

Wiadomości Polskie

THE POLISH NEWS WEEKLY

POLITYCZNE I LITERACKIE TYGODNIK

W NUMERZE:

Bolesław Pomian: Nalepka Polskich Linij Lotniczych „Lot”. — Bohdan Wronski: Listy z morza. Fragmenty pamiętnika, odznaczonego nagrodą Ministerstwa Informacji i Dokumentacji na konkursie „Wiadomości Polskich”. — Zygmunt Nowakowski: Opuszczone od Ducha. — Zbigniew Grabowski: Czy zmierzch partii politycznych? — Jan Lechoń. Christian Corly: „Reszta jest milczeniem”. — Krzysztof Nienaski: Gawędy o Anglii. — Marjan Hemar: Rozmowa z rodakiem. — F. A. Voigt o federacjach. — Miscellanea. — Camera obscura. — Skarbnica Polska. Stefan Witwicki: Mickiewicz w Collège de France. Leon Potocki: Posiedzenie „Biblioteki Warszawskiej”. Kazimierz Tetmajer: Ballada o Janosiku i Szalamonównie Jadwidze. List Hanusi. X. Walerjan Kalinka: O podróżujących i godności narodowej.

ROK III — NR. 26 (120) — LONDYN NIEDZIELA 28 CZERWCA 1942

REDAKCJA

229/231, HIGH HOLBORN LONDON, W.G.1

Telefon: CHANCERY 6128

ADMINISTRACJA

9, NEW OXFORD ST., LONDON, W.C.1

Telefon: HOLBORN 0868

PRENUMERATA

kwartalnie

w Anglii 12s.
w innych krajach \$3.-

Należność za prenumeratę prosimy przekazywać czekiem lub „Postal Order” na zlecenie:

M. I. KOLIN (Publishers) LTD.

Ogłoszenia przyjmują Advertising Offices, The CARLTON BERRY Co., 437, Grand Buildings, Trafalgar Sq., W.C.2, tel. ABBey 5108

Przypominamy Szanownym Czytelnikom, że czas odnowić prenumeratę „Wiadomości Polskich” za kwartał III b.r. (12s. w Anglii, \$3 w innych krajach)

BOLESŁAW POMIAN

NALEPKA POLSKICH LINIJ LOTNICZYCH „LOT”

Wieczorna morka rozkołysała głowy wysokich palm. Od gubernatorskiego ogrodu powiał ten jedyny, niezrównany zapach: mieszanina aromatów pustyni, oceanu i palm.

Kilku lotników, oczekujących w cieniu skał na godzinę przedwieczornej kąpieli, budziło się z popołudniowej drzemki.

— George, czy wasz „Empire Day” jest 3 maja, czy 11 listopada? — przerwał milczeniem Denis.

— I 3 maja i 11 listopada, jak kto woli.

— Ale świętujeś w który z tych dni?

— W oba.

— Lucky beggar — wmiszał się do rozmowy Bill.

— Ale Denis musiał wiedzieć napewno:

— Więc świętujeś jutro?

— Świętuje! I jeżeli chcesz mi wlepić na jutro „orderly officer’a”, to radzę ci, znajdź kogoś innego. Jutro możemy polecić na zadanie, ale żadnej służby nie biore.

— O, ja nie myślałem o służbie, „orderly officer’em jest jutro Willy — ja tylko chciałem ... — Denis zaczerwienił się i zamilkł pod karzącym spojrzeniem Billa.

— Właściwy powód rozmowy zrozumiał George dopiero nazajutrz, gdy przed swym namiotem zobaczył biało-czerwoną flagę, zatknietą na wysokiej żerdzi bambusowej.

Na zadanie oczywiście poleciała inna zaloga. George świętował swój „Polish Empire Day”; tem wyjaśniał Denis kole-

polubiłem najwięcej, was mi najbardziej żal, że nie jesteście wyznawcami Proroka. Nie wiedziałem, że jesteś Polakiem. Dlaczego właśnie dziś wywiesiłeś swoją flagę? George wyjaśnił.

— Poczekaj, pokażę ci podpisy twoich rodaków, im też dostarczałem na lotnisko czegoś tylko zapragnęli, może co słyszał o Lyddzie?

