

MEMORIAL

General Marii Wittek

FUNDACJA GENERAL ELŻBIETY ZAWACKIEJ
Archiwum i Muzeum Pomorskie Armii Krajowej
oraz Wojskowej Służby Polek
7-100 Toruń, ul. Podmurna 93, tel. 0048 56 65 22 186
e-mail: fapak@wp.pl; www.zawacka.pl



York ON M6S 2B4
Kanada

PLSK

UJEJSKA Amme

zem. Ejbich

2467/WSK

SPIS ZAWARTOŚCI TECZKI — WTEJSKA Anna

2000. Eplbidu

✓ I/1. Relacja ✓ k. 4, s. 1-4

2467 / WSK

I/2. Dokumenty (sensu stricto) dotyczące osoby relatora ✓ k. 5, s. 1-5

I/3. Inne materiały dokumentacyjne dotyczące osoby relatora —

II. Materiały uzupełniające relację ✓ k. 13, s. 1-18

III/1 — Materiały dotyczące rodziny relatora —

III/2 — Materiały dotyczące ogólnie okresu sprzed 1939 r. —

III/3 — Materiały dotyczące ogólnie okresu okupacji (1939-1945) —

III/4 — Materiały dotyczące ogólnie okresu po 1945 r. —

III/5 — inne... —

IV. Korespondencja

1. 2 FAPAK

V. Nazwiskowe karty informacyjne ✓

✓ VI. Fotografie (13000)

I/1. RELACJA

relacja własna, Toronto 2001, mps, k.4, s. 1-4



Wpłynęło dnia 3 X 11
 L.dz. 4320 WSK 9001
 D. J.

Życiorys i Wspomniena
 dotyczące Służby Wojskowej.

ANNA MARIA EJBICH z domu UJEJSKA

ur. 10 grudnia 1921 r. w Warszawie.

Ojciec Stanisław Ujejski pil. obs. gen. bryg. Inspektor Sił Powietrznych w Anglii w Londynie w czasie II Wojny Światowej w latach 1940 - 1943
 Matka Anna Maria z domu Krasicka, w czasie II Wojny Światowej była przewodniczącą Sióstr Czerwonego Krzyża, prócz tego założyła Komitet Pomocy rannych lotników. W czasie najgorszych bombardowań Londynu jeździła odwiedzać rannych w szpitalach i załatwiała sprawy o które ją prosili, zawoziła paczki umieszczała po senatoriach itd...

Miałam starszą o rok siostrę Teresę i młodszego o dwa lata brata Jerzego.

Kiedy Niemcy uderzyli na Polskę w 1939 r. ukończyłam właśnie i klasę Liceum Handlowego /4H/ na ul. Górnośląskiej do którego się dostałam po zdaniu małej matury w gim. im. J. Słowackiego w Warszawie na ul. Wawelskiej.

Mieszkaliśmy na ul. 6-go Sierpnia 32, Ojciec mój był szefem Sztabu Lotnictwa i w momencie wybuchu Wojny, przydzielony do Kwatery Naczelnego Wodza. Wobec tego gdy Niemcy zbliżali się do Warszawy a Sztab wyewakuowano na północ matka moja otrzymała rozkaz opuszczenia Warszawy. Wyjechalśmy 9 września pociągiem ewakuacyjnym w nieznaną, po kilku dniach podróży w bardzo trudnych warunkach, obstrzeliwani niejednokrotnie, dotarliśmy do Łunińca, skąd po dwóch dniach znów zapakowano nas do pociągu i wylądowaliśmy w Zaleszczykach.

Po paru dniach, 17 września, kiedy Bolszewicy wkroczyli do Polski przeszliśmy piechotą granicę Rumunii. Przez ponad 7 miesięcy byliśmy internowani w Baile Herculane, obozie w którym siedziało 24 generałów i ich oficerowie do zleceń. Tam wraz z kilkoma innymi kolegami i koleżankami przygotowano nas do matury. Egzamin odbył się w polskiej szkole w Turnu Severin pod kontrolą Kuratora z Bukaresztu.

Mój Ojciec ukrywał się w tym czasie w Bukareszcie i wysyłał lotników do Francji, sam uciekł dopiero w marcu 1940 r. i wtedy my z matką mogliśmy próbować ucieczki. Do Francji dotarliśmy przez Jugosławię i Włochy przekraczając granicę w Medanie /płd. Francja/, a stamtąd do Paryża. Niestety nie zabawiliśmy długo w Paryżu. Kiedy Niemcy zaczęli się zbliżać w czerwcu 40 r., wyjechalśmy na południe do Tuluzy i zamieszkaliśmy we Frontenac aż do upadku Francji. Po wielu perypetiach udało nam się uciec do St. Jean de Luce i z tamtąd statkiem do Anglii, gdzie wylądowaliśmy w obozie przejściowym w Londynie w

końcu czerwca po obozie przejściowym w Londynie przeniesiono nas na tzw. biuletting, aż do przybycia Ojca do Anglii. W tym czasie Ojciec mój był szefem ewakuacji w Baurdeaux i ostatnim statkiem Andora przybył do Anglii, gdzie został mianowany Inspektorem Sił Powietrznych.

W 1940 r. po strasznych bombardowaniach Londynu obie z moją siostrą zgłosiłyśmy się do pracy w II Wojskowym Szpitalu Polowym w Duplin Castle w Szkocji jako siły pomocnicze. Pracę zaczęłyśmy od stycznia 1941 r. Było nas 4-5 takich młodych panienek więc lekarze i siostry zrobili dla nas specjalne kursy pielęgniarstwa i już po roku zostałam mianowana Siostrą Salwą na internie.

W końcu 1942 r. rozeszła się wiadomość, że za zgodą gen. Sikorskiego mają powstać oddziały kobiece lotnicze po nazwę Służba Pomocnicza Lotnicza Kobiet. Głównym celem tego projektu było rozładowanie zgrupowania rodzin polskich uciekinierów z Rosji na Bliskim Wschodzie i sprowadzenie ich do Anglii i jednocześnie zastąpienie kobietami mężczyzn w lotnictwie, których można by było przeszkolić jako personel latający.

Natychmiast zgłosiłam się jako ochotniczka. Musiałam otrzymać zgodę War Office na przeniesienie, ale trudności mi nie robiono i już w lutym 1943 r. przeszłam badania lekarskie i zostałam przyjęta do PSLK. Otrzymałyśmy mundury lotnicze angielskie z napisem "Poland" na ramionach i z polskim orzełkiem na czapkach.

Było nas w pierwszej grupie 36 kobiet w różnym wieku i z różnych środowisk. Skierowano nas na polski kurs rekrucki do Szkocji w North Berwick na 6 tygodni, potem do Wilmslow /treningowa stacja angielska dla kobiet/ na kurs rekrucki angielski, następnie kurs podoficerski i zarazem instruktorski, a potem nastąpił podział. Część z nas w liczbie 12 wybrano na Kurs Oficerski, reszta została promowana na kaprali i rozesłana na różne stacje lotnicze na praktykę. Ja dostałam przedział do Northolt - stacji gdzie stały Dywizjony Myśliwskie między innymi Dyw. 303. Spędziłam tam 2 czy 3 miesiące i powróciłam do Wilmslow oczekiwać pierwszego transportu nowych ochotniczek z Bliskiego Wschodu.

I tak zaczęło się szkolenie. Nauka języka angielskiego i regulaminów wojskowych, musztry dyscypliny wojskowej itd. Dziewczeta przyjeżdżały w grupach po 300 - 350 po kursie rekruckim w Szkocji szkolono je w Wilmslow i tam już wybierały dalszy kierunek szkolenia /mechanika, szoferki, pomoc biurowa, kucharki itd./, następnie były rozsyłane po stacjach gdzie były dywizjony polskie.

Po paru miesiącach szkolenia ochotniczek zostałam sierżantem. Od tego czasu miałam pod opieką wszystkie kaprali i ochotniczki, układałam program dzienny, prowadziłam musztrę itd. Wiosną 1944 r. przeniesiono mnie do Sealand, gdzie było około 20 WAAF-ek na dwa miesiące a następnie na podchorążówkę do Windermere na 3 miesiące. Jednostka nasza już się uformowała. Dowódcą PSLK została p. Halina

Paszkiwicz w stopniu majora /sqwadron officer/ z biurem w Dowództwie w Londynie w Rubens Hotel. Miałam prawo wyboru kierunku w jakim się będę szkoliła ale przeznaczono mnie na WAAF "G" Officer czyli dowodzenie i zaraz po ukończeniu kursu oficerskiego w połowie grudnia 1944 r dostałam przydział na Hebrydy, wyspa na północ od Irlandii gdzie stał Dyw. 304.

W tym Dywizjonie zostałam już do końca wojny z nimi zmieniałam miejsca pobytu.

Po ukończeniu wojny Dyw. 304 został zmieniony na transportowy. W 1945 r 12 września odbył się mój ślub z Flt Left. /kapitanem/pil. z 304 dyw. Bohdanem Ejbichem. Mąż mój po ukończeniu tury bojowej i zakończeniu działań wojennych we wrześniu poszedł na politechnikę na studia. Ja zostałam w wojsku do lutego 1946 r. potem zostałam zwolniona gdyż spodziewałam się dziecka.

W końcu czerwca urodziła się nam córka, Mąż miał 20 £ stypendium i dodatek rodzinny, warunki bardzo ciężkie. Politechnikę skończył 1949 r jako inż, elektryk. W 1949 r urodził się nasz syn. Bohdan długi czas był bez pracy wreszcie dostał pracę pod Londynem koło Bath. Nie mógł tam dostać mieszkania, więc ja zostałam w Londynie, dorabiając czym mogłam, ale życie się nie układało, Anglicy dawali nam do zrozumienia, że im zawadzamy, do Polski wrócić nie było można. Koledzy Bohdana którzy wcześniej wrócili do Polski siedzieli w więzieniach. W 1952 r. zdecydowaliśmy emigrować do Kanady.

Mąż wyjechał pierwszy, tam znalazł pracę, wynajął mieszkanie i dopiero w 8 miesięcy po otrzymaniu od niego pieniędzy na drogę wyjechałam z dziećmi do Toronto.

Parę lat zajęło nam ustabilizowanie naszego życia. W 1956 r urodził się nasz drugi syn Michał.

W krótkim czasie włączyliśmy się oboje w prace społeczne. Najpierw do Kombatantów, potem do Skrzydła Lotniczego Nr. 430, które powstało w Toronto i ja wstąpiłam do jedynej na tym terenie polskiej organizacji kobiecej Federacji Polek.

Trudno jest już teraz opisywać przebieg przeszło 40 letniej pracy w tych organizacjach ale mogę wspomnieć, że w Skrzydle lotniczym przez wiele lat byłam w Zarządzie, w Federacji Polek byłam w Ogniwie Nr. 1 /mamy 17 Ogniw w całej Kanadzie/ i od 15 lat jestem w Zarządzie Głównym vice- prezeską Federacji.

Byłam główną inicjatorką i organizatorką ufundowania i poświęcenia Pamiątkowej Tablicy PSLK w Kościele Garnizonowym na ul. Długiej w Warszawie, również poświęcenia kopii tej Tablicy w Museum Pamięci w Deblinie. Z inicjatywy płk. I. Olszewskiego i mojej powstało piękne Sanktuarium Lotnicze w Katedrze Polowej cz. Kościele Garnizonowym na Długiej w którym spoczywają prochy Dowódców Lotnictwa i Księga Pamiątkowa lotników poległych w II Wojnie Światowej.

Przez 13 lat administrowałam wydawnictwem Głosu Polskiego Gazety Polskiej w Toronto.

