maszynopis.

Dwudziestego pierwszego stycznia 1955 ukończyłem pięćdziesiąt cztery lata. Mam dwoje wnuków, ale przecież nie czuję się stary. Tylko oboje z Krystyną mamy już dość Zakopanego, z ustawicznymi deszczami latem, zaspami śnieżnymi zimą i wiatrami halnymi o każdej porze roku. Dobrze jest tu przyjechać na narty, pomieszkać tydzień czy dwa w wygodnym pensjonacie, nie troszcząc się o dostawy koksu i węgla, o codzienne zakupy w zatłoczonych sklepach, o zarzucanie ton śniegu z płaskiego dachu, o ogród, w którym majowe i wrześnieowe przymrozki niszczą wypielęgnowane kwiaty i drzewka. Po ośmiu latach tej walki z kapryśnym klimatem i trudnościami w zaopatrzeniu podczas sezonowych najazdów gości wczasowych Zakopane straciło dla nas wszelki urok.

W dodatku nie ma już Kornela, Ludwik Morstin przeniósł się do Warszawy, a nam trafia się sposobność budowy jednorodzinne domku na niedalekich od centrum miasta peryferiach Krakowa.

Decydujemy się: zawieram wstępną umowę ze spółdzielnią, która tam buduje całe osiedle, i wpłacam zaliczkę.

Tymczasem Buczkowski znów przesyła mi scenopis „Sprawy pilota Maresza” i chce, żebym zmienił zakończenie... Muszę przyznać, że ma słuszość i że jego projekt jest

lepszy od obecnej wersji. Chodzi zresztą tylko o ostatni akt: kilka scen i trochę dialogów.

Zrobiłem to w ciągu tygodnia.

A potem ciężka, śmiertelna choroba Zosi. Choroba, na którą nie ma leków. Co parę dni jestem w Krakowie, serce mi się kraje z żalu, a ona coraz rzadziej na krótkie chwile odzyskuje przytomność. To trwa sześć tygodni. Sześć długich, ponurych, bolesnych tygodni.

Pochowaliśmy ją na Salwatorze w pogodny, ciepły dzień przedwiosenny. Było dużo osób, przyjaciół, znajomych, i bardzo dużo kwiatów.

W końcu kwietnia i na początku maja oglądałem w Łodzi próbne zdjęcia aktorskie do „Sprawy pilota Maresza”. Główne role: Maresz - Wieńczysław Gliński, Mary - Lidia Wysocka, Krystyna - Alicja Racisz, a prócz nich - Wiesława Grochowska, Bohdan Niewinowski, Jerzy Kaczmarek, Stanisław Kwaskowski, Leon Niemczyk, Kazimierz Wilamowski, Jerzy Michotek i Bohdan Ejmont. W hali stoją już dekoracje: buduar Mary i gabinet Maresza, a w Warszawie na Okęciu budynek portu lotniczego został powiększony o parę segmentów makiety z wieżą kontroli ze wspartej na rusztowaniach i otynkowanej sklejki.

Duża, złożona maszyneria produkcji pod energicznym i niezawodnym kierownictwem Ludwika Hagera działa sprawnie i punktualnie, bez zacięć i usterek.

Drugiego maja zaczynają się pierwsze zdjęcia na warszawskim lotnisku. Już nazajutrz mogę obejrzeć na ekranie poszczególne ich kadry i parę scen nakręconych w kilku różnych ujęciach, czyli tzw. duble. Po jednym z tych dubli reżyser wybiera do przyszłego montażu taśmy.

Tymczasem „Iskry” wydały „Niebieskie drogi”, a wydawnictwo „Volk und Welt” „Samsona”, w przekładzie Kurta Kelma, pod zmienionym tytułem: „Kapitaen Olst funkt SOS”.

Dopiero teraz przychodzi kolej na młodzieżową powieść lotniczą.

Jadę najpierw do wyczynowego ośrodka szybowcowego w Lisich Kątach, żeby zobaczyć, co się tam dzieje, i odbyć kilka lotów żaglowych w różnych warunkach atmosferycznych (ze znakomitymi rekordzistami: Jerzym Wojnarem i Józefem Dankowskim), a następnie do Doświadczalnych Zakładów Szybowcowych w Bielsku-Białej, żeby się zapoznać z produkcją szybowców.

Już wiem, kto będzie głównym bohaterem tej książki, i mam kilka postaci pierwszo - i drugoplanowych. Niemal połowa z nich mieszka w Zakopanem; między innymi główny bohater, Bolesław Szary, jego siostra, ich wuj Adolf i ciotka Agnieszka. Widuję ich codziennie, bardzo dobrze nadają się do odegrania ról, które im wyznaczyłem. Oczywiście mają inne imiona i nazwiska. Tylko ich wygląd zewnętrzny, niektóre cechy charakteru i sposób postępowania zastaną dość wiernie odtworzone w mojej powieści. Wiem także, jak potoczy się akcja, zresztą zgoła odmienna od tej naiwnie wymyślonej w „Szkole orląt”. Nie piszę nawet „bajeczki”, szkicuję tylko na jednej kartce chronologiczną

„drabinę” losów Bolesława Szarego, porządkuję notatki z Ligoty, Lisich Kątów i Bielska oraz niektóre wiadomości teoretyczne dotyczące meteorologii i taktyki przelotów na szybowcach.

No, można zacząć. Przez czerwiec i połowę lipca „jednym tchem” napisałem czternaście rozdziałów, lecz pozostałych osiem z dłuższymi przerwami maglowałem prawie do końca roku, bowiem w tym ostatnim okresie kolejne wydarzenia raz po raz odrywały mnie od pracy.

A więc w ostatnich dniach lipca plenerowe zdjęcia do „Sprawy pilota Maresza” na lotnisku sportowym i w okolicach Lęborka, potem przydział i odbiór nowego samochodu w Warszawie, wreszcie propozycja napisania scenariusza filmowego na podstawie „Wraków”. o ten scenariusz zwróciła się do mnie para początkujących reżyserów: Ewa i Czesław Petelscy. Wymyślili bardzo oryginalną metodę wykonania zdjęć do scen podwodnych: będą je nakręcać na makiecie wraka w hali, oczywiście „na sucho”, a efekt głębi wodnej uzyskują przez szklaną szybę z niewielką skazą przesuwaną wolno przed obiektywem kamery.