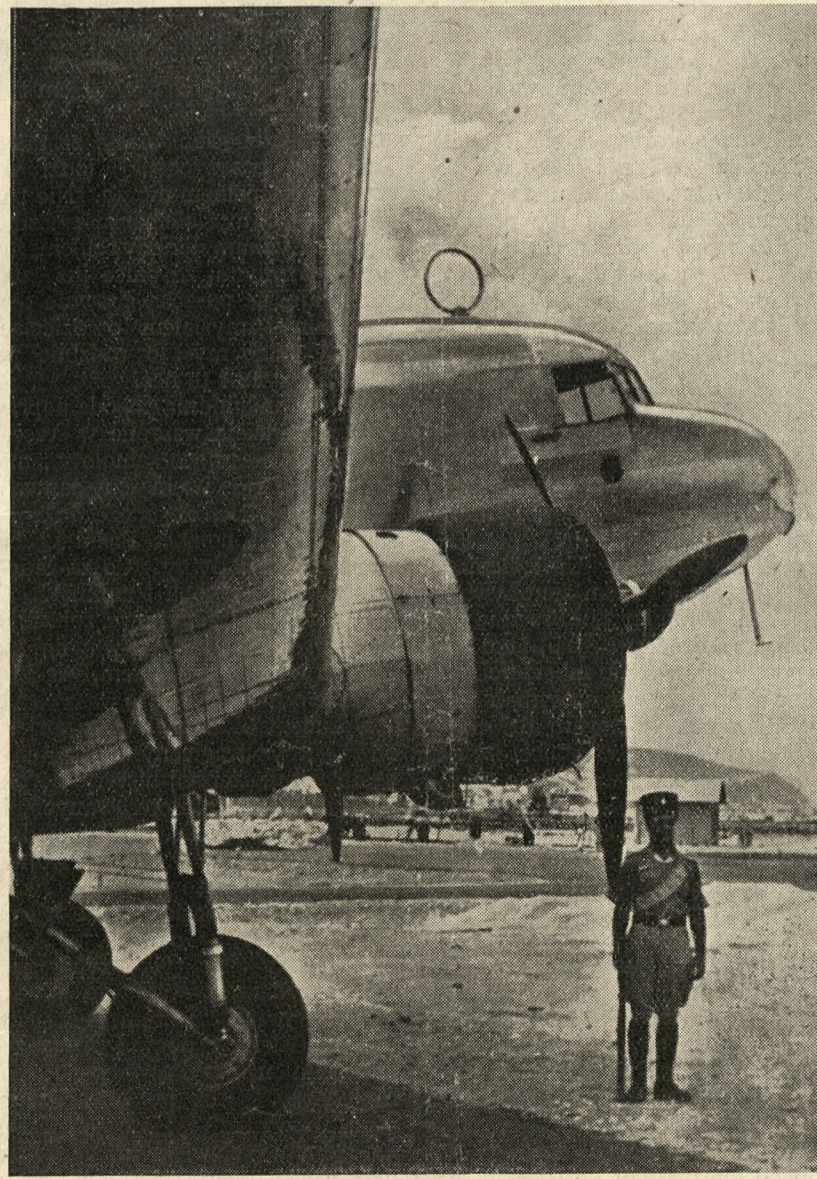
— Mohammed oddalił się do samochodu. Po chwili wrócił, wręczając George’owi niewielką podłużną kartkę papieru, pokrytą podpisami. George machinalnie odwrócił kartkę. Po błękitnym niebie leciał srebrny samolot, dołem biegły wielkie litery:

„POLSKIE LINIE LOTNICZE LOT”.

Niema i nigdy nie było stacji lotniczej w B. Niema i nigdy nie było starego Mohammeda ben Oussina. Nic nie jest rzeczywiste i prawdziwe. Ani te, rozkołysane głowy palm, ani ta biała linia brzegu. Nierealne są ani te khaki „shorty”, ani ten tropikalny hełm. To wszystko jest tylko jednym więcej snem. George wie, że musi wybierać — musi odesłać w kraj malarycznych, gorączkowych snów — albo całą stację lotniczą w B. albo ten skrawek papieru, co poprzez tysiące mil, właśnie dziś, w dniu święta niepodległości, przyniósł mu pozdrowienie z dalekiej ukochanej Warszawy. Musi wybrać, gdyż niema takiej płaszczyzny, niema takiej linii pozycyjnej, na której mogłyby się zmieścić razem i istnieć obok siebie: stacja lot-