Obecnie jestem Kapitanem PSLK, odznaczona Medalem Lotniczym, Sr. Krzyżem Zasługi, Krzyżem Czynu Bojowego, wojennymi medalami angielskimi, Złotą Odznaką KPK i kanadyjską odznaką za 30 Plus pracy społecznej.

Mój adres: Mrs. Anna Maria Ejbich

Toronto, Ont. M6P 4B8, Kanada

Tel:



I 12. DOKUMENTY (sensu stricto) DOTYCZĄCE OSOBY RELATORA

- książeczka wojskowa W.A.A.F (nr 808 b), Londyn 1943, kopia, k. 3, s. 1-3
- zaświadczenie Ministerstwa Obrony o służbie wojskowej z czerwca 1985, mps (kopia), k. 1, s. 4
- Legitymacja (nr 7049) Medalu Lotniczego, Londyn 1946, kopia, k. 1, s. 5
- Legitymacja (nr 7-93-6) Krzyża Czynu Bojowego Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie, Warszawa 1933, kopia, k. 1, s. 5
- Legitymacja (nr 2509) członkowska Stowarzyszenia Polskich Kombatantów w Kanadzie, Toronto 1934, kopia, k. 1, s. 5
- Legitymacja (nr 13025) Skrzydła Lotniczego, Toronto 1934/1935, kopia, k. 1, s. 5



I121

1.1.1. 017 017/1

NAME

Miss ANNA MARIA

UJEJSKA

Father's Name

Air Vice Marshal Stanislaw Ujejski

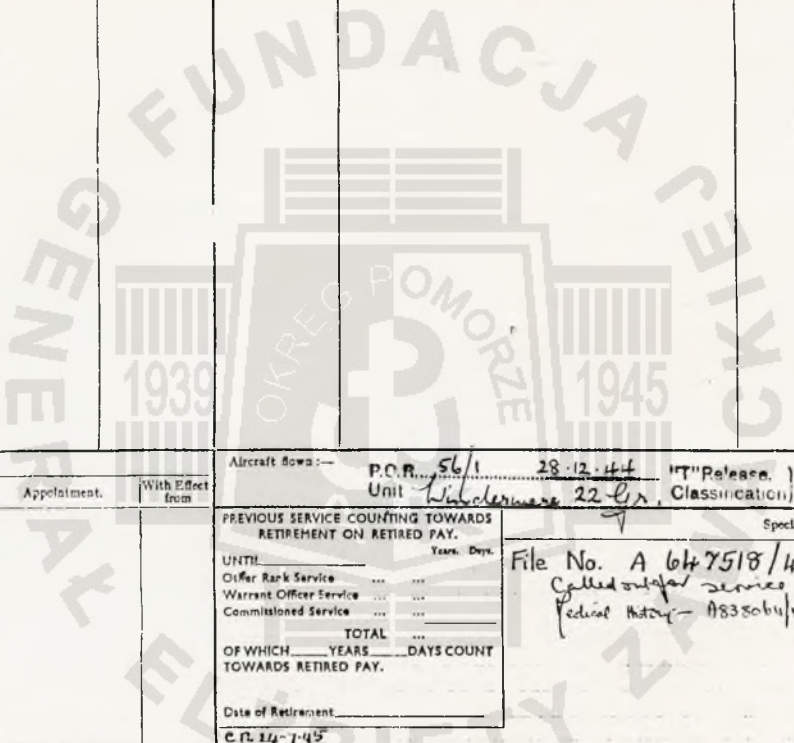
and Address

25, Eton Rise, Eton College Road,
London W173

Date and Place of Birth 10.12.1921 Poland
(see Birth Certificate).

Number P 8086

Date of Commission and Substantive Promotions.			Rewards and M. in D.		Course of Instruction, etc.		Where Educated, Languages, and other special qualifications.
Date.	Rank.	With Effect from	Reward.	Authority.	Subject.	Remarks.	Result.
11/145	Granted commission as A/S/O on Probation	13.12.44				Attended course at Wandsworth 18.10.44 - 12.12.44	W.A.A.F. Civilian Occupation Sister in Polish Military Hospital from 1941 to 1943. High School, Warsaw, Poland Commercial School, Warsaw, Poland Liceum in Romania French at "Alliance Française" Paris for 3 months Matriculation Cert. in Romanian Certificate obtained from Commercial School. Certificate in Nursing, Polish Red Cross Speaks good English, French & Polish. Interested in Welfare, shooting & Ski-ing Member of Polish A.T.S. in Poland Knowledge of Accountancy, nursing Religion Roman Catholic.
17/45	Confirmed in appointment Section Officer (WS)	13.6.45					
3/46	Re-graded to Commissioned	27.2.46					



Previous Service.			Aircraft flown:-		
Date.	Appointment.	With Effect from	Authority.	Appointment.	With Effect from
	Served as an airman in the W.A.A.F. No. Cpl. P 2792020.				

PREVIOUS SERVICE COUNTING TOWARDS RETIREMENT ON RETIRED PAY.		Special Notes.	Flying Time as Pilot
UNTIL	Years Days		Year
Offer Rank Service	...	File No. A 647518/44 Called out for service 13-12-44 Federal History - A835041/5	
Warrant Officer Service	...		
Commissioned Service	...		
TOTAL			
OF WHICH YEARS DAYS COUNT TOWARDS RETIRED PAY.			
Date of Retirement			
C.R. 24-7-45			

Non-Substantive Appointments.			Recommended for Promotion.			
Date.	Appointment.	With Effect from	By	Position.	List.	Date.

GRATUITY		INCREMENT	
From	To	Service Commenced	Completed
17-6-43	12-12-44	17-6-43	16-6-44
Months	Days	Months	Days
17	27		
Less service without pay		Other rank -	
Months counting		Commissioned -	
Rank for gratuity		Completed 1 years on	
Rank for re-cess leave		Completed	
Checked in S.II(c)		Agents informed Date 14 MAR 1945	

1941 WL 2832-1945 30W 2/48 T.S. 700
1941 WL 2721-1946 30W 2/44 T.S. 700

W.A.A.F.

Miss ANNA MARIA UJEJSKA

NAME

Father's Name Air Vice Marshal Stanislaw Ujejski
and Address 25, Eton Road, Eton College Road, London N7 3

Date and Place of Birth 10.12.1921 Poland
(See Birth Certificate)

Number P 8086

Where Educated, Languages, and other special qualifications.

W.A.A.F.
Civilian Occupation
~~Her~~ Sister in Polish Military Hospital from 1941 to 1943.
High School. Warsaw. Poland.
Commercial School. Warsaw. Poland
Liceum in Romania.
French at "Alliance Francaise" in Paris for 3 months
Matriculation Cert. in Romania.
Certificate obtained from Commercial School.
Certificate in Nursing. Polish Red Cross
Speaks good English, French & Polish.
Interested in Welfare, Shooting.
Member of Polish A.T.S. in Poland.
Knowledge of Accountancy, nursing
Religion Roman Catholic.

Course of Instruction, etc.

Subject	Remarks	Result
C.C.T. 1. 59	Attended course at Windermere. 18.10.44. - 12.12.44. A.C.	

Reward and M. in D.

Reward	Authority

Date of Commission and Substantive Promotions.

Date of Gazette.	Rank.	With Effect from
0.6.45	Granted commission as A/S/O on Probation confirmed in Sept 9	13.12.44
20/11/45	Section Officer (WS).	13.6.45
06/12/46	Resigned as Commission	27.2.46.

Aircraft down: P.C.R. 561 28.12.44 17th Release. 10 50
Unit Wielkopolska 22 Gr. Classification C

PREVIOUS SERVICE COUNTING TOWARDS RETIREMENT ON RETIRED PAY.

UNTIL	Year.	Days.
Officer Rank Service
Warrant Officer Service
Commissioned Service
TOTAL		
OF WHICH	YEARS	DAYS COUNT
TOWARDS RETIRED PAY.		

Date of Retirement: CC 24745

Previous Service.

Authority.	Appointment.	With Effect from	Authority.	Appointment.	With Effect from
	Served as an air-woman in the W.A.A.F. No. Cpl. P 2792010.				

Non-Substantive Appointments.

Date of Gazette.	Appointment.	With Effect from	By	Position.	Lat.	Date.

Special Notes.
File No. A 647518/44
Called out of service 13.12.44
Medical History - ASB 506415

Flying Times as Pilot.
Year. No. of hours.

Year.	No. of hours.

Serial No. INCREMENT
Serial No. 6-43
Militia Days Service Commenced 17-6-43
Militia Days 17-6-43
Militia Days 17-6-43
Militia Days 17-6-43

I/213

Dep. Com. Form	Unit From	Unit To	Reason Checked	App'd	Date of Movement	Com. Form confirming Arrival	Spec. M. Otr.	Authy. Com. Form On Entry	Inspected and Date of Entry	Date	Rank	Remarks
17/44		London, Innesworth.			17.6.43					17/6/43	AEUR	Admin Sub. Bd.
27/43	St. RC				18.6.43				17.6.43			
18/43	St. RC				27/1/43							
18/43	St. RC				25.8.43							
18/43	St. RC				28/1/43							
20/43	St. RC				28.8.43							
24/43	St. RC				18/10/43							
12/54	Discharged from WAE on appointment to commission				11/12/44							

150/43												
167/44												
200/44												
324/44												

SPECIAL QUALIFICATIONS.
Exams., Courses, Engines, etc.

Authy. C.F. and Date.	Description and Degree of Proficiency or Assessment.
	need Gas Area - 9.23
	W. N. B. O. Area 4.8.43



MINISTRY OF DEFENCE
 Bourne Avenue Hayes Middlesex UB3 1RF

Telephone 01-573 3831 ext

Mrs Anna Ejbich

Your reference

Toronto
 Ontario M6S 2B4
 Canada

Our reference

3/P-8074/CS(R)2c/C

Date

// June 1985

Dear Madam

I am to refer to your recent letter and in reply to confirm the following particulars of the military service of:

P-8074 2nd Lieutenant Anna UJEJSKA now EJBICH

born on 10 December 1921 at Warszawa, Poland

parents: Stanislaw and Anna

Marital status (while serving): Single

Nationality: Polish

Religion: Roman Catholic

Civil occupation (prior to Army Service): None

Service with the Polish Forces under British Command:-

from 1 May 1943

to 15 January 1946

(Relinquished Commission,
 Honourably discharged on
 maternity grounds)

Service with the Polish Resettlement Corps:

Enlisted
Commissioned on None

relegated to:

Class "W" Reserve on
Unemployed List on ./.

finally discharged
relinquished commission on ./.
 (honourably discharged)

Former Service and History:- Voluntarily joined the Polish Womens Auxiliary Service under British command as above. On 15.9.44 transferred to the Womens Auxiliary Air Force Service. Served in the United Kingdom and on the Continent.

Medals and Awards:

Polish: Air Medal

British: For this information please write to: Ministry of Defence,
 RAF Personnel Management Centre, RAF Innsworth, Gloucester GC3 1EZ +

Remarks: Her conduct and service was satisfactory.

If it is necessary for you to submit this statement to a third party for any purpose you should take such action as will ensure its return to your custody.

Yours faithfully,

for Departmental Record Officer
 (Archives)

CS(R) 2c
 POLISH SEARCH
 MINISTRY OF DEFENCE

JEDNOSTKA: W ODDZIALE 5016



LEGITYMACJA Nr. 7049

Stopień, imię, nazwisko P.8086 ppor.

EJBICH Anna

Oddział P.S.P.

Oznaczony został

MEDALEM LOTNICZYM do raz 1-szy

Podstawa: Rozk. D.S.P. Nr 11/46 z dn. 25.5.46.



dnia 21.10.94 r.

ODDZIAŁU PERS.