- No, przypuśćmy, że to się uda i że odtwórcy ról nurków potrafią poruszać się na tej makiecie w zwolnionym tempie, tak jak się to odbywa w zanurzeniu, na głębokości trzydziestu metrów. Ale z ich hełmów pod wodą stale wydobywają się przez zawory roje banieczek zużytego powietrza. Jak osiągniecie ten efekt?

- Jest i na to sposób: sznureczki baniek umykających na powierzchnię wkopiuje się w laboratorium na taśmę negatywu.

Przekonali mnie. Podpisuję umowę i po dwóch miesiącach, w końcu września, scenariusz jest gotowy, a już w grudniu zaczynają się próbne zdjęcia w Łodzi. Rolę Barnata będzie grał Zbigniew Józefowicz, Grabienia - Zbigniew Cybulski, Teresy -

Modrzyńska, Ireny - Jadwiga Pro-lińska. W pozostałych rolach: Lech Madaliński, Janusz Kłosiński, Stanisław Jaworski, Konrad Morawski i Zdzisław Karczewski. W hali sąsiadującej z tą, w której dokręca się ostatnie kadry „Maresza”, wyrasta naturalnej wielkości, pochylony na burtę fragment wraka m/s „Adlerhorst”.

Wkrótce potem reżyser Jerzy Passendorfer zamawia u mnie scenariusz oparty na powieści „S/t Samson wychodzi w morze”. Zgadza się, lecz stanowczo odmawiam dalszej współpracy nad scenopisem, bo oto młodemu reżyserowi dodano „opiekuna” w osobie pana F., z którym miałem dość korowodów i nieporozumień podczas pracy nad scenariuszem o „Darze Pomorza”. Pan F. roztacza swą opiekę również nad moim tekstem, i to już po skierowaniu go do produkcji, a zmiany, jakie w nim wprowadza, wydają mi się idiotyczne. Tak dalece, że wycofuję swoje nazwisko z listy twórców sensacyjnego kiczu pod tytułem „Skarb kapitana Martensa”.

Był to dla mnie pracowity rok: dwa scenariusze i współ-autorstwo ich scenopisów, konsultacje «przy nakręcaniu dwóch filmów, dokumentacja i napisanie „Trzech diamentów”, sporej objętościowo powieści. Prócz tego cała seria wieczorów autorskich, sprawy domowe i rodzinne, budowa domu w Krakowie itp. Mimo to znalazłem jeszcze

trochę czasu na wyjazd z Jerzym Garbińskim na rykowisko jeleni i na jesienno-zimowe polowania w boleń łowieckim.

Ale rok 1956 zapowiada się nie mniej aktywnie: chcę napisać dużą powieść awanturniczą o gdańskim korsarzu - coś takiego jak „Trzej muszkieterowie” Dumasa, tylko na morzu.

Przyczynił się do tego poniekąd Jurek Wittlin, jeszcze w grudniu, jak tylko „Iskry” otrzymały maszynopis „Trzech diamentów”. Zaplanował dla swego wydawnictwa książkę o Janie z Kolna i - w trosce, żebym się nie rozleniwił - umyślił sobie, że to właśnie ja tę postać uczynię bohaterem następnej powieści. Ale nie mam zamiaru utrzymywać legendy powstałej w XIX wieku za sprawą szanownego skądinąd historyka, Joachima Lelewela.

Wszystkie późniejsze badania naukowe zaprzeczają tej nieprawdopodobnej hipotezie, pomijając już fakt, że wyprawa Pininga-Pothorsta i Scolvusa (czy też Skolpa, utożsamianego przez Lelewela z Janem z Kolna) dotarła w roku 1476 nie do Labradoru, lecz do Grenlandii. Przy tym ów Scolvus alias Skolp był Norwegiem i nie miał nic wspólnego z Kolnem i z Polską.

Jeśli chodzi o legendę (bez pretensji do hipotezy historycznej), to doskonale mogę się obejść bez Lelewela i bez mitycznego Jana z Kolna, jakkolwiek będzie to opowieść na tle zdarzeń historycznych. Sam pokieruję losami mego bohatera, jego towarzyszy, przyjaciół i wrogów, nie zmieniając tylko charakterów i działań autentycznych osób żyjących w tym okresie.

Lecz żeby tego dokonać, żeby opowieść wysnuta z fantazji miała wszelkie cechy prawdopodobieństwa, muszę zebrać i przestudiować bardzo wiele materiałów, dotrzeć do trudno dostępnych źródeł, a przede wszystkim wybrać ów najwłaściwszy dla moich celów okres w dziejach Polski, Europy i reszty świata. Zdaje mi się, że takiemu okresowi najlepiej odpowiadałyby lata między połową wieku XVI a początkiem XVII. W Polsce -

Zygmunt II August, Henryk Walezy, Stefan Batory i Zygmunt III Waza, w Anglii -

Elżbieta, w Hiszpanii - Filip II, we Francji - Henrykowie: III i IV. Prawie nieustanne działania wojenne, w których na morzu obok regularnych sił zbrojnych biorą udział liczne okręty kaperskie i korsarskie.

Zaczynam więc od ułożenia rok po roku w porządku chronologicznym najważniejszych zdarzeń, posiłkując się „Wielką historią powszechną” w wydaniu Trzaski, Everta i Michalskiego, a potem uzupełniam te notatki według nowszych, bardziej szczegółowych opracowań i monografii.

Szukam po bibliotekach książek traktujących o dziejach korsarstwa, o budowie i takielunku ówczesnych okrętów i statków, o ich uzbrojeniu i taktyce walki, o mapach i sposobach nawigacji, o tonażu i liczebności załóg itd. Potrzebny mi jest szczegółowy plan portu i miasta Gdańska oraz przepisów portowych i żeglugowych, które obowiązywały tam pod koniec XVI wieku. Muszę wiedzieć, jak się ubierali mieszczanie, szlachta i pospólstwo,

gdzie i w jaki sposób odbywał się wyładunek statków, jak byli płatni marynarze, muszą znać tysiące innych szczegółów obyczajowych w Polsce i w państwach, w których będzie się toczyła akcja tej opowieści. Notatki, skorowidze, odsyłacze...

Dopiero potem „bajeczka” o głównym bohaterze, czyli ogólny skrót „Przygód korsarza Jana Martena” w latach 1568-1599, a następnie szczegółowa kartoteka obejmująca życiorysy innych postaci, ich charakterystykę i wygląd, uzupełniana w miarę, jak będą się pojawiały na kartach rękopisu.