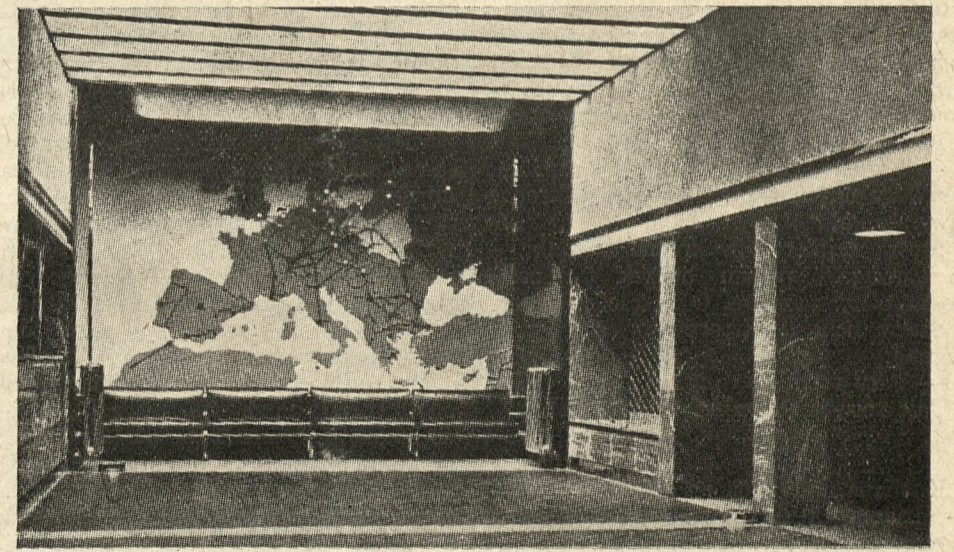
POMIĘDZY KRAKOWEM A WARSZAWĄ



POLSKI SAMOLOT KOMUNIKACYJNY NA LOTNISKU W LYDDZIE



PORT LOTNICZY NA OKĘCIU



HALL W PORCIE LOTNICZYM NA OKĘCIU

gom z innych „flight’ów wystawność lunchu, bukiety biało-czerwonych kwiatów i większą niż zwykle ilość whisky.

George był wzruszony, nie spodziewał się nigdy, że będzie obchodził święto niepodległości pod 17° szerokości północnej, że „strusie” będą pamiętały, że łagodny podzwrotnikowy monsun będzie pieścił biało-czerwoną flagę i że sam „Commanding Officer” wzniesie toast na cześć Prezydenta Najjaśniejszej Rzeczypospolitej.

— Ale największą niespodziankę sprawił mu tego dnia stary kupiec arabski Mohammed ben Oussin.

W bazie lotniczej w B. utarł się zwyczaj, że gdy rozpalona kula słońca dotykała linii horyzontu, a pobielałe od całodziennego żaru niebo zaczynało błękitnieć i ciemnieć, gdy wieczorna morka zwielała nieznośną duszność i żar, przynosząc od Atlantyku świeży, ożywczy powiew — budziło się do pracy mechanicy. Wielkie samochody-cysterny podjeżdżały do samolotów, i „ground-crew” przystępowała do przygotowywania maszyn na dzień następny. Przed namiotami-kuchnie zajechały samochody z żywnością, a przed namiot-messe zajechał samochód starego Mohammeda ben Oussina, głównego dostawcy wszystkich tych dóbr, które wykraczały poza tabele należności, ustalone przez „King’s Regulation”, a które sprytny Mohammed ben Oussin potrafił zdobyć i dostarczyć na to zapomniane przez Allacha odludzie. Mohammed, zalatwiony sprawą z kierownikiem messy, udawał się zazwyczaj na obchód oficerskich namiotów, odbierając zamówienia prywatne. Przed namiotem George’a Mohammed przystanął. Jego czarne, aksaminne oczy zatrzymały się na biało-czerwonej flagie.

— Jesteś Polakiem?

— George potwierdził.

— Spotykałem twoich rodaków przed wojną, jesteście wspaniałym, męznym narodem. Spotykałem wielu rouni, ale was

nicza w B. — i barwna nalepka Polskich Linij Lotniczych LOT.

George wybrał. Rozplynęła się w niebity stacja lotnicza w B. Kiedyś, pamięta, obliczał, że najszybszym (będącym w rozporządzeniu stacji), samolotem musiałby lecieć do Warszawy 17 godzin. Ale srebrny rekwizytorski samolot z nalepki przyniósł go w ułamku na lotnisko mokotowskie, kolebkę Polskich Linij Lotniczych LOT.