(Polish Air Force Association in Canada)

IP15



LEGITYMACJA
CZŁONKOWSKA
MEMBERSHIP CARD

No. 13025 Rok 1994/95

Mrs. A. EJBICH

Data 4.8.1994 K. B. G. P. L.
ZA ZARZĄD



Stowarzyszenie Polskich Kombatantów w Kanadzie Inc.

KOŁO Nr 20 w TORONTO

LEGITYMACJA No 2509

Kol. ANNA EJBICH

1994

jest członkiem Stowarzyszenia, zwyczajnym wspierającym

Przes. Koła ... Skarbnik ...

FUNDACJA ELŻBIETY WILCZYŃSKIEJ
OKRĘG POMORZE
1939 1945

RZECZPOSPOLITA POLSKA

POSTANOWIENIEM

z dnia 2 marca 1993 r.

LEGITYMACJA

Pani EJBICH

Anna

odznaczony/a został/a

Nr 7-93-6

KRZYŻEM CZYNU BOJOWEGO
POLSKICH SIŁ ZBROJNYCH
NA ZACHODZIE

Warszawa

PREZYDENT
RZECZPOSPOLITEJ POLSKIEJ

dnia 2 marca 1993 r.

II MATERIAŁY UZUPEŁNIAJĄCE RELACJE

1. Zarys historii PLSK, Kiewo, k-5, n. 1-5
2. Historia Sekcji PLSK, Kiewo, k. 1, n. 6-7.
3. Spin przewodzący 36 polskich W.A.A.F., Kiewo, k. 1, s. 8
4. Historyczny moment w życiu P.L.S.K.-W.A.A.F., „Jednodniówka W.A.A.F.-PLSK”, Kiewo, k. 1, n. 9-10
5. A. Ujejska-Ejbich, „Jednodniówka W.A.A.F.-P.L.S.K.”, Kiewo, k. 1, n. 10
6. M. Brodzka, Pierwszy iwiotowy szpied PLSK na ziemi kanadyjskiej, „Jednodniówka W.A.A.F.-PLSK”, Kiewo, k. 2, n. 11-13
7. A. Kaliniewska, Historia Sekcji PLSK, „Gazeta Niedzielną” 30^{III} 88, Kiewo, k. 1, n. 14
8. A. Kaliniewska, Now dzień, „Skrydło” nr 145/631, XII 1984, Kiewo, k. 1, n. 15-16.
9. A. Ujejska-Ejbich, W 60 rocznicę powstania WAAF-u, „Związkowiec” 27. 03. 2003, k. 1, s. 17-18
10. 30-lecie 1943-1973 WAAF-PLSK, Toronto, k. 28, s. 19-77

dotyczy do myśli
operacji 4 RAF

przesłana dla Fundacji
kpt. Alicja Władysława Kalinowska

20 05 96

ZARYS HISTORII

POMOCNICZEJ LOTNICZEJ SŁUŻBY KOBIET

T. probl. PLSK. 1.112.

Zarządzenia Organizacyjne Naczelnych Władz

Dnia 30 lipca 1941 r., została podpisana Umowa Polsko-Sowiecka, którą z polskiej strony podpisał Premier Rządu RP i Naczelny Wódz, generał Władysław Sikorski. Celem umowy było stworzenie Wojska Polskiego w Rosji, dla kontynuowania walki z Niemcami.

Po zawartej umowie wojskowej polsko-sowieckiej w dniu 14 sierpnia 1941 r. zaczęto zgłaszać się do ośrodków tworzącej się Armii Polskiej już od pierwszych dni września. Zgłaszały się również kobiety. W ten sposób zaczęła powstawać Pomocnicza Wojskowa Służba Kobiet, która swym początkiem sięga września 1941 roku, gdy w Buzułuku, zorganizowano Ośrodek Zborny dla kobiet. Służba ta, w późniejszym okresie stworzyła trzy odrębne wojskowe organizacje: w Armii – PWSK, w Marynarce Wojennej – PMSK, a w Lotnictwie – PLSK.

W czasie, kiedy ponoszone straty wyczerpywały stan Polskiego Lotnictwa, Inspektor Lotnictwa gen. Ujejski, dnia 28.11.1942 r. zaproponował Naczelnemu Wodzowi i Ministrowi Obrony Narodowej, utworzenie Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet, z polskich kobiet przebywających na Środkowym Wschodzie.

Gen. Ujejski przedstawił równocześnie dane dotyczące potrzebnej ilości ochotniczek, specjalności w jakich będą użyte, warunków służby i przebiegu wyszkolenia.

Po wydanym zarządzeniu Ministra Obrony Narodowej 14.12.1942 r., Inspektorat Lotnictwa zawiadomił Dowódcę Armii Wschód gen. Andersa i przebywającego w Kairze płk. İzzyckiego, o projekcie utworzenia PLSK w Anglii, z kobiet przebywających na Środ. Wsch., gdzie rekrutacja objęłaby 1485 kandydatek. O tych zamierzeniach poinformowano Air Ministry.

Inspektorat Lotnictwa dnia 4.1.43 r. zawiadomił również Dowódców Stacji Lotniczych,

o projekcie zorganizowania PLSK, przesyłając im równocześnie orientacyjny projekt etatów dla ochotniczek.

Air Ministry dnia 23.3.43 r., zawiadamia o wyrażeniu swej zgody odnośnie propozycji utworzenia PLSK w ramach WAAF*, lecz twierdzi, że sprawa ta musi być dokładnie rozpatrzona i przestudiowana przez ich zainteresowane czynniki.

W kwietniu 1943 r. odbyła się w Londynie pierwsza komisja poborowa, na którą zgłosiło się 36 kandydatek, z terenu Wielkiej Brytanii. Tworzyły one w późniejszym okresie Kadre Instruktorską, dla szkolenia ochotniczek przybywających ze Śrd. Wsch. Zadanie ich nie było łatwe, lecz wywiązały się wspaniale ze swych obowiązków.

W Polskich Siłach Powietrznych ta tworząca się Pomocnicza Lotnicza Służba Kobiet była służbą organizowaną według wzorów brytyjskich.

W miarę napływu kandydatek do PLSK, kierowane one były do ośrodków przeszkoleniowych angielskich celem przeszkolenia ogólnego, podoficerskiego i oficerskiego oraz zdobycia specjalności.

Ochotnicza Lotnicza Służba Kobiet, której główne zadanie polegało na zastąpieniu mężczyzn w różnych specjalnościach nie była łatwa. Kobiety PLSK, które później pracowały w ponad 25 polskich jednostkach lotniczych, pokonywały nie małe trudności, wynikające głównie ze słabej znajomości języka angielskiego i z konieczności zdobycia przeszkolenia od podstaw i włączenia się w obcą organizację wojskową.

Teraz podstawą kadry polskiej WAAF stał się wspomniany już kurs instruktorski, który wyszkolił 12 oficerów i 24 kaprali.

Od listopada 1943 r., rozpoczynają się kursy rekruckie ochotniczek napływających z całego

* WAAF - Women Auxiliary Air Force (Angielska Pomocnicza Lotnicza Służba Kobiet)

świata; Ameryki, Chin, Japonii, Francji, Belgii oraz przybyłe z Rosji po przez Środkowy Wschód, Indie i Afrykę.

Większość ochotniczek PLSK, stanowiły Polki z Kresów Wschodnich, które w latach 1939/40, znalazły się w Rosji, a później na Środkowym Wschodzie, w Indiach i Afryce.

Rozbudowa Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet postępowała w ciągu całego 1944 roku. Pod koniec wojny w 1945 r., przybyły jeszcze transporty z Niemiec i Francji, a ostatni (dziwiny) transport A.K. z Holandii – już po zakończeniu działań wojennych.

Ochotniczki PLSK podlegały organizacyjnie brytyjskiej służbie, będąc częścią angielskiego WAAFu. Nosiły takie samo umundurowanie i dystynkcje, a różniły się tylko orzełkiem na czapce oraz odznakami na ramieniu z napisem POLAND.

Specjalna komisja WAAFu, która prowadziła końcowe badania klasyfikacyjne, znalazła wśród Polek kandydatki na wszystkie specjalności.

Po ukończeniu szkolenia rekruckiego, szeregowie przechodziły szkolenie w specjalnościach, a następnie przydzielane do służby w wyznaczonych jednostkach. Po zajęciu etatowych stanowisk, zarówno oficerom jak i szeregowym, były nadawane brytyjskie stopnie oraz (z opóźnieniem) polskie awanse.

Rozpiętość ich pracy była ogromna: pracowały jako telefonistki, radio-operatorki, mechanicy samolotowi, przy spadochronach, maszynach do szycia i do pisania, za kierownicą samochodu, w szpitalach, w salach operacyjnych kontroli, w magazynach, kasynach, kuchni, jako porządkowe itp.

Polki przejęły pracę od brytyjskiego WAAFu. w polskich jednostkach lotniczych, zastępując mężczyzn w dostępnych kobietom specjalnościach. Umożliwiły odkomenderowanie ich do pracy bojowej, na studia i do zajęć wymagających większej siły fizycznej.

Na niektórych stacjach były organizowane polskie dokształcające kursy wieczorowe. Lekcje języka angielskiego odbywały się regularnie w godzinach służbowych.

Dowódca Sił Powietrznych gen. Izyski, z początkiem kwietnia 1944 r., odbył inspekcję trzeciego kursu rekruckiego w Wilmslow. Rozkazem Nr. 7/44, z dnia 7.4.44 r., złożył podziękowanie dla PLSK, które polecił odczytać przed frontem wszystkich polskich oddziałów lotniczych. Między innymi wówczas powiedział: „z zadowoleniem podkreślam wysiłek oficerów polskich Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet. W oparciu o serdeczną i rozumną pomoc swych angielskich koleżanek Women's Auxiliary Air Force, potrafiły one mimo trudnych warunków, nie tylko uczyć i wyszkolić swych podwładnych lecz także opiekować się nimi. Świecąc osobistym przykładem we wszystkim, potrafiły ułatwić ochotniczkom wejście w zupełnie nowe warunki życia. Podkreślam z uznaniem, zapał ochotniczek do służby, który mi prawdziwie zaimponował”.

W rozkazie dziennym Dowódcy Sił Powietrznych z dnia 18.11.1944 r. czytamy:

„Dyrektor Generalny Służby Zdrowia Air Ministry A/M Sir H.E. Whittingham, nadesłał na ręce Szefa Służby Zdrowia gratulacje z powodu ukończenia przez 7 ochotniczek PLSK, Kursu Sanitarnego na RAF St. Sidmouth, z nadzwyczajnym dobrym wynikiem, od 66% – 98%”.

Od siebie Dowódca Lotnictwa podał w rozkazie: „Z zadowoleniem przyjąłem do wiadomości chlubne wywiązanie się naszych ochotniczek ze swych obowiązków, mimo trudności językowych. Ze swej strony dziękuję im w imieniu Służby, a zarazem życzę im dalszej owocnej pracy”.

Od Dowódcy Sił Powietrznych inne absolwentki otrzymały taką pochwałę: „W związku z zakończeniem kursu Meteorologicznego, udzielałam pochwały uczestnikom tego kursu, za duży wysiłek w nauce i w osiągnięciu doskonałych wyników. Według opinii angielskich instruktorów, kurs ten był jednym z lepszych jaki kiedykolwiek odbył się w Met. Training School, London”.

W jednym z Dywizjonów Bombowych po przybyciu na stację pierwszych Ochotniczek PLSK, w 1944 r., ukazał się następujący rozkaz: „W związku z przybyciem do dyonu PLSK wzywam wszystkich żołnierzy o koleżeńskie i serdeczne ustosunkowanie się do nich, by nie czuły się obco, tak w służbie jak i poza służbą”.