Polskim nazwiskiem mego bohatera jest Jan Kuna, co po angielsku brzmi: Marten, i właśnie tak nazywają go przyjaciele i wrogowie na morzach i w portach szerokiego świata.

Na koniec jeszcze skorowidz okrętów i statków. Jest ich oczywiście znacznie mniej niż osób, ale i tak zbyt wiele, aby je spamiętać. Bez tych wszystkich podręcznych kartotek i spisów łatwo się pomylić przy pisaniu tak wielkiej „kobyły”, która zapowiada się co najmniej na trzy grube tomy...

Naturalnie można by sobie oszczędzić wiele pracy przy dokumentacji do książki o zmyślonej postaci i jej dziejach powstałych we własnej wyobraźni. Zapewne 90%

czytelników zaciekawi przede wszystkim awanturnicza fabuła. Tylko nieliczni dostrzegą trud autora nad przedstawieniem rzetelnego tła historycznego i obyczajowego, nad wiernością opisów i prawdopodobieństwem zdarzeń wysnutych z fantazji. Ale zdaje mi się, że właśnie dla nich warto ten trud podjąć. A także dla siebie samego. Myślę, że uda mi się przedstawić właściwie szesnastowieczny świat i ludzi, którzy w nim żyli, i że postaci historyczne wmieszane w akcję moich zmyślonych bohaterów zostaną odtworzone bezstronnie według dostępnych mi źródeł. Moje okręty będą płynęły z prawdopodobną w danych warunkach prędkością, sumiennie przeze mnie wyliczonymi kursami i może tylko galeon „Zefhyr” należący do Jana Kuny zwanego Martenem zostanie wyposażony w wyprzedzające swój czas nadzwyczajne przymioty, aby - podobnie jak jego kapitan - stać się niepokonanym w bitwach i pościgach. Ale to należy do konwencji takich awanturniczych powieści.

Do konwencji należy także styl i język narracji, niekiedy lekko archaizowany, w miarę potrzeby okraszony słowami hiszpańskimi i holenderskimi czy angielskimi dla podkreślenia miejscowego kolorytu.

I to już wszystkie założenia - szkielet, który wspomaga treść i formę. Sprawy najważniejsze - ludzie, ich postawy, dążenia i namiętności, ich walka o osiągnięcie zamierzonych celów, zwycięstwa i klęski wypełnią karty rękopisu, w miarę jak będę o nich opowiadał.

W połowie lutego zaczynam pisać tom pierwszy pod tytułem „Czarna bandera”, w październiku przesyłam „Iskrom” gotowy maszynopis.

Tymczasem w czerwcu wyszły „Trzy diamenty”, w pierwszych dniach października polecałem do Wiednia, żeby podpisać umowę z tamtejszym wydawnictwem „Globus” o

niemiecki przekład „Wraków”, a już od sierpnia pojawiają się u nas reflektanci na kupno willi „Texas”.

Są to przeważnie właściciele małych nieruchomości, którym się zdaje, że za pieniądze uzyskane ze sprzedaży nie zabudowanej podmiejskiej parcelki w Kalwarii lub Bochni kupią komfortową willę w Zakopanem. Ale wreszcie zgłaszają się bardziej realni i zasobniejsi kontrahenci, a raczej kontrahentki: siostry niepokalanki z Włocławka. Ta „agentura Watykanu” zamierza tu urządzić dom wypoczynkowy dla swego zakonu i coś w rodzaju ochronki czy przedszkola dla dzieci. Pobożne siostry targują się zawzięcie, zwłaszcza że na razie wolny będzie tylko parter.

Piętro od kilku lat zajmuje pewien dramaturg, a zarazem poeta i tłumacz Szekspira.

Płaci symboliczny, b. niski czynsz, nie troszczy się o dostawy koksu i ogrzewanie (bo sam palę w kotłowni) i ma tu wszelkie wygody. Toteż na wiadomość, że chcę sprzedać dom, oświadczył wbrew dawniejszym obietnicom, że nie myśli zwolnić mieszkania, a gdy przyszło do pertraktacji z niepokalankami, najpierw obraził się na mnie, że „sprzedaję «Texas» wraz z jego osobą”, a potem wpadł w panikę: z pewnością będą tu mieszkały siostry chore na gruźlicę!... I zaczął działać: w Prezydium Rady Narodowej, u władz duchownych, nawet w Związku Literatów, żeby mi przeszkodzić w dokonaniu tak niełojalnej, ba, zagrażającej jego zdrowiu - transakcji... Lecz w Radzie Narodowej wyjaśniono mu, że mam prawo sprzedać swoją willę, Sąd Koleżeński ZLP umorzył

wytoczoną mi przez niego sprawę, a niepokalanki przekonały biskupa i zdecydowały się na kupno domu z poetą na piętrze.

Wkrótce zresztą dały mu radę: głośny dzwon na mszę o kwiecie, w południe i wieczorem, pobożne pienia, nieustanny harmider dzieciarni i spartański chłód jesienny w skąpo ogrzewanych kaloryferach tak dalece nie sprzyjały jego twórczości dramatycznej, że uznał się za pokonanego i opuścił niewdzięczne progi przenosząc się do Poznania. Siostry niepokalanki odprawiły zapewne egzorcyzmy po mnie, heretyku i niedowiarku (a może i po nim, jakkolwiek był praktykującym neofitą), i tym sposobem „Texas” został

immunizowany przeciw wszelkim nieczystym mocom i fluidom, jakie mogły po nas pozostać.

14.

„ORZEŁ”

Film produkcji polskiej Scenariusz: Janusz Meissner Leonard Buczkowski

Kier. produkcji: Ludwik Hager

Reżyseria: Leonard Buczkowski

Zdjęcia: Seweryn Kruszyński

Wykonawcy:

Wieńczysław Gliński

Roland Głowacki

Aleksander Sewruk

Jan Machulski

Andrzej Herder

Ignacy Machowski

Bronisław Pawlik

Michał Gazda

Zbigniew Filus

Józef Łodyński

Henryk Bąk

i inni

Film zrealizowany dzięki pomocy

Dowództwa Marynarki Wojennej PRL

NOWOŚCI EKРАНU

A więc jeszcze jedna karta minionej wojny na ekranie. Dramatyczna ucieczka okrętu podwodnego „Orzeł” z zablokowanego przez Niemców Bałtyku do Anglii doczekała się filmowej opowieści. Film Leonarda Buczkowskiego według scenariusza Janusza Meissnera odtwarza prosto, bez egzaltacji bohaterski wyczyn marynarzy, każe przeżywać widzowi wraz z nimi chwile pełne grozy i napięcia, chwile, załamania i wreszcie radości, gdy udało im się wymknąć ze strzeżonego dniem i nocą Sundu.