Zanim narodziła się krótka, stanowcza i twarda — jak decyzja pilota w niebezpiecznej chwili — nazwa: LOT, było wiele innych, dłuższych i mniej dźwięcznych, dziś już doszczętnie zapomnianych, imion. Towarzystwo Cywilnej Żeglugi Powietrznej odbyło długą, pełną pracy, chwały i kłeszkę drogę — do swego pięknego, polskiego imienia: LOT. Na drodze tej zmieniali się dworce, samoloty i hangary, zmieniały się lotniska, trasy i szybkości, zmieniały się założenia i cele — ale ludzie byli zawsze ci sami. I milowemi słupami, znaczącymi drogę rozwoju Polskich Linij Lotniczych LOT, były nie dworce, samoloty czy trasy — ale czyny pracujących, żyjących i ginących na posterunku ludzi. Piloci, którzy opuszczali ciasną salkę restauracyjną drewnianego budynku, stanowiącego pierwszy polski dworzec lotniczy, by na Junkersach F-13 przebywać trasę Warszawa-Kraków z szybkością 140 km/g, doczekali się pięknych dworców, dalekich, tysiące mil liczących tras i lecących z szybkością 300 km/g nowoczesnych „liner’ów. Narosły biura i urzędy, zjawili się zawiadowcy portów i cała wymundowana obsługa naziemna. Ale piloci byli wciąż ci sami. Te same nazwiska roznosiły sławę polskich skrzydeł. Ci sami, którzy ustalili na lotniskach europejskich określenie: „polska pogoda” — zdobyli serca wielu Mohammedów w dalekiej Lyddzie i Damaszku.

Przed oczami George’a rozsnuł się długi,

najpiękniejszy film lotniczy: dzieje Polskich Linij Lotniczych LOT. Stary, drewniany budynek na lotnisku mokotowskim zaroził się tłumem znanych postaci. Z drewnianych hangarów wytańczono dawno już wyszły z użycia samoloty. George wiedział, że ludzie, których widzi, dawno zginęli śmiercią lotniczą na dalekich trasach, że samoloty, które ogląda, dawno skraskowały lub poszły do kasacji. Ale w ciągu ostatnich dwóch lat George przyzwyczał się że tylko niewiarogodne jest prawdziwe i że żyć musi wśród zdarzeń, w które niepodobna uwierzyć. Więc przyjmował za rzecz naturalną i prostą ten meeting żyjących i poległych pilotów — ten zlot nie istniejących już od wielu lat samolotów. Nikt nie zapowiadał nazwisk pilotów i nikt nie podawał typów maszyn. Ale te nazwiska i typy żyją w duszach wszystkich polskich lotników, rozrzuconych dziś po wszystkich lotniskach

od mroźnych skal Islandji po piaszczyste wydmy pustyni libijskiej. Więc pocóż wywoływać nazwiska ludzi, których czyni żyją wśród nas? Kiedyś powiedział George’owi, że nie należy wymieniać imion gwiazd. Gwiazdy są łaskawe i lubią pomagać śmiertelnym — ale nie lubią gdy śmiertelni wymawiają ich imiona.

Film trwa. Zmieniają się typy maszyn, pojawiają się i znikają piloci. Niektórych George poznawał lepiej, innych niezupełnie pamiętał. Tak, ten Bréguet, podchodzący właśnie do lądowania, to pilot LOTu powracający ze sławnego lotu do Tokjo. Ten Fokker, to start do Bagdadu. Ta grupa fotoreporterów zgromadziła się by powitać pierwszego „milionera” LOTu. Ten srebrny Lockheed powraca właśnie z Los Angeles. Ta grupa uroczystych dygnitarzy, to otwarcie linii Helsinki-Warszawa-Ateny. Te kwiaty, to dla dostępnego już „milionera”. Film trwa.

Zmieniają się typy maszyn, zmieniają się stroje pań — zgrabne kodaki filmowe zastąpiły dawne duże skrynie fotoreporterów — drewniany budynek rozrósł się we wspaniały hall dworca lotniczego. Ale twarze pilotów są wciąż te same. A gdy potem kilka znanych postaci przestaje się ukazywać — George wie: to góry Pirynu, to Czerniowce, to Ateny. Ale na miejsca poległych wstępują nowi. Samoloty LOTu muszą startować punktualnie co do minuty. Film trwa.

mieli pójść w daleką, tulącą drogę żołnierza bez ojczyzny — ale walka skończona nie była.