Komunikat Informacyjny Wydziału Kultury i Oświaty z dnia 14.10.44 r. zauważa: „Polskie WAAFki przybyły na liczne stacje na których znajdują się polskie jednostki lotnicze. Z podanych informacji wynika, że stanęły do pracy ochoczo i z poświęceniem. Wspólnie organizowane imprezy artystyczne cieszą się powodzeniem – ponieważ są na wysokim poziomie”.

Jerzy Głębocki por. pil. z 304 Dywizjonu, w sierpniu 1944 r. przybył do Wilmslow, z odczytem, na pożegnalną rewię kursu rekruckiego. Sam przyznał, że jechał niechętnie, lecz odczyt udał się świetnie. Oto cytaty z jego wypowiedzi: „... znalazłem potężną więź koleżeńską między paniami dowódcami i paniami podwładnymi, ducha dyscypliny i zrozumienia sprawy, których daleko by mi było szukać w dywizjonach bojowych. Ujrzałem święty zapał i zrozumienie obowiązkowości. Dlatego wdzięczny jestem, za przyjęcie i za pilne słuchanie moich wypowiedzi. Zostałem z nimi dzień dłużej. Musiałem. Tak czystą atmosferą nie oddychałem od lat. U nich wszystko jest proste – istnieje tylko praca dla Polski. Odrodziłem się u polskich WAAFek”.

Polki zwracały uwagę doskonałą postawą wojskową i schludnym „porządnym” wyglądem. Żadnych opadających na kołnierze loków, czy rozwianych fryzur, ani na bakier włożonych czapek. Przynależność do PLSK była bodźcem dla, którego oficerki i szeregowie pracowały gorliwie, zdobywając się na wielki wysiłek, by brytyjski kurs jak najlepiej skończyć. Dumne były ze służby w lotnictwie. Przyzwyczajają się do dyscypliny i żelaznego rygoru obowiązującego w WAAFie.

Gen. Sikorski w czasie pobytu na Sr. Wsch., dnia 3.6.43 r. w depeszy do Ministra Pracy i Opieki Społecznej w Londynie oraz do Poselstwa RP w Teheranie, prosił o wydanie zarzą-

dzeń w Afryce Wschodniej i Teheranie, żeby w swoich okręgach przeprowadzili pobór wśród kobiet do pomocniczej służby w lotnictwie.

W tym czasie, Marszałek Douglas zwrócił się z prośbą do Poselstwa w Kenii, o oddanie 500 kobiet do pracy dla tamtejszego Royal Air Force, z równoczesnym wcieleniem ich do PLSK. Sprawa była skomplikowana, wskutek zobowiązań naszych placówek do tamtejszych władz odnośnie zaangażowania Polek na miejscu do WAAF-u, lub zaciągu ich do PLSK, z równoczesnym obiecanym przydziałem do prac w Kenii.

Polki wstępowały też do WAAFu w Nairobi Afryce Wschodniej gdzie pracowały na stacjach lotniczych, nim przybyły do Wielkiej Brytanii w marcu 1944 roku.

Pierwszy kurs rekrucki PLSK–WAAF

Pierwszy kurs rekrucki PLSK–WAAF, rozpoczął się dnia 18.6.1943 r. w Ośrodku Wyszkolenia w Wilmslow koło Manchester. Instruktorami na kursie był angielski personel WAAF. W kursie wzięło udział 36 ochotniczek, które oprócz angielskiej musztry, wykładów i normalnych rekruckich zajęć miały lekcje języka angielskiego. Według polskiej tradycji, codziennie inna ochotniczka była odpowiedzialna za wewnętrzne sprawy kursu, m. in. modlitwę. Ochotniczka H. Paszkiewicz (późniejsza Dowódczyni), była tłumaczem i Squad Leaderem ponieważ służyła poprzednio w WAAFie, więc miała już pewne doświadczenie.

Po zakończeniu kursu rekruckiego, rozpoczął się w Wilmslow 3 tyg. kurs podoficerski, a następnie dla 12 ochotniczek kurs oficerski w Szkole Oficerskiej RAF Windermere. Pozostałych 24 kaprali, przydzielono na stacje lotnicze, dla nabrania praktyki administracyjnej.

Ochotniczki w stopniach kaprali (nie płatnych), w następnej kolejności przechodziły stopniowo kursy oficerskie.

Pierwszy kurs oficerski

Dwu miesięczny kurs oficerski (od 20.8.43–19.10.43 r.) był zakończony pomyślnym wynikiem. Wszystkie uczestniczki kursu otrzymały angielskie oficerskie awanse; Assystant Section Officer A/S/O oraz stopień polskiego podporucznika, nadawany po pewnym czasie przez Dowódcę Sił Powietrznych.

W ogólnej klasyfikacji na 26 angielskich i polskich słuchaczek, pierwsze miejsce zajęła Polka, Aniela Palędzka.

Dalsze szkolenie

W Centrum Wyszkożenia WAAF, w Wilmslow, w r. 1944 przeszkolone zostały 4 zaciągi ochotniczek z Palestyny i Afryki. Na tych kursach, szkolenie rekruckie odbywało się pod kierunkiem polskich oficerów i podoficerów PLSK a Squadron Commendantem była na wszystkich kursach S/O H. Paszkiewicz.

W myśl zarządzenia Air Ministry prowadzono następujące kursy specjalne:

- a) kurs administracyjny; dla podoficerów młodszych i starszych
- b) kurs dla sanitariuszek
- c) obsada „Op. Room”
- d) kancelistki
- e) podoficerowie rachunkowi i gospodarczy
- f) magazynierzy
- g) ordynansi i gońcy
- h) kucharki
- i) obsługa kasyn
- j) obsługa spadochronów
- k) telefonistki
- l) teletypistki
- m) radio-telefonistki
- n) kierowcy samochodowi
- o) obsługa w warsztatach lotniczych
- p) meteorologia

Zarządzenie określa to, że niezależnie od ukończenia tych kursów, szeregowi przeznaczeni na podoficerów, przejdą dodatkowy 2-tyg. kurs podoficerski.

Warunki do zostania oficerem dawało pomyślne zakończenie kursu administracyjnego podoficerskiego i oficerskiego. Poza tym decydowało wykształcenie cywilne.

Ogólna ocena

Podstawę organizacji służby kobiecej, ustalił Rozkaz Ministra Obrony Narodowej z dnia 11 lipca 1944 r., (L.Dz. 4950/Tj/Mob/Org/44) paragrafem 379 rozporządzenia wykonawczego do ustawy z dnia 9 kwietnia 1938 r., o Powołanym Obowiązku Wojskowym (Dz. U. R. P. Nr. 20 z dnia 17.3.1939 r. poz. 131).

W służbie lotniczej na terenie Wielkiej Brytanii, odbyło się 9 zaciągów do PLSK dla 1 436 ochotniczek w tym dla 52 oficerów i 110 podoficerów. Niektóre z nich, z powodów zdrowotnych lub rodzinnych, zostały zwolnione z PLSK przed zakończeniem wojny i przeszły pod Opiekę Społeczną – według angielskiego przepisu.

Zdobyte przez PLSK angielskie wykształcenie w praktycznych zawodach, odpowiadało nie tylko pracy w lotnictwie, lecz mogło być niejednokrotnie zastosowane w życiu cywilnym. Ochotniczki pracowały w 42 specjalnościach, a oficerowie w 8.

Ochotniczka, która przeszła w wojsku wraz z konieczną musztrą i dyscypliną wojskową, praktyczną szkołę życia, dała sobie radę w czasach pokojowych, do których wniosła nowy zasób umiejętności.

Polki pracowały nie tylko w polskich jednostkach, lecz były równie przydzielane do jednostek angielskich i których współpraca układała się nadszpiewanie dobrze – mimo trudności językowych.

Dla ułatwienia przejścia do życia cywilnego, dla chętnych na stacjach lotniczych odbywały się różne kursy zawodowe, a po wojnie była możliwość uzyskania stypendium.

Biorąc pod uwagę rozpiętość wieku (17½ – 43 lata) i to, że służyło w PLSK kilka matek

z córkami i że każda z nich miała ciężkie przeżycia ostatnich lat, a zakończenie wojny wniosło nowe trudności i rozczarowanie, należy dodać, gdziekolwiek los rzucił je po wojnie, (jedne wróciły do Kraju, inne emigrowały, a reszta pozostała w Anglii) w trudnościach lecz z dumą wychowały młode pokolenie, na wzorowych obywateli krajów osiedlenia.

Reasumując z perspektywy lat – możemy sobie śmiało powiedzieć, że – mimo różnych trudności „cel” dla którego utworzono PLSK został osiągnięty.

Na polskich stacjach lotniczych, ochotniczki pełniące swoje skromne obowiązki oraz pełne godności oficerki i te, które w laboratoriach wywoływały zdjęcia bombardowań wykonanych przez polskich lotników, lub po nieprzespanej nocy czekały ich o świcie na lotniskach z filiżanką gorącej herbaty – to były miłe, sumienne, dokładne, a przede wszystkim bardzo życzliwe dziewczęta.

Lotnictwo ostatniej wojny, tak Polski, jak i państw Sprzymierzonych nabrało wyrazu – dzięki sylwetkom tych zgrabnych kierowców, radiotelegrafistów, mechaników i nawet pilotów w spodniczkach. Służba ich, stanowiła wielki wkład do zbrojnego wojennego wysiłku. Żołnierz o tym wiedział i mimo wypowiedzianych czasem żartów, oceniał ich uśmiechem przyjazne słowa i ogromne oddane usługi.

Kiedy przypomnimy sobie, jak to było w Buzułuku w 1941 r., w chwili narodzin PWSK wśród bardzo ciężkiej rosyjskiej zimy i zestawimy z rozrostem i dorobkiem w 1945 r., wówczas ocenimy udział Polek w wojnie. Była to praca szara i mało efektywna, lecz była wyrazem rzetelnego wkładu w całość wojny, w całość wysiłku Sił Zbrojnych.

Historia Sekcji Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet

Koniec wojny i demobilizacja rozproszyły szeregi kobiet służących w Lotnictwie Polskim na Zachodzie, ale nie przerwały ich służby dla Sprawy Polskiej poprzez wychowanie następnego pokolenia w dumie narodowej i zorganizowanie Sekcji Lotniczej Służby Kobiet w oparciu o Stowarzyszenie Lotników Polskich.

Sekcja Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet (w skrócie PLSK) powstała w 1968 r. dla podtrzymania więzi koleżeńskich, celem niesienia pomocy potrzebującym, organizowania zjazdów i spotkań. Jako określona organizacja z własnym zarządem, wybieranym na dorocznych walnych zebraniach, bierze czynny udział w ogólnym życiu polskiej emigracji. Koleżanki są członkami Rady Stowarzyszenia, Komitetu Wykonawczego, Funduszu Społecznego, Komisji Domu dla Starzyszych Kolegów i Zarządów Kół terenowych.

Pierwszą przewodniczącą Sekcji została wybrana Alicja Kaliniecka.

W 1972 podczas IX Światowego Zlotu Lotników Polskich i I Światowego Zlotu Lotniczek w Montrealu, powstała nowa komórka organizacyjna, Sekcja PLSK - WAAF na terenie Ameryki Północnej. Jej pierwszą przewodniczącą była Anna Ejbich.

W 1976 r. powstała terenowa Sekcja PLSK w Nottingham - jej pierwszą przewodniczącą - została Zofia Białkowska.

W innych ośrodkach lotniczych jak np. Derby, Leicester, Lincoln, Birmingham - Sekcja ma swoje delegatki, które z jej ramienia działają na terenach kół.