Zasługą reżysera jest absolutne przekonanie widzów, że tak właśnie być musiało.

Tak przeżywali, to właśnie czuli owi ludzie, którzy nie skapitulowali, którzy walczyli dalej, aż po bohaterską śmierć.

Polowa sukcesu to dobry scenariusz, świetne dialogi, umiejętne żonglowanie nastrojem, rozładowywanie patosu humorem. Rzadko oglądamy w polskich filmach tak dojrzałe rzemiosło realizatorskie, oszczędnie i świadome swych środków. Rzadko też otrzymujemy filmy tak wyrównane aktorsko. Wieńczysław Gliński zapisze rolę kapitana Grabińskiego do swych najlepszych osiągnięć przed, kamerą. Z całej plejady tętniących życiem postaci najdłużej pozostanie w pamięci zapewne mat Rokosz, kapitalnie grany przez Bronisława Pawlika.

W całej serii polskich filmów wojennych „Orzeł” zajmie niewątpliwie miejsce poczesne. Nie ma on pretensji do syntezy, do oceny bardziej ogólnej, lecz rzetelnością rzemiosła, pełną równowagą zamiaru i wykonania, a przede wszystkim prostotą, z jaką traktuje trudny temat bohaterstwa, wystawia chlubne świadectwo realizatorom.

Zenon Wawrzyniak

Takich recenzji, a nawet jeszcze bardziej pochlebnych ocen jest bardzo wiele w prasie codziennej po premierach, które się odbyły w Gdańsku i w Warszawie siódmego i dziewiątego lutego 1959.

Ale zanim do tego doszło...

Pierwszą wersję scenariusza napisałem w lutym 1957, po uprzednich studiach i po dyskusjach z Leonardem. Drugą - znów po kilku naradach - skończyłem w połowie kwietnia. Potem z przerwami, ale aż do końca roku uzgadniałem z nim zmiany i robiłem poprawki do poszczególnych scen, a od stycznia 1958 zaczęliśmy wspólnie opracowywać scenopis. Wreszcie dwudziestego kwietnia „ORP ORZEŁ” został skierowany do produkcji, w czerwcu zaczęły się zdjęcia plenerowe na morzu i w porcie gdańskim ucharakteryzowanym na port w Tallinie, a we wrześniu w Łodzi, w hali produkcyjnej, gdzie stanęły dekoracje i makiety wnętrza okrętu. Będąc konsultantem artystycznym, „musiałem co jakiś czas przyjeżdżać na „plan”, aby na bieżąco sprawować swoje obowiązki doradcze i wraz z reżyserem wybierać spośród dubli najlepsze kadry do montażu. Od czerwca do września zajęło mi to w sumie około czterech tygodni.

Jak już wspominałem, film miał duże powodzenie u widzów, a zarazem bardzo pochlebne recenzje krytyków, co u nas rzadko idzie w parze. Tylko znakomita organizacja, która była zasługą kierownika produkcji, Ludwika Hagera, nie została dostrzeżona i oceniona przez prasę. Ale taki jest los tych, którzy pracują niejako za kulisami, w cieniu, podobnie jak brygady mechaników lotniczych, bez których mozolnej pracy załogi bojowe nie odnosiłyby efektownych zwycięstw i nie otrzymywałyby odznaczeń...

Wracam jednak do zdarzeń, które poprzedziły ów sukces filmowy.

Przeniósłszy się do Krakowa w listopadzie 1956, musiałem zająć się wykończeniem i urządzeniem nowego domu, a także sporego ogrodu, który był właściwie zachwaszczonym rumowiskiem gruzu i odpadków budowlanych. Ponieważ jednocześnie pisałem scenariusz „Orła”, uporałem się z tym jako tako dopiero w połowie kwietnia następnego roku i mogłem zacząć pracę nad drugim tomem. „Przygód korsarza Martena”

(pod tytułem „Czerwone krzyże”). Mając niemal pełną dokumentację do tego tomu, zdołałem ukończyć jego rękopis w listopadzie, a już w pierwszych dniach grudnia zabrałem się do „Zielonej Bramy”, ostatniej części owej trylogii.

Tymczasem w sierpniu odbyła się premiera filmu „Wraki”, który zresztą wypadł lepiej, niż się spodziewałem, i chyba przez parę następnych lat pokutował na ekranach polskich kin prowincjonalnych, a także zyskał dość znaczne powodzenie za granicą. Byłem przez tydzień w Berlinie, gdzie zawarłem umowy o kilka przekładów z „Deutscher Militarverlag”. Wreszcie w połowie grudnia wraz z Krystyną wzięliśmy udział w zorganizowanej przez Politechnikę Krakowską i Związek Literatów czterotygodniowej wycieczce do Grecji.

„Zieloną Bramę” pisałem nieco dłużej niż każdy z poprzednich tomów: przeszło dziesięć miesięcy. Skończyłem ją dopiero w październiku 1958.

„Opowieść o korsarzu Janie Martenie” - „kolorowa trylogia”, jak ją potocznie nazywano w „Iskrach” --t została wydana w przekładach niemieckim, czeskim i węgierskim. Największym powodzeniem cieszy się w NRD i jest tam niemal co roku wznawiana.

Podchorąży Lesław Seredyński, student weterynarii, po upadku Francji w roku 1940 znalazł się w Marsylii, gdzie już wkrótce powstała tajna organizacja mająca na celu dokonywanie przerzutów żołnierzy - polskich przez Hiszpanię bądź do Gibraltaru, bądź też do Portugalii i dalej do Wielkiej Brytanii. Seredyński był łącznikiem między Marsylią a Perpignan i ponadto organizatorem sieci przewodników w Pirenejach i po drugiej stronie granicy.