Wojna, rozpoczęta nalotem niemieckich bombowców na Warszawę, trwa.

Trwać będzie aż do zwycięstwa. Nie mogę Ci powiedzieć, Mohammedzie ben Oussinie, gdzie są Twoi przyjaciele. Niewiele wiem o nich. To tylko, że dziś już nie wożą ani pasażerów ani poczty. Dziś wożą kruszące bomby i śmiercionośne pociski. Przeprowadzają przez Atlantyk nowoczesne bombowce-obrzymy. Szkołą przyszłe kadry pilotów. Jak ongi spełniali swój obowiązek w Polskich Linjach Lotniczych, tak dziś spełniają go w szeregach Polskiego Lotnictwa. Wierzę, że ich jeszcze zobaczysz.

Mohammed ben Oussin spojrzal swemi aksaminnymi oczami w rozgorączkowaną wspomnieniami twarz George’a. Oparł mu rękę na ramieniu:

— Allah jest miłosierny i przebaczący. Wróćcie do swojej ojczyzny. Nie może być wola Allacha, by tacy jak wy, mieli być pozbawieni ojczyzny. Wróćcie.

Tak. Kiedyś przwidzie ten dzień, gdy piloci Polskich Linij Lotniczych LOI — może ich będzie dwudziestu, może dziesięciu, może dwu — zatoczą przepisową rundę nad lotniskiem okęckim. Wyprowadzą na kierunek podejścia. Przymkną gaz. Wypuszczą podwozie. Otworzą klapy. Zako-

lysze się maszyna, wytracając szybkość. Uważajcie! Niech Allah miłosierny i przebaczący prowadzi wasze dionie! Mohammed ben Oussin wierzy, że powrócicie, i ja wierzę, że musicie powrócić. Ale obawiam się, że nawet Pana lądowanie, Panie Kapitanie Whisky, będzie „below average”. Obawiam się, że będzie wiele „kangurów” i że szef stoczni będzie potem pilnie badał gołenie patentowanych podwozi.

Wróćcie.

Znów zasiadacie półkolem w pokoju pilotów, znów będziecie piocić w rozkład lotów i znów będziecie prowadzić swe samoloty z pasażerami i pocztą — temi samymi niezawodnymi rękami, którymi dziś prowadzicie bombowce i myśliwce.

BOLESŁAW POMIAN.

Dn. 31 maja b.r. „somewhere in England” odbył się zjazd pracowników Polskich Linij Lotniczych LOT. Celem zjazdu było: wzmocnienie węzłów koleżeństwa i przyjaźni i przygotowanie się do przyszłej pracy w polskim lotnictwie komunikacyjnym.

Obrazy poświęcono zagadnieniu polskiego lotnictwa komunikacyjnego w powojennej Polsce.

Po nabożeństwie rozpoczęły się obrady zjazdu. Powstaniem i jednominutowym milczeniem uczczono pamięć tych, którzy zginęli śmiercią lotniczą. Skolei nastąpiło odczytanie depesz. Dwaj najstarsi „milionerzy” przysłali życzenia pomyślnych obrad i jak najszybszego powrotu do normalnej pracy. Mimo dawno przekroczonej pięćdziesiątki, obaj przeprowadzają bombowce przez Atlantyk.

Przedziwna młodość sere jest zresztą udziałem całej LOT’owskiej rodziny. Mechanicy, z których niejeden obsługiwał jeszcze samoloty podczas wielkiej wojny, pracują dziś po angielskich lotniskach i fabrykach i wszędzie gdzie los ich rzucił, zawsze są pięknym przykładem, jak należy spełniać swe obowiązki.

Samoloty P.L.L.LOT — rzutem powietrznym... Czerniowce...start...szczegóły techniczne omówilem w poszczególnymi dowódcami i kierownikami. Dziękuję panom.

Odprowa była skończona. Ale wojna skończona nie była — WOJNA TRWA.

Wprawdzie na lotnisku macierzystym Polskich Linij Lotniczych gospodarowały już szkopy, a wspaniale samoloty, duma i radość lotniczych serc, miały być za parę godzin oddane w ręce rumuńskie — wprawdzie za parę godzin piloci LOTu