Po 26 latach Sekcja jest ciągle żywa. Urządza doroczne koleżeńskie zjazdy. Jako organizacja jest członkiem Zjednoczenia Polskiego w W. Brytanii i Polskiego Ośrodka Społeczno Kulturalnego. Członkinie Sekcji pracują ofiarnie w Komitecie Pomocy Polakom w Rosji.

Ponadto utrzymują kontakty z koleżankami Angielkami z czasów wojny i uczestniczą w ich spotkaniach.

Dysponując jedynie funduszami wypracowanymi z urządzanych imprez wspierają finansowo cele charytatywne, przychodząc z pomocą najbardziej potrzebującym jak sierocińce i szpitale. Ostatnio Sekcja Nottingham zakupiła za około £.7.000 specjalną aparaturę medyczną przekazaną do kliniki w Poznaniu.

Dr. M. Maćkowska (b. ochotniczka PLSK) napisała książkę p. t. "Pomocnicza Służba Kobiet w Polskich Siłach Zbrojnych, w której jest rozdział o historii Lotniczej Służbie Kobiet. Z okazji 30-lecia PLSK Sekcja w Kanadzie wydała Jednodniówkę.

Nie zapominają również o pozostawieniu lotniczych pamiątek, ufundowały srebrny ryngraf na Jasnej Górze, tablicę pamiątkową w kościele Sw. Andrzeja Boboli w Londynie, pamiątkową plakieta w kościele Royal Air Force St. Clements Danes, ^{w Londynie} a Sekcja w Kanadzie tablicę-wotum w kościele Matki Boskiej Częstochowskiej na "Kaszubach"

4-go czerwca 1994 w katedrze Polowej w Warszawie została odsłonięta i poświęcona tablica upamiętniająca udział Lotniczej Służby Kobiet w 2-jej wojnie światowej.

206. T. probl. PLSK 1.112.

PLSK

SPIS PIERWSZYCH 36 POLSKICH W.A.A.F.

- | | |
|--|-------------------------------------|
| 1. Czarlińska Molly
(GHOIŃSKA) | 19. Płoszajska Anna
(TYC) |
| 2. Dąbrowska Stanisława | 20. Pałędzka Aniela |
| 3. Doria-Dernalowicz Aleksandra
(LEITSENER) | 21. Przewłocka Maria
(WOWICZ) |
| 4. Gaworska Alina | 22. Paszkowska Helena
(DZIEDZIC) |
| 5. Gruszkówna Barbara
(WOJCIECHOWSKA) | 23. Pierzchalska Janina |
| 6. Gano Janina | 24. Rothert Krystyna |
| 7. Jaczynowska Anna
(TROSLIANKO) | 25. Reutt Krystyna |
| 8. Komarowska Helena
(NAWALANY) | 26. Strzałkowska Irena |
| 9. Koziolkowska Anna | 27. Semilska Anna
(WOZEBUN) |
| 10. Krukowska Alicja | 28. Sobińska Zofia
(KENYON) |
| 11. Kujawska Janina | 29. Sieniewicz Janina |
| 12. Libicka Magdalena | 30. Stopień Maria |
| 13. Lisiewicz Teodozja | 31. Tchórzewska Stanisława |
| 14. Łepkowska Ada | 32. Telichowska Ewa |
| 15. Miedzińska Anna
(RADOMSKA) | 33. Ujejska Anna
(EJBICH) |
| 16. Majer Eugenia | 34. Włyńska Alicja
(KALINIECKA) |
| 17. Olszewska Barbara
(GRABOWSKA) | 35. Zacharewcz Stefania |
| 18. Paszkiewicz Helena | 36. Załęska Janina |

(W NAWIASIE DANE KAZWISKO)

Zob. T. protok. PLSK 1.112

11/9

HISTORYCZNY MOMENT W ŻYCIU P.L.S.K. – W.A.A.F.'u

W czasie odbywającego się w Montrealu w dniach 2, 3 września 1972 roku 9 Światowego Zlotu Lotników Polskich i 1 Światowego Zlotu b. Lotniczek Polskich została powołana do życia nowa organizacja w "Rodzinie Lotniczej" – Sekcja P.L.S.K. - W.A.A.F., z kol. Anną Ejbich jako przewodniczącą.

W czasie odbywających się w tym samym czasie obrad Połączonych Rad Skrzydeł Amerykańskich z kol. inż. Kazimierzem Rasiejem na czele, Kanadyjskich z kol. Tadeuszem Szadkowskim, padł wniosek.

"My byli żołnierze-kobiety służące w P.L.S.K.-WAAF, a zebrane na Pierwszym Zlocie WAAF na terenie Ameryki Północnej i wobec powołania nowej komórki organizacyjnej Sekcji WAAF, prosimy o przyznanie nam miejsca w Radzie Skrzydeł, tak kanadyjskich jak i amerykańskich".

Wniosek podpisały:

Koleżanka – Anna Ejbich. Wera Wiktorczyk, Maria Brodzka, Hanka Duńcewska, Ludmiła Kasprzyk, Barbara Grudzińska, Krystyna Pieńkowska i Halina Wielgosz.

Wobec tego, że nie miałyśmy w tym czasie jeszcze prawa głosu – wniosek nasz podpisali koledzy Paweł Kulesza i Bohdan Ejbich – a kol. Leon Schedlin-Czarliński poparł.

Moment ten podkreślamy tym bardziej, że w czasie odbywających się rad obecną była przewodnicząca Sekcji W.A.A.F. - P.L.S. K. w Wielkiej Brytanii kol. Janina Kujawska.

(urywek z artykułu kol. Marii Brodzkiej w "Głosie Polskim" z dnia 21 września 1972 r.)



Uczestniczki 1 Zjazdu PLSK Kanada i Stany Zjednoczone
Wrzesień 1972 – Montreal, Kanada

VERTE



Amerykańskich. Rok 1973 stał się więc dla nas rokiem przełomowym i jako taki pozostanie na zawsze w naszej pamięci.

Jest on również 30 rocznicą powstania naszej organizacji Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet, a więc jest to moment by w krótkich słowach wspomnieć jej zapoczątkowanie.

Już późną jesienią roku 1942 Dowództwo Lotnictwa zaczęło planować zastąpienie przez kobiety, na wielu funkcjach administracyjnych, mężczyzn tak bardzo potrzebnych w jednostkach bojowych, a jednocześnie ułatwienie przyjazdu do Anglii całym rzeszom kobiet wywiezionych z kraju do stalinowskiej Rosji, a stamtąd przeniesionych szczęśliwie do obozów na Środkowym Wschodzie i Afryce północnej. Projekt ten za zgodą Air Ministry został szybko wprowadzony w czyn i już w końcu marca 1943 roku pierwsze 36 ochotniczek rozpoczęło w North Berwick kursy rekruckie przy armii polskiej, a następnie w Wilmslow kursy instruktorskie przy WAAF'ie angielskim.

Kochane Koleżanki.

Już raz miałam zaszczyt stanąć przed Wami i przemówić do Was na Zjeździe Lotników i WAAF'ek polskich w Montrealu we wrześniu 1972 roku.

Wiem, jak wszystkie jesteśmy wdzięczne organizatorom tego Zjazdu, za danie nam tej rzadkiej okazji spotkania po tak wielu latach rozłąki naszych dawnych Kolegów i Koleżanek, odnowienia i pogłębienia uczuć przyjaźni, zacieśnienia więzów łączących nas z naszą lotniczą rodziną.

Muszę jednak podkreślić, że poza tymi osobistymi, nieraz wzruszającymi przeżyciami — Zjazd ten był wielkim sukcesem dla naszej skromnej sekcji WAAF'u. Wynikiem tego naszego pierwszego Zlotu WAAF'ek osiadłych w Kanadzie i całej północnej Ameryce było uznanie nas jako odrębnego członu organizacji macierzystej. Po raz pierwszy od czasu wojny weszłyśmy jako samodzielna sekcja do Rady Skrzydeł Kanadyjskich i

Przypadek sprawił, że miałam szczęście zostać przydzielona do tej pierwszej kadry WAAF'u, a potem trenować następne kadry naszych Koleżanek. Miałam szczęście być WAAF'ką polską od pierwszego dnia narodzin tej organizacji i to na pewno jest jedną z przyczyn, że tak bardzo jestem z nią związana uczuciowo.

Jako WAAF'ki wzięłyśmy na nasze ramiona poważną ilość prac pomocniczych, nieraz trudnych i odpowiedzialnych, ale zawsze w cieniu, za kulisami tej błyszczącej sceny na której dominowały nasze jednostki bojowe. Rozgłos, odznaczenia, orderzy nie były naszym udziałem, ale nie były one i celem naszej pracy. Wdzięczność za naszą pomoc okazywana nam przez naszych walczących kolegów, świadomość, że tą pomocą przyczyniamy się do ich sukcesów i zyskujemy nasz skromny udział w zasłużonej sprawie jaką zdobyło sobie Lotnictwo Polskie za granicami kraju, były i są pełną nagrodą za naszą pracę i takiej tylko nagrody pragnęłyśmy.

Anna M. Ujejska-Ejbich

"W.A.A.F. - P.L.Sk." - 30 lat 1943-1973 - jedyna
długoletnia podsekcja z okazji 30 lat. | Kanada - USA |
Komitet redakcyjny: ⁷ Marie Brodate, Anne Ejbich,
Wera Wiktorczyk.

PIERWSZY ŚWIATOWY ZJAZD POMOCNICZEJ LOTNICZEJ SŁUŻBY KOBIEC NA ZIEMI KANADYJSKIEJ

Montreal — Kanada — 2, 3 września 1972 roku.

W dniach 2 i 3 września br. w Montrealu odbył się 9 Światowy Zlot Lotników Polskich. W tym samym czasie odbył się 1 Światowy Zlot Ochotniczek Polskiej Lotniczej Służby Kobiet Polskich.

W zlocie udział wzięło około 300 lotników i lotniczek z Anglii, Stanów Zjednoczonych, Kanady.

Miejsce obrad — Hotel Windsor — Montreal.

Pośród gości zaproszonych był premier Kanady — Pierre Elliot Trudeau .

Protektorat nad zlotem objęli: gubernator generalny Kanady Roland Michener, prezes Kongresu Polonii Kanadyjskiej mec. Kazimierz Bielski Q.C., prezes Polonii amerykańskiej mec. Alojzy Mazewski oraz obok generałów L. Rayskiego i S. Ujejskiego, płk. Aleksander Gabszewicz — prezes Stowarzyszenia Lotników Polskich w Wolnym Świecie.

Uprzednio pisałam w prasie polonijnej w Kanadzie o 9 Światowym Zlocie Lotników Polskich — obecnie chcę podać więcej szczegółów dotyczących odbywającego się w tym samym czasie 1 Światowego Zjazdu P.L.S.K. — W.A.A.F.

Pomysł Światowego Zlotu powstał w czasie rozmów pomiędzy byłymi W.A.A.F., które są członkiniami Lotniczego Skrzydła "Warszawa" w Toronto.

W marcu 1972 roku odbył się 1 Północno-Amerykański Zjazd b. Ochotniczek P.L.S.K. w Toronto (osobny artykuł o tym jest załączony do "jednodniówki"). Organizatorkami obu Zjazdów były koleżanki Wera Wiktorczyk, przewodnicząca Koła Pań przy Skrzydle "Warszawa", Anna Ejbich i Maria Brodzka.

Zjazd Lotniczek w Montrealu w sobotę 2 września włączony był do wszystkich uroczystości Zlotowych Lotników.

Sobota 2 września powitała nas w Montrealu przepiękną pogodą — miasto swoim czarem; piękną położenia, białą drapaczą chmur i zielenią ślicznie utrzymanych parków.