Po wojnie wrócił do Polski, ukończył studia i osiedlił się w Poznaniu. Chyba w roku 1957 otrzymałem od niego bardzo obszerny list zawierający m.in. sporo wiadomości o tej konspiracyjnej działalności, a także sugestię, abym na ten temat coś napisał. Nie miałem wtedy czasu na zajęcie się tą sprawą: przebywałem wprawdzie w Hiszpanii i na morzu, ale w towarzystwie korsarzy z XVI wieku, a w przerwach pisałem kolejne wersje scenariusza do „Orła”. Dopiero w dwa lata później przypomniałem sobie ów list dra Seredyńskiego i napisałem do niego prosząc o spotkanie, a potem odbyłem z nim długą rozmowę i uzyskałem dodatkowe wyjaśnienia. Interesowała mnie przy tym szczególnie sprawa ewakuacji naszych zbiegów z Francji drogą morską, na kutrach marynarki wojennej (ucharakteryzowanych na statki rybackie), bo już wtedy myślałem o powieści „morskiej”, nie mając zresztą żadnego jej planu.

Następnym moim rozmówcą był Jerzy Pertek, autor kilku bardzo wartościowych pod względem dokumentalnym książek o dziejach naszej floty w latach II wojny światowej. Wreszcie pojechałem do Gdyni, aby porozmawiać z moim bratem, Tadeuszem, który od początku mojej twórczości marynistycznej służył mi radą i pomocą we wszelkich wątpliwościach dotyczących statków i żeglugi.

Potem, w styczniu 1959, wymyśliłem i naszkicowałem na kilku stronach „bajeczkę”, zrobiłem spis postaci z ich charakterystyką, uzupełniłem potrzebną dokumentację, sporządziłem chronologię zdarzeń wojennych i zacząłem pisać „Przygodę

śródziemnomorską”.

Na sylwetkę głównego bohatera, Pawła Rubisa, złożyło się kilku ludzi, z których zresztą żaden nie był marynarzem. „Apostoł” (Nocoń) jest połączeniem dwóch osób: Alojzego T., z którym pracowałem w obozie internowanych żołnierzy polskich w Rumunii, oraz ppłka P., lotnika, który ten obóz po mnie „odziedziczył”, gdy wyjeżdżałem do Francji.

Chevrette objawiła mi się w kinie, na ekranie, grając główną rolę w filmie „Noce Cabirii”.

Człowieka, którego uczyniłem kapitanem Kinnear, widziałem tylko przelotnie w kapitanacie pewnego portu w Anglii, kiedy nagrywałem dla BBC reportaż o polskich ścigaczach. Tom Mason, a raczej jego pierwowzór, był istotnie oficerem wywiadu, lecz nie w Royal Navy, tylko na pewnej stacji RAF. Indio po prostu ukazał mi się kiedyś, w jakimś dziwnym śnie, na długo przed projektem napisania tej książki, ale jego sposób mówienia nie ma z tym snem nie wspólnego; jest zapożyczony (z pewnymi modyfikacjami) od kierowcy wozu transmisyjnego Radia Polskiego w Londynie. Wreszcie por. Jan Obuchowski, pełniący w „Przygodzie” obowiązki szefa Polskiej Misji Morskiej w Gibraltarze, to niemal dokładna kopia pewnego świeżo upieczonego kapitana-pilota, z którym zetknąłem się w Blackpool w roku 1940. Mieszkaliśmy tam w kilku w jednym pensjonacie na „bilietingu”, na koszt Jego Królewskiej Mości, i dla zabicia czasu grywaliśmy w kierki. ów kapitan utkwiał mi w pamięci jako człowiek zarozumiały i zawsze z siebie zadowolony, a przy tym bardzo nietaktowny, a nawet brutalny i agresywny w stosunku do kolegów młodszych stopniem. Był niesłychanie elegancki i miał wielkie powodzenie u dziewcząt z middle class, jakkolwiek pogardzał tymi, które ulegały jego czarom.

Tak oto spośród ludzi spotkanych przypadkiem, w rozmaitych okolicznościach, a także bliżej poznanych w różnych okresach, powołałem do życia postaci działające w książce..

Pracowałem nad nią przez trzynaście miesięcy, oczywiście z przerwami, w których musiałem odkładać rękopis, aby załatwiać sprawy bieżące.

Jak zawsze przy takich rozstaniach, miałem uczucie, że zostawiam swych bohaterów w zawieszeniu, u progu nie-odgadnionych zdarzeń, że czekają na mnie w bezruchu i głuchej ciszy, w niewiedzy, czy ich odnajdę, jak bezradni wędrowcy w górach odcięci od świata przez lawinę albo jak rozbitkowie na wątlej tratwie.

Wracałem do nich na Morze Śródziemne, z trudem odnajdując tropy wątków i myśli przerwanych przez codzienną rzeczywistość. Odczytywałem zapisane strony, aby znów nawiązać z nimi ten najbardziej osobisty kontakt, jaki łączy każdego autora z postaciami, które zawdzięczają mu swoje istnienie. Zdarzało mi się, że w ciągu wielu godzin napisałem zaledwie parę zdań - pokreślonych, wielokrotnie poprawianych i zmienianych, które i tak nazajutrz musiałem wymazać, bo nie wyrażały tego, o co mi chodziło. Dopiero po kilku dniach takich zmagania prąd myśli wracał we właściwe łożysko, a skreślenia, wstawki i wyboje rękopisu wygładzały się do zwykłych rozmiarów... aż do następnej przerwy.

Rok 1959 obfitował w takie przerwy. W maju przez dwa tygodnie odbywałem pańszczyzną kiermaszów i spotkań autorskich w „Dniach Książki i Prasy”, a następnie wziąłem udział w zjeździe wychowanków Gimnazjum im. Stanisława Staszica w Warszawie. Spotkałem tam zresztą niewielu kolegów z mojego rocznika: kilkunastu zginęło w dwóch wojnach, część rozproszyła się po świecie, a z pozostałych zapewne nie wszyscy mogli przyjechać.

W lipcu poleciałem na festiwal filmowy do Czechosłowacji, aby wraz z młodym aktorem Herderem reprezentować ekipę realizatorską „Orła”. Prawdę mówiąc nie miałem wielkiej ochoty na tę reprezentację, ale Buczkowski i Hager kręcili nowy film, nie mogło być mowy o ich wyjeździe, więc dałem się przekonać.

- Pamiętaj, żebyś sobie kupił w Pradze nową aktówkę - powiedziała mi Krystyna.

Nie lubię nowych rzeczy, ale moja podręczna teczka, której używam zwykle na listy, kwity i inne szpargały w czasie wyjazdów do wydawców i na spotkania autorskie, istotnie była w opłakanym stanie, więc zaraz pierwszego dnia pobytu w stolicy Czechosłowacji załatwiłem ten sprawunek. Nazajutrz wyruszyliśmy samochodem w towarzystwie organizatorów „Robotniczego Festiwalu Filmowego” na tygodniowy objazd kin w ważniejszych ośrodkach przemysłowych całego kraju. Lato było upalne, powietrze jak w hucie, bez najłżejszego powiewu, a program napięty i nużący, bo po drodze odwiedzaliśmy fabryki, żeby spotkać się z ich załogami i zapoznać się z produkcją. Niemal po każdej takiej wizycie otrzymywaliśmy w upominku teczki... Z juchtu, ze skóry cielecej, z zamszu, ze sztucznego tworzywa, duże jak walizki, zapinane na paski ze sprzączkami, mniejsze z zatraskami, a także lekkie aktówki z błyskawicznymi zamkami. W sumie otrzymałem „na pamiątkę” jedenaście teczek, osiem razy asystowałem przy wyświetlaniu „Orła” w kinach, wygłosiłem kilkanaście (coraz krótszych) przemówień i udzieliłem kilku wywiadów dla prasy i radia. Ciężkie jest życie dyplomaty, nawet filmowego!

W sierpniu wraz z Krystyną pojechałem samochodem do NRD, aby odwiedzić moich berlińskich wydawców i roztrwonić część należnych mi honorariów. Było tego dużo, więc Krystyna zakupiła w Berlinie, Lipsku i Dreźnie mnóstwo rzeczy i fatalaszków nie tylko dla nas, ale także dla bliskich i przyjaciół. Trochę się niepokoiłem, co na to powiedzą urzędnicy celni na granicy niemieckiej, ale dyrektor biura praw autorskich załatwił mi odpowiedni glejt we właściwym ministerstwie. W ciągu piętnastu minut!

Telefonicznie!! Ba, na ścianie w jego gabinecie wisi napis: „Unmöglich abmachen wir sofort. Wunder dauern länger”, co w wolnym przekładzie znaczy: „Sprawy niemożliwe (do załatwienia) załatwiamy natychmiast. Cuda robimy nieco dłużej”.

Widocznie w warunkach znakomitej organizacji oraz uproszczonych formalności w NRD nie jest to żadnym cudem, tylko zwykłą uprzejmością dla autora, którego książki tłumaczy się na niemiecki. Ku jeszcze większej chwale owej uprzejmości moich berlińskich wydawców trzeba dodać, że zarówno w Berlinie, jak w Lipsku i Dreźnie czekały na nas zamówione przez dyrekcję administracyjną pokoje hotelowe w podanych przeze mnie terminach. Obawiam się, że w Polsce należałoby to jednak w owym czasie zaliczyć do cudów...

W drugiej połowie września znów odłożyłem na bok rękopis (który liczył wtedy osiem rozdziałów), aby pojechać z Jerzym Garbińskim na rykowisko w pięknych lasach nad Drwęcą. Tam zresztą podczas polowania przyszedł mi do głowy pomysł do następnej książki, o dziejach dwóch moich psów myśliwskich i o przygodach z nimi w polu i w lesie.

Wreszcie w lutym 1960 ukończyłem „Przygodę śródziemnomorską”, a w marcu zacząłem pisać „Opowieść pod psem, a nawet pod dwoma”.

Tę pogodną książkę, która stanowi poniekąd spory margines mojej autobiografii zawierający się w latach 1930-1960 (z wyjątkiem siedmiu lat wojennych), napisałem w ciągu ośmiu miesięcy, bez jakichkolwiek wstępnych przygotowań. Były one zbyteczne, bo niemal wszystkie występujące tu osoby, przygody i zdarzenia są „wzięte z życia” i tylko z lekka podretuszowane. To samo dotyczy oczywiście psów. Zmieniłem jedynie parę nazwisk, zastąpiłem je inicjałami lub autentycznymi przezwiskami.

Wittlin nie był zachwycony, kiedy przed rozpoczęciem pracy zwierzyłem mu się z moich planów pisarskich. Jego zdaniem czytelnicy po czterech tomach powieści marynistycznych oczekiwali ode mnie powrotu do tematów lotniczych. Ale byłem już zdecydowany, więc tylko obiecałem, że postaram się uczynić zadość tym rzekomym oczekiwaniom w roku przyszłym.

„Iskry” wydały „Opowieść pod psem” w stosunkowo niewielkim nakładzie (dwudziestu tysięcy egzemplarzy, z bardzo dobrą, zabawną okładką J. Stanmego i ze znakomitymi ilustracjami S. Rozwadowskiego, ale wkrótce nastąpiły dwa następne wydania, a ogólny nakład podniósł się do dziewięćdziesięciu tysięcy. Tak więc zaczynają się spełniać moje nadzieje wyrażane półżartem w przedmowie, że przeczytają tę książkę nie tylko doświadczeni myśliwi, lecz także początkujący, a oprócz nich półtora miliona takich przez los upośledzonych ludzi, którzy nigdy nie polowali i bardzo niewiele o polowaniu wiedzą.

Recenzje w prasie były nader życzliwe i nawet pochlebne, ale bardziej ucieszyły mnie listy czytelników: wytrawnych myśliwych oraz tych „upośledzonych przez los, którzy nigdy nie polowali”.

Nie mogę się oprzeć chęci przytoczenia fragmentów dwóch takich listów. Pierwszy z nich pochodzi od starego przyjaciela, Artura Horowicza, lotnika i malarza, który ilustrował wiele moich książek, a po wojnie ożenił się z Angielką i pozostał w Wielkiej Brytanii. (Jego obrazy wystawiane tam w galeriach sztuk plastycznych i ilustracje zamieszczane w wielkich czasopismach zdobyły mu znaczny rozgłos i powodzenie.) Horowicz m.in. pisze:

„Muszę Ci serdecznie podziękować za śliczną Twoją książkę. Przeczytałem ją jednej nocy! I - choć żaden ze mnie myśliwy - czytałem twoje krwiożercze wyczyny z zapartym tchem. Może, a właściwie na pewno dlatego, że nagła śmierć jakiegoś zająca czy cyranki to już taka mniej ważna kropka nad «i». Za to opis lasu o zmierzchu lub stawu o świcie - śliczny! Ot, poszedł sobie taki starszy pan uzbrojony w dubeltówkę i parę oczu i widział nie tylko kaczy kuper i zajęcze podogonie... Bardzo Ci, Januszu, dziękuję!”