Przyjaciele nasi, a my lotnicy i lotniczki mamy ich na całej kuli ziemskiej, przyjęli nas otwartymi rękami. Nastrój więc w sali rejestracyjnej hotelu Windsor radosny. Pomiędzy bracią lotniczą krąży jak "duchy Banka" zdenerwowani organizatorzy — "czy aby wszystko się uda i czy wszystko bę-

dzie zmieszczane w czasie". I naturalnie program zlotu potoczył się sprawnie z zegarkiem w ręku. Po sutym śniadaniu i niekończących się przywitaniach na zegarze wybiła godzina 2.

W podniosłym nastroju na salę obrad wkroczyły poczty sztandarowe i nastąpiło symboliczne podniesienie flagi. Mjr Taras powitał wszystkich uczestników zlotu w krótkich żołnierskich słowach, poprosił do stołu honorowego gości z Anglii, płk. Gabszewicza, kol. Janinę Kujawską — przewodniczącą Sekcji b. W.A.A.F. w Anglii oraz przewodniczącą Koła Pań przy Skrzydle "Warszawa" w Toronto kol. Werę Wiktorczyk, przewodniczących Rad Skrzydeł w Kanadzie kol. Tadeusza Szadkowskiego i w Stanach Zjednoczonych kol. inż. Kazimierza Rasjeja oraz kol. Mieczysława Jonikasa — redaktora "Skrzydeł".

Po odegraniu hymnów — obrady potoczyły się trybem przewidzianym. Na szczególne podkreślenie zasługują pozdrowienia przekazane Zlotowi przez b. Komendantkę mjr. H. Paszkiewiczową: "Wszystkim b. Ochotniczkom Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet — obecnym na 1 Światowym Zlocie w Montrealu przesyłam pozdrowienia i najlepsze życzenia owocnych obrad — Halina Paszkiewiczowa.

Koleżanka Janina Kujawska w kilku słowach powitała zebrane WAAF przekazując im pozdrowienia od koleżanek z Wielkiej Brytanii. Koleżanka Wera Wiktorczyk przedstawiła zebranym, krótki zarys organizacji Zjazdu Lotniczek zapowiadając główne nasze obrady na niedzielę rano — godzina 10.

Potem obrady potoczyły się według zakresłonego Zlotu Lotników. Wieczorem odbył się świetny bankiet w hotelu Windsor, na którym pośród honorowych gości był prezes Zarządu Głównego Kongresu Polonii Kanadyjskiej p. mec. Kazimierz Bielski, Q.C. oraz p. dr Stanisław Haidasz minister rządu federalnego Kanady.

W czasie bankietu między innymi przemawiała kol. J. Kujawska.

Dla nas z Sekcji Polskiego WAAF duży wydzwięk miała wizyta kol. Janiny Kujawskiej, przewodniczącej wszystkich sekcji WAAF w Anglii, która w krótkich słowach powitała serdecznie wszystkich obecnych kładąc duży nacisk na rolę kobiet w walkach lotnictwa polskiego w II wojnie światowej.

31

W.A.A.F. - P.L.S.K. - 30 wrze 1972 - 1973 - jednodniówka
wydane z okazji 30 - rocznicy 1943-1943 - Kanada - USA/
redaktorzy: M. Brodzka, A. Ejbich, W. Wiktorczyk.

Sprawozdanie z 9 Światowego Zlotu Lotników Polskich w Montrealu nie byłoby kompletnym, gdybym nie podała przemówienia kol. Anny Ejbichowej:

Szanowni Państwo, Drogie Koleżanki!

Mając zaszczyt przemawiać w imieniu Waafek, chciałabym przede wszystkim wyrazić nasz szczery żal, że nie ma dziś między nami naszej byłej komendantki i koleżanki pani Haliny Paszkiewiczowej, z którą nas łączy tyle żywych i serdecznych wspomnień.

Na pewno jesteśmy wszystkie w czasie tego Zlotu Lotniczego, często myślami przy Niej.

Zal ten osadza obecność koleżanki Janki Kujawskiej, która zadała sobie trud przebycia Atlantyku, by nam tu towarzyszyć.

Wspomnienie naszej komendantki Paszkiewiczowej, cofa nas myślą prawie 30 lat, gdyż 30 lat mija w czerwcu, kiedy po raz pierwszy włożyłyśmy mundury lotnicze i rozpoczęły pracę dla lotnictwa polskiego.

Jakież bardzo byłyśmy dumne nosząc ten błękitny mundur z napisem "Poland", a przede wszystkim mogąc pracować, choć w części pomóc naszym lotnikom, otoczonym już wówczas aureolą sławy na całym świecie włącznie z naszym krajem, za swe bohaterstwo okazane w czasie Battle of Britain i kontynuowanie stale, bez przerwy, bez wytchnienia, gdyśmy rozproszone po lotniskach obserwowały starty bojowe naszych samolotów życząc im całą duszą szczęścia, a potem z biciem serca oczekiwały ich powrotu, gdyśmy z dumą doliczały nowe liczby do setek zestrzelonych samolotów ze swastykami i nowe tysiące bomb zrzuconych na kraj naszego wroga z Berlinem włącznie.

Wierzyłyśmy wtedy głęboko, że każdy zestrzelony samolot, każda zrzucona bomba a także niestety, każda bolesna, nieodżałowana ofiara życia naszych bohaterskich kolegów zbliża ten wymarzony dzień naszego powrotu pod sztandarem lotniczym do ukochanej wolnej ojczyzny.

Niestety, los zrzucił inaczej. Zdrada jałtańska, oddając nasz kraj pod terror sowiecki, zmusiła nas do pozostania na emigracji, do zrzucenia naszych mundurów i ustąpienia z lotnisk.

Ale nie przekreśliła naszej głębokiej wiary, że ten dzień powrotu do niepodległej i demokratycznej Polski nastąpi, nie osłabiła także naszego poczucia obowiązku, zrobienia wszystkiego co w naszej mocy, by ten dzień przyspieszyć. Pracuje-

my i jesteśmy gotowe do każdej pracy na polu społecznym, charytatywnym i politycznym. . .

Ponieważ lata bieżą niemiłosiernie, nasze włosy siwieją, zdajemy sobie sprawę, że jednym z głównych wysiłków tej pracy musi być przygotowanie następnego pokolenia emigracji, naszej młodzieży, naszych dzieci.

Musimy nie tylko nauczyć ich mówić po polsku, ale również wszczeplić w ich serca miłość do Polski, i wolę kontynuowania naszej walki o wolność naszego kraju, którego nie znają. . .

To zadanie bardzo trudne, bardzo ciężkie, ale ani nam Waafkom ani żadnej polskiej kobiecie nie wolno opuścić rąk. To zadanie musi być wykonane.

Kończąc to przemówienie pozwolę sobie dać wyraz mojemu osobistemu marzeniu. Będąc nie tylko WAAFką, ale córką lotnika, żoną lotnika i siostrą lotnika, chciałabym do tych związków rodzinnych z lotnictwem dodać jeszcze jeden, stać się matką lotnika, w lotnictwie wolnej i niepodległej Polski.

Na zakończenie uroczystości sobotnich odbył się bardzo elegancki bal w wypełnionych po brzegi salonach hotelu "Windsor".

NIEDZIELA 3 września.

O godzinie 10 rano odbyły się obrady członków P.L.S.K. — W.A.A.F., Rady Skrzydeł Amerykańskich i Rady Skrzydeł Kanadyjskich.

W tym miejscu zajmę się zebraniem WAAF'u.

Niestety nie możemy się poszczycić tak jak nasi bracia i mężowie lotnicy wielką ilością obecnych. Było nas jedynie kilkanaście.

Obrady jednak zaważyły na losach WAAF — zdecydowanie, a mianowicie tak, jak już podałam w artykule "Historyczny Moment w życiu PLSK-WAAF" weszłyśmy do Rad Połączonych Skrzydeł tak amerykańskich jak i Kanadyjskich.

Przewodniczącą została wybrana kol. Anna Ejbich. Wobec dużych odległości na terenie kontynentu Ameryki Północnej postanowiono, że centralą PLSK zostanie Toronto, a łącznikiem na okręg Hamilton została kol. L. Kasprzyk z Hamilton, kol. Krystyna Pieńkowska z Buffalo łącznikiem do Skrzydeł Amerykańskich.

Tematem obrad była nasza praca przy Skrzydłach Lotniczych. Dużą troską obrad był brak zainteresowania się b. uczestniczek PLSK.

Ażeby ożywić łączność pomiędzy naszymi koleżankami padł wniosek kol. Brodzkiej wydania



Prezydium 9 Światowego Zlotu Lotników I 1 Zjazdu Światowego Lotniczek Polskich — wrzesień 1972 rok.

„Jednodniówki”, która zawierałaby obok materiałów historycznych dotyczących początków WAAF, fotografii, (o ile będą dostępne), oryginalne rozkazy i wspomnienia osobiste. Wniosek został przyjęty entuzjastycznie.

Naturalnie, że bardzo łatwo jest postanawiać, ale praca jaka spadła na nas trzy przy zbieraniu materiałów, fotografii, znalezieniu funduszy na wydanie „Jednodniówki” wyrosła do wysokości „giganta” — szczególnie, że nie możemy się po-

chwalić wielkim i żywym zainteresowaniem się naszych koleżanek. Poszły listy, apele w świat. A my z Wera i Hanką czekamy na materiały i fotografie.

Dając ten artykuł do złożenia — stale serca nasze żyją w niepewności, czy się nam uda ta „Jednodniówka”.

Zapał nasz jednak nie stygnie. W myśl zasady „niech żywi nie tracą nadziei” — czekamy.

m.b.

Podziękowanie

Koleżankom PLSK ze Stanów Zjednoczonych i Kanady, a specjalnie Koleżankom ze Skrzydła w Toronto, za zorganizowanie I Zjazdu b. Ochotniczek Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet w Montrealu, składam serdeczne podziękowania w imieniu własnym, jak również w imieniu wszystkich Koleżanek w Anglii, których byłam delegatką.

Nawiązałyśmy znów osobisty kontakt. Ostatnie lata, t.j. od chwili gdy zdjęłyśmy lotnicze mundury, poszły prawie w zapomnienie, jakoś dziwnie zmałyły i znów wróciłyśmy myślą i wspomnieniami do tych odległych „górných i chmurných”.

Niezależnie od tego, Zjazd b. PLSK, który odbywał się w ramach IX Światowego Zlotu Lotniczego w Montrealu, dał możliwość koleżankom zamieszkałym w Ameryce, na obranie dogodniejszych dla siebie form organizacyjnych; ze względu na duże rozproszenia w terenie, olbrzymie odległości i trudności w urządzaniu częstych spotkań, powstała tu przemówienie Anny Ejbich w Montrealu

ła Centrala w Toronto, o czym obszerniej pisze kol. M. Brodzka w swym artykule. Wszystkie wnioski PLSK złożone w czasie obrad Zlotu i na Radzie Skrzydeł, znalazły poparcie i zrozumienie, za co jesteśmy niezmiernie wdzięczne Kolegom, i wierzymy, że dalsza harmonijna współpraca rozwijać się będzie nadal.

Wszystkie osiągnięcia Koleżanek na terenie Kanady i Stanów Zjednoczonych, są jakby naszymi własnymi osiągnięciami, życzymy im dalszego powodzenia w rozwoju, sukcesów organizacyjnych, oraz dynamizmu i entuzjazmu, którego dowody widziałam sama w Montrealu i Toronto.

Pragnę równocześnie przypomnieć o następnym IV Zjeździe Koleżeńskim PLSK, który odbędzie się w Londynie w dniach 26 i 27 maja 1973 r. i serdecznie zapraszamy Koleżanki „z za Oceanu” o jak najliczniejsze przybycie. Postaramy się dorównać Wam gościnnością.

Janina Kujawska
Przewodnicząca Zarządu PLSK

Historia Sekcji Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet

III/14
 jak sierocińce, szpitale. Sekcja Nottingham zakupiła za około £7.000 specjalną aparaturę medyczną, przekazaną do kliniki w Poznaniu.

Sekcja Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet (w skrócie PLSK) powstała w 1968 roku dla podtrzymania więzi koleżeńskich, celem niesienia pomocy potrzebującym, organizowania zjazdów i spotkań. Jako określona organizacja z własnym zarządem, wybieranym na dorocznych walnych zebraniach, bierze czynny udział w ogólnym życiu polskiej emigracji. Koleżanki są członkami Rady Stowarzyszenia, Komitetu Wykonawczego, Funduszu Społecznego, Komisji Domu dla Starszych Kolegów i Zarządów Kół terenowych.



Pierwszy kurs Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet, Wilmslow, rok 1943

Pierwszą przewodniczącą sekcji została wybrana Alicja Kaliniecka.

W 1972 roku podczas IX Światowego Zlotu Lotników Polskich i I Światowego Zlotu Lotniczek z Montrealu, powstała nowa komórka organizacyjna, Sekcja PLSK - WAAF na terenie Ameryki Północnej. Jej pierwszą przewodniczącą była Anna Ejbich.

W 1976 r. powstała terenowa Sekcja PLSK w Nottingham - jej pierwszą przewodniczącą została Zofia Białkowska.

W innych ośrodkach lotniczych, jak np. w Derby, Leicester, Lincoln, Birmingham - Sekcja ma swoje delegatki, które z jej ramienia działają na terenach kół.

Koniec wojny i demobilizacja rozproszyły szeregi kobiet służących w Lotnictwie Poiskim na Zachodzie, ale nie przerwały ich służby dla Sprawy Polskiej poprzez wychowanie następnego pokolenia w dumie narodowej i zorganizowanie Sekcji Lotniczej Służby Kobiet w oparciu o Stowarzyszenie Lotników Polskich.

Po 30 latach Sekcja jest ciągle żywa. Urządza doroczne koleżeńskie zjazdy. Jako organizacja jest członkiem Zjednoczenia Polskiego w W. Brytanii i Polskiego Ośrodka Społeczno-Kulturalnego. Jedną z członkiń Sekcji pracuje ofiarnie w Komitecie Pomocy Polakom na Wschodzie. Ponadto utrzymują się kontakty z koleżankami Angielkami z czasów wojny; uczestniczy się w ich spotkaniach.

Dysponując jedynie funduszami

wpracowanymi z urządzanych imprez, Sekcja wspiera finansowo cele charytatywne, przychodząc z pomocą najbardziej potrzebującym,

Dr M. Maćkowska (była Ochotniczka PLSK) napisała książkę pt.

(Dokończenie obok, na str. 7)

"Pomocnicza Służba Kobiet w Polskich Siłach Zbrojnych, w której jest rozdział o historii Lotniczej Służby Kobiet. Z okazji 30-lecia PLSK Sekcja w Kanadzie wydała Jednodniówkę.

Członkinie nie zapominają również o pozostawieniu po sobie lotniczych pamiątek. Ufundowały srebrny ryngraf na Jasnej Górze, tablicę pamiątkową w kościele św. A. Boboli w Londynie, pamiątkową plaketkę w kościele Royal Air Force St Clements Danes w Londynie, a Sekcja w Kanadzie tablicę wotum w kościele Matki Boskiej Częstochowskiej na "Kaszubach".

4 czerwca 1994 r. w katedrze Polowej w Warszawie została odsłonięta i poświęcona tablica upamiętniająca udział Lotniczej Służby Kobiet w II wojnie światowej.

Alicja Kaliniecka

Przewodn. Sekcji PLSK

S. J.

profesor

ożnić również Pani Karli wspomnień uczących się ach. Słusznie go wydania n. Andersa. 2 Korpusu. cenia swych pierwszym of. Karoliny ci nie można

ch obowiązkowej. Panu ała nigdy w Jeszcze za owicza, wes- w Rzymie olonicum, w zwała prasie szczególnie nieznanach e zbiorów zakazanych arę reżimu

wszystkim studentom i studentkom i studenci życzą Jej zdrowia i dalszych task Bożych.
 Panią Karłę.

GAZETA NIEDZIELNA

30. VIII 1998

ALICJA KALINIECKA

NASZ DZIEŃ

W sobotę 4 czerwca 1994 r. przed Katedrą Polową w Warszawie zgromadziły się przybyłe z różnych stron świata b. ochotniczki Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet, ich rodziny, przyjaciele i znajomi, aby uczestniczyć we mszy św. oraz odsłonięciu i poświęceniu pamiątkowej tablicy.

Patronat nad uroczystościami objął dowódca Polskich Sił Powietrznych gen. dyw. pil. dr Jerzy Gotowała i on też wraz z kol. Anną Ejbich z Kanady, inicjatorką ufundowania tej tablicy, dokonał jej odsłonięcia.



Fundatorki tablicy, od lewej: Alicja Kaliniecka, Wera Wiktorczyk, Anna Ejbich-Ujejska

Z dostojnych gości przybyli kierownik Urzędu ds. Kombatantów prof. Adam Dobroński, gen. dyw. Czesław Leszczkowski, gen. S. Skalski, płk S. Witorzeńć, płk W. Kołaczkowski, płk J. Olszewski, płk Z. Krasowski, wiceprezes Stowarzyszenia Lotników Polskich w W. Brytanii mjr A. Jeziorski, przewodniczący Rady Skrzydeł SLP w USA K. Rasiej i w Kanadzie — M. Fijał, attaché wojskowy i lotniczy ambasady W. Brytanii — płk Hilton Moses i USA — płk Andrew Porth oraz zastępcy dowódcy Lotnictwa i lotnicy z całej Polski.

Nie można pominąć obecności pięciu koleżanek z liczby pierwszych 36 „założycielek” Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet — Heleny Dziedzic, Anny Ejbich, Alicji Kalinieckiej, Marii Stopień i Anny Tyc.

W katedrze ustawiła się warta honorowa, orkiestra i chór. Wprowadzono nasz sztandar lotniczy, na który przeszło pół wieku temu składałyśmy żołnierską przysięgę.

Biskup polowy gen. dyw. Sławoj Leszek Głódź w asyście księży celebrował mszę św., a słowami „niewiastę mężną któż znajdzie” zaczął swą piękną homilię. Mówił: *Wy, panie z Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet, jesteście tymi mężnymi niewiastami. Wy, panie, służąc tym, którzy tworzyli wielką chwałę lotnictwa polskiego, macie w tym swój wielki udział. Dziś towarzyszy wam wdzięczność i pamięć całej rodziny wojskowej i tych lotników, którzy przyjęli tradycję i którzy dzierżą w swych rękach wasz sztandar.*

W czasie mszy św. modlitwę powszechną czytała kol. D. Hausman.

Myśli nasze biegły do tych odległych dni, miesięcy i lat oddanych służbie w lotnictwie, do naszej młodości, która przypadła na czasy trudne, bo los nie szczędził nam ciężkich przeżyć i



Tablica przed odsłonięciem

VERTE

u/16



Odstonięcie tablicy: gen. Jerzy Gotowała i Anna Ejbich-Ujejska

tragedii osobistych — do tych wspomnień ginących już w pamięci.

Po mszy św. delegacje złożyły wieńce pod pomnikiem lotników, przed katedrą.

Dzień zakończył się uroczystym obiadem, podczas którego gen. J. Gotowała powiedział: *Niech ta tablica, którą umieściliśmy dziś w katedrze polowej będzie wspomnieniem dokonać*

waszych i wszystkich tych, które nie mogły się tu dzisiaj znaleźć. Które pozostały na obczyźnie — w USA, Kanadzie, Anglii, Francji — wszędzie tam, gdzie leży polski lotnik, gdzie leży polski żołnierz-tułacz, gdzie leżą wasze koleżanki, które nie dotrwały. Następnie wręczył kol. A. Ejbich statuetkę legendarnego Ikarą.

Kol. A. Ejbich streściła historię Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet, a kol. A. Kaliniecka powojenną działalność „lotniczek”, które zrzeszone w Sekcji PLSK przy SLP nie ustały nigdy w służbie dla Polski.

Mjr A. Jeziorski w bardzo serdecznych słowach opowiedział swe wrażenia z pierwszego spotkania z polskimi WAAF-kami, a płk S. Witorzeńć przemawiając w imieniu Stowarzyszenia Lotników w Kraju ofiarował kopię tablicy. W imieniu kolegów z USA przemawiał płk W. Kołaczkowski.

Nasze gorące podziękowania kierujemy przede wszystkim do gen. J. Gotowały — patrona uroczystości, do płka Z. Krasowskiego i J. Olszewskiego oraz wszystkich osób z dowództwa Polskich Sił Powietrznych za ogromną pracę włożoną w zorganizowanie tego niezapomnianego dla nas święta — włącznie z wycieczką do Dębłina.

Rozjeżdżaliśmy się do domów wzruszone i szczęśliwe, że dane nam było doczekać dnia, w którym tablica nasza została wmurowana i wpisana w tradycję pięknej Katedry Polowej w stolicy niepodległej i suwerennej Polski i odtąd świadczyć będzie o historii Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet w 2 wojnie światowej na Zachodzie, o historii odeszłego już w przeszłość świata — świata naszych patriotycznych zmagania.

To był nasz dzień.



Delegacja koleżanek z Wlk. Brytanii przed Katedrą Polową w Warszawie



Symbol WAAF-ek

03) W marcu tego roku mija 60 rocznica powstania polskiej sekcji Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet w ramach angielskiego RAF'u. 60 lat to bardzo długi okres czasu jaki nas dzieli od tych dawnych dni. A jednak czuje się tak jakby to było wczoraj. Pracowałam wówczas jako siostra sala na internie w II Wojskowym Szpitalu Polowym w Duplin Castle w Szkocji. Była jesień 1942 roku, kiedy po raz pierwszy usłyszałam o projekcie zorganizowania Służby Lotniczej Kobiet Polskich. Marzyłam, aby stać się częścią tej formacji. Cześć! Lotniczki, wojennej braci.

W listopadzie 1942 roku w Londynie, dowódca Sił Powietrznych gen. pil. obs. Stanisław Ujejski przedstawił Naczelnemu Wodzowi i Ministrowi Obrony Narodowej gen. Kukielowi projekt utworzenia Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet.