Autorem drugiego listu jest Bronisław Zieliński, znakomity tłumacz książek Hemingwaya, a ponadto - jak sam pisze - „zupełnie zwariowany myśliwy”, ...i właśnie w

związku z tym... chcę Panu serdecznie podziękować za uroczą historię psią i łowiecką -

Pana najświeższą książkę. Po przeczytaniu fragmentów w «Łowcu» polowałem na nią jak Start na kreta i zaraz po opublikowaniu dopadłem jej z radosnym skowytym.

Mam sporą biblioteczkę myśliwską, ale ta książka będzie w niej prawdziwą perełką. Rzadko dane mi było przeczytać coś z tej dziedziny, co byłoby równie pogodne, dowcipne, miłe. a nade wszystko tak znakomicie napisane, że każda scena, każdy ruch psa, każdy opis lasu i polowania budzi w wyobraźni najelastyczniejsze obrazy i wspomnienia.

I jeszcze jedno: jest w Pana książce jakaś prawdziwa, nie podrabiana młodość.

Młoda jest jej atmosfera, autentycznie młody i współczesny język i dowcip, i gdyby nie pewne wiadomości biograficzne - można by przysiąc, że jej autorem jest dwudziestoparolatek.

Toteż ma się tylko jedną nieprzyjemną chwilę przy jej czytaniu: kiedy dobiega się do końca i wie, że niedługo trzeba będzie się z nią rozstać”.

Zgodnie z obietnicą w czerwcu 1961 zacząłem przygotowanie dokumentacji do książki o lotnikach z Transport Command, którzy podczas minionej wojny drogą powietrzną dostarczali samoloty bojowe z brytyjskich fabryk do poszczególnych dywizjonów, ze Stanów Zjednoczonych i Kanady do Wielkiej Brytanii, z Takoradi do Egiptu itd., a także pełnili służbę pocztową i kurierską między bardzo odległymi teatrami wojennymi na kilku kontynentach. Oprócz wiadomości zaczerpniętych z lotniczych opracowań historycznych (głównie angielskich) posłużyłem się dawniej zanotowanymi ustnymi relacjami pilotów polskich, którzy latali na trasie afrykańskiej (Takoradi-Kair), a poza tym przestudiowałem kilka dzieł z zakresu geografii i etnografii tych części Afryki, w których m.in. miała się toczyć akcja mojej opowieści.

Znaczna ilość postaci nie wymagała poszukiwań: są to lotnicy, których znałem, choć oczywiście nie obeszło się bez pewnych zmian i retuszy w ich charakterach i poczynaniach. Wymyśliłem dla nich inne nazwiska, a niektórym osobom nadałem dość przejrzyste pseudonimy.

Jedną z ważniejszych ról powierzyłem podporucznikowi Witoldowi R., któremu dałem francuskie przezwisko Toton (fryga). Jego przedwojenna „awaria” życiowa jest autentyczna, a rehabilitacja trochę podobna do rehabilitacji Totona: ppor. R. w czasie okupacji w Polsce walczył w tajnej organizacji wojskowej i zginął z honorem, rozstrzelany przez; hitlerowski pluton egzekucyjny pod Warszawą. Znałem dobrze tego lekkoducha, kiedy był podchorążym na kursie obserwatorów w Dęblinie, i lubiłem go, a później, po owym jego potknięciu się w karierze zawodowego oficera, szczerze mu współczułem. Ten mój stosunek do niego znalazł swoje odbicie w życzliwości głównego bohatera, Zbigniewa Brandta (Hadżiego), dla podporucznika Gubiszewskiego (Totona).

Co się tyczy Brandta, na jego osobowość wpłynęły w pewnym stopniu moje wspomnienia o Bohdanie Pniewskim, z czasów gdy był o kilka lat starszym moim kolegą w Gimnazjum im. Stanisława Staszica i dowódcą plutonu w drużynie harcerskiej, a później

przygotowywał mnie do egzaminu wstępnego w Wyższej Szkole Budowy Maszyn im.

Wawelberga. W wiele lat potem, będąc już znakomitym architektem i profesorem architektury, odwiedzał nas ze swą piękną żoną w Zakopanem. Zawsze go podziwiałem jako swego dowódcę w harcerstwie i darzyłem wielką sympatią za jego życzliwość i opiekę w owych czasach.

Hadzi nie jest oczywiście jego portretem; na tę postać, jak na wiele innych, złożyło się kilku ludzi, z którymi się przyjaźniłem (m.in. Ludwik Idzikowski, który zginął w roku 1929 podczas lotu przez Atlantyk), a także niektóre moje własne wyobrażenia o tym, jak prawy i dzielny człowiek postępowałby w tworzonych przez mnie okolicznościach.

Majorowi Wawrzyniakowi (o przydomku Maruszek) narzuciłem sposób bycia i niektóre charakterystyczne cechy Franciszka R., zastępcy dowódcy eskadry pilotażu z Dębłina. Ale i ta postać w powieści nie jest portretem, a jej postawy moralnej i niektórych postępków nie można przypisywać człowiekowi, który tylko w pewnej mierze posłużył mi za model. Uczyniłem z mego powieściowego Maruszka raczej karykaturę tego modelu -

karykaturę opartą na wyolbrzymieniu słabostek. Zdaje mi się, że jest to prawem każdego autora tworzącego fikcyjne postaci, choćby czerpał do ich kreacji materiał „z życia”.

Do ukształtowania charakterów i postaci dwu kobiet występujących w tej powieści przyczyniła się pewna polska piosenkarka, którą podczas wojny poznałem w Rumunii, oraz zielonooka „córka faraona”, kierowniczką sekcji polskiej London Transcription Service, z którą współpracowałem przy nagrywaniu reportaży i słuchowisk dla BBC.

Wing Commander Valentine przypomina nieco mego b. szefa, Dermonda O'Donovana, dyrektora Polish Relief Fund przy Ambasadzie Brytyjskiej w Bukareszcie oraz sympatycznego Szkota, pułkownika, który był komendantem miasta w Edynburgu.

Dodam jeszcze, że „Dla zwycięstwa” napisałem w ciągu ośmiu miesięcy i że w parę lat później otrzymałem za twórczość powojenną ze specjalnym uwzględnieniem tej książki nagrodę II stopnia przyznaną mi w dziedzinie literatury pi-zez ministra obrony narodowej

Na tym kończę przydługą, choć niepełną rewanż scenariuszy filmowych i książek napisanych po wojnie. W każdym z tych utworów poddawałem swych bohaterów próbom życiowym i starałem się przedstawić ich reakcje tak, jak według mego mniemania powinny one przebiegać w zależności od zalet i wad charakteru każdego z nich. Myślę, że nie popełniłem kardynalnych błędów i że przynajmniej do pewnego stopnia - na miarę moich możliwości - wykonałem tę trudną pracę z jakimś powodzeniem.

Zanim się rozstanę z niniejszym, trzecim tomem wspomnień, chcę jeszcze dorzucić kilka zdań o przyjaciółach i bliskich mi ludziach, o których pisałem, a którzy odeszli na zawsze.

Spośród sześciorga mego ciotecznego rodzeństwa - trzech Henneberżanek i trojga Neugebauerów, towarzyszy dzieciństwa - nie ma już nikogo.

W roku 1962 zmarli dwaj serdeczni moi przyjaciele z lotnictwa: wesoły, pełen fantazji (a także nieco wariackich pomysłów w młodości) Zygmunt Wasilewski, przezywany Waśką - w Warszawie, oraz brat-łata Artur Horowicz, bardzo utalentowany malarz, ilustrator kilku moich książek - w Anglii.

Doktor Leon Bocheński, dyrektor szpitala w Zakopanem, świetny chirurg i człowiek o złotym sercu, umarł w roku 1964 mając zaledwie 55 lat.

Mój młodszy brat, Tadeusz, jeden z najbardziej znanych i doświadczonych marynarzy, niegdyś starszy oficer „Daru Pomorza”, dowódca s/s „Warszawy” zatopionej podczas działań wojennych na Morzu Śródziemnym, kapitan „Batorego”, a ostatnio wykładowca Szkoły Morskiej, zmarł nagle w sierpniu 1956. Dokuczałem mi trochę we wczesnych latach dzieciństwa, ale nawet wówczas przyznawałem w duchu, że jest znacznie sumienniejszy ode mnie i że dorównywa mi sprawnością fizyczną i odwagą. Prawdziwa, pogłębiająca się z biegiem lat przyjaźń między nami zaczęła się jednak chyba dopiero w okresie, gdy obaj braliśmy udział w III powstaniu górnośląskim. Toteż bardzo boleśnie odczułem jego śmierć, która nastąpiła podczas mego pobytu w Orłowie, w domu, który na krótko przed wojną zdołał zbudować. Był posłem na Sejm, człowiekiem znanym, cenionym, popularnym wśród społeczności morskiej i ogólnie lubianym. W jego pogrzebie, który odbył się na koszt państwa na cmentarzu w Gdyni, wzięły udział tłumy mieszkańców Trójmiasta i osób przyjezdnych. Chowano go w kwaterze zasłużonych, z honorami wojskowymi.

Leonard Buczkowski po kilkudniowej chorobie serca zmarł w lutym 1967. Śmierć zaskoczyła go wkrótce potem, jak po wielu dyskusjach ustaliliśmy wspólnie założenia formalne do scenariusza filmu „Cel na noc dzisiejszą: Berlin”. Miałem napisać ten scenariusz na podstawie dwu moich książek: „Żądła Genowefy” i „L - jak Lucy”. Było to bardzo trudne zadanie: pomieścić w jednym półtoragodzinnym filmie wojenne dzieje kilku ludzi rozgrywające się w okresie między kampanią wrześniową a owym lotem na bombardowanie Berlina w roku 1944, kiedy tworzyli załogę polskiego Lancastera.

Zdołałem przekonać Leonarda i naszych doradców (Tadeusza Konwickiego i Jerzego Kawalerowicza), cc ten problem da się rozwiązać tylko w drodze retrospektywnych dygresji polegających na wspomnieniach siedmiu członków owej załogi podczas lotu oraz że należy poprowadzić akcję dwoma torami: ukazując to, co się dzieje w bombowcu, i to, co w tym samym czasie przeżywają jeszcze dwaj ludzie w wieży kontroli na lotnisku, odprawiający i przyjmujący samolot. Zdażyłem opracować szkic scenariusza i przesłać go do wglądu reżyserowi, ale nie otrzymałem już od niego odpowiedzi. Nadeszła tylko depesza o jego nieoczekiwanym zgonie...

Aby dotrzymać umowy zawartej przez nas obu z zespołem filmowym, jeszcze w tym samym roku napisałem pełną wersję scenariusza i przesłałem ją dyrekcji. Została ona przyjęta i zatwierdzona przez kolegium, po czym spoczęła (chyba na zawsze) wśród innych tego rodzaju maszynopisów nie skierowanych do produkcji z powodu braku reżysera, który by się tym technicznie trudnym tematem zainteresował.

W kwietniu 1969 zginął w katastrofie samolotu pasażerskiego jeszcze jeden dawny

mój przyjaciel, profesor polonistyki UJ dr Zenon Klemensiewicz, sekretarz krakowskiego oddziału Polskiej Akademii Nauk. Właśnie o nim pisałem w drugim tomie wspomnień („Wiatr w podszwach”), kiedy zdarzył się ten tragiczny wypadek...

Na zakończenie tej historii mego życia, które w znacznej części poświęciłem zawodowi pilota i pisarza zajmującego się głównie tematami związanymi z lotnictwem, wypada wspomnieć, że pracowałem nad nią nieco więcej niż siedem lat. Nie jest to jednak zbyt wiele, jeśli zważyć, że zawarłem w tych trzech tomach opowieść o zdarzeniach z lat siedemdziesięciu. Trudność polegała na ich selekcji, na wyborze tych moich przeżyć, które mogą, w moim mniemaniu, zainteresować czytelników. Brałem pod uwagę pytania, jakie zadawano mi podczas spotkań autorskich w całej Polsce, a także te, które znajdowałem w listach i na które nie mogłem bardziej szczegółowo odpowiedzieć. Z drugiej strony moim zamierzeniem było ukazać wszystkie sprawy, zwłaszcza te z czasów dzieciństwa i awanturniczej młodości, nie z dzisiejszego punktu widzenia, lecz tak jak je widziałem i przeżywałem mając lat kilka, kilkanaście, dwadzieścia i tak dalej, aż do wieku dojrzałego.

Stąd czas teraźniejszy narracji w pierwszym i drugim tomie.

Dziś, oddając do rąk czytelnika „Pióro ze skrzydeł”, mam lat 71. Ale nie jest to z mej strony akt smętnego pożegnania: może ta książka jeszcze nie będzie ostatnia.

Kraków, 4 stycznia 1972