Składały się ona głównie z kobiet polskich przebywających w owym czasie na Bliskim Wschodzie. Gen. Ujejski przed-

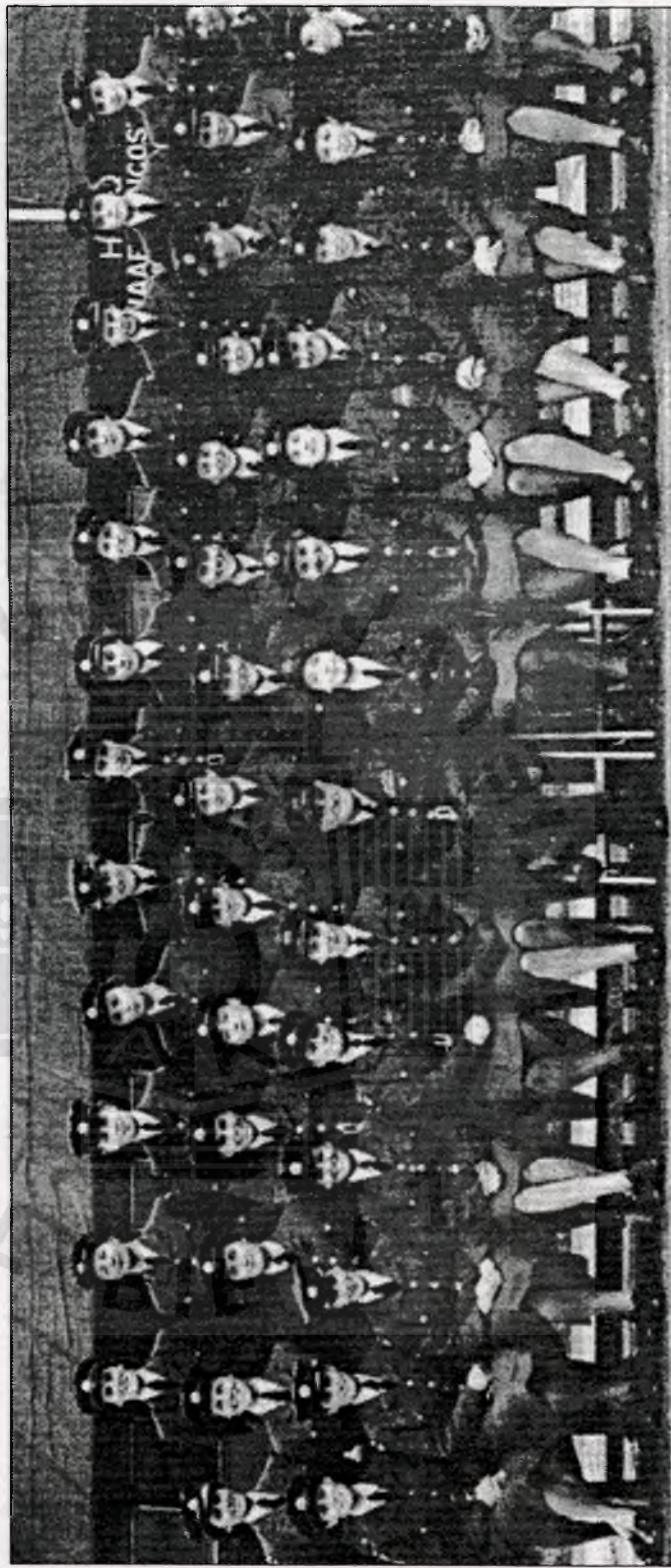
Odpowiedź była spontaniczna. Zgłaszały się nawet kobiety urodzone w Chinach, Japonii, Stanach Zjednoczonych, z każdego niemal krańca świata. W zależ-

kontaktowej praktyki z powrotem wrócić do Wilmslow. I tak rozpoczęła się praca instruktorska.

Umundurowanie i stopnie wojskowe były według regulaminów

kontyngenty ochotniczek z Bliskiego Wschodu. Ogółem przybyło do Anglii 9 transportów kobiet: sześć z Bliskiego Wschodu, dwa z Francji i jeden z Holandii w o-

czne. Specjalizacje były różne: mechanika warsztatowa, sanitariuszki, szoferka, "flying control", radio-operatorka, teleprinterki, balniami, kelnerki, kucharki, admini-



Pierwszy Kurs Pomocniczej Służby Kobiet, Wilmslow. Rok 1943

ności od tego gdzie ich wojna rzuciła.

W kwietniu 1943 roku odbyła się w Londynie pierwsza komisja poborowa. W Anglii zgłosiło się 36 ochotniczek. Po przejściu polskiego kursu rekrutkiego w Fal-

brytyjskich WAAF (Women Auxiliary Air Force). Jedyńa różnicę stanowiły "orzełki" na czap-

kreście poinwazyjnym. Pierwsze transporty stanowią przeważnie kobiety wywiezione uprzednio do Rosji, a które w ramach amnestii (przez Persję) dotarły na Bliski Wschód. Ostatnie trzy transporty składały się głównie z kobiet wy-

stracja, adjutantura, obsługa magazynów, dozór przy składaniu spadochronów, trudno zaprawdę wszystkie funkcje wymienić tylko ich az było.

Z czasem wszystkie WAAF'ki znalazły się w dywizjonach pol-

Amfor ka
Mjyjska Sjdorid Amme
fomyjate z Pominieka Roswporobu Vm
maj 04

kszo

stawił jednocześnie dokładne dane liczbowe, oraz zarys specjalności w jakich ochotniczki będą przeskolone. Projekt nowej formacji wojskowej został przedstawiony również w Air Ministry oraz zapoznano z nim dowódców polskich baz lotniczych. Po otrzymaniu zgody oraz aprobaty wyższych władz, 14 grudnia 1942 roku zarządzeniem Ministra Obrony Narodowej powstała Polska Służba Lotnicza Kobiet (PSLK). Gen. Kukiel zaapelował do kobiet polskich w Wielkiej Brytanii i na Bliskim Wschodzie, aby się zgłaszały do służby w lotnictwie. W Londynie zapisy ochotniczek zbierała Zofia Leśniewska, córka gen. Sikorskiego.

kirk - Szkocja (aby otrzymać polskie stopnie wojskowe i przynależność do armii polskiej), skierowano je w drugim rzucie projektu na angielski kurs rekrucki, a potem podoficerski na stacji Wilmslow (treningowa stacja WAAF'u). Ta pierwsza grupa ochotniczek stanowiła pierwszą kadre instruktorską, jaka miała już szkolić ochotniczki mające przybyć lada dzień z Bliskiego Wschodu.

Po ukończeniu więc kursu podoficerskiego, wybrano pierwsze 12 ochotniczek na kurs oficerski tzn. OCTU (Officers Cadets Training Centre), a pozostałe 24 (w stopniu kaprała) wysłano na trzymiesięczną praktykę na stacje lotnicze, by po uzyskaniu pewnej



Autorka z czasów kiedy służyła w WAAF

kach i napisy "Poland" na rękawach. Po uformowaniu się pierwszej kadry instruktorskiej zaczęły wkrótce napływać pierwsze

wiezionych na roboty do Niemiec, żołnierzy Armii Krajowej i emigrantek z Francji. Było wśród nas kilka ochotniczek z Kanady, Stanów Zjednoczonych, a nawet dwie z Chin. Na całość formacji kobiecej przypadło 52 oficerów, 110 podoficerów. W rzeczywistości pełna suma "Waffek-Polek" zamknęła się w liczbie prawie 1500 ochotniczek. Stanowiłyśmy tym samym 10% Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie.

Przeszkolenie wojskowe odbywało się w jednostkach angielskich na RAF Station Wilmslow koło Manchesteru (WAAF Training Depot). Po ukończeniu kursu rekruckiego ochotniczki dowolnie wybierały sobie kursy specjalisty-

skich. Przeważnie pomoywyci. Jako WAAF'ki wzięliśmy na siebie poważną ilość prac pomocniczych. Nieraz trudnych i odpowiedzialnych. Zawsze w cieniu. ✓

Za kulisami tej błyszczącej sceny, na której dominowały jednolite bojowe. Wdzięczność za naszą pomoc okazywana nam przez naszych walczących kolegów, oraz świadomość, że tą pomocą przyczyniamy się do ich sukcesów, że bierzemy aktywny udział w walce o niepodległość naszego kraju, dawała nam największą satysfakcję.

Koniec wojny 8 maja 1945 roku był dla nas wielkim rozczarowaniem. Jeszcze większym prze-

☛ A27 (baza)



Verte

IV KORESPONDENCA

1. korespondencja 2 FAPAK



Toruń, 15.01.2002 r.

Pani

Anna Ejbich

L.dz.100 WSK 2002

York On M 6 S 2 B 4

Canada

Szanowna Pani!

Dziękuję serdecznie, że zechciała Pani odpowiedzieć na mój list z sierpnia 2001 r. Materiały od Pani wpłynęły do naszego archiwum w grudniu 2001 r. Przepraszam zatem, że dopiero teraz kieruję do Pani podziękowania, lecz nawał pracy nie pozwolił mi wcześniej zająć się zaległą korespondencją. Cieszę się bardzo, że zechciała Pani napisać tak obszerną relację na temat swojej służby wojskowej. Wszelkie szczegółowe informacje na temat losów wojennych kobiet - żołnierzy są dla nas niezwykle cenne. Przekazane materiały wzbogaciły Pani teczkę osobową o numerze inwentarzowym 2467/WSK.

W broszurce przesłanej nam przez Panią jest wiele nazwisk kobiet - żołnierzy. Być może posiada Pani adresy niektórych Pań? Byłabym niezmiernie wdzięczna za wszelkie informacje na ich temat.

Jednocześnie korzystając z okazji pragnę złożyć Pani najserdeczniejsze życzenia noworoczne.

Jeszcze raz za wszystko dziękuję, gorąco pozdrawiam i zapraszam do dalszej współpracy.

Łączę wyrazy szacunku

mgr Sylwia Grochowina

Sylwia Grochowina
dokumentalistka działu WSK

odp. na
L.dz.4320WSK01

Toronto 26 listopad
2001.

Wpłynęło dnia 3 XII
Ldz. 4320 WSK 1001

Pracowni Pomi,

Jest mi naprawdę przykro, że powoli
Pani tak długo czeka na moje
odpowiedzi. Trudno mi się było znaleźć
skoncentrować się odpowiednio, bo ta mimi'na
pyta mnie pani o Denta Ejlrich, Migel
o mię mi systeratom. Stefan Kowalski latot
z moim nazwiskiem w Anglii ale nigdy mi
systeratom o jego imię. Umort w Londynie
2 albo 3 lata temu. A Włodzimierz Majemski
mi systeratom jwi po wojnie.

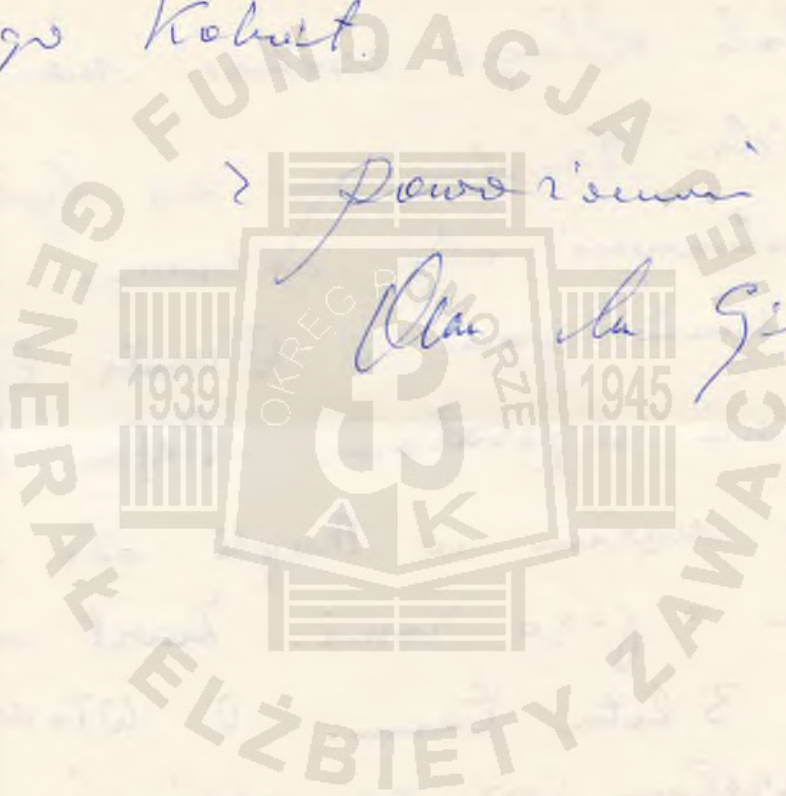
Mój życiowy wyjazd chyba trochę za
długo ale trudno jest go skrócić. Muszę chyba
wiele rzeczy pominać.

Zatwierdzeniem broszurki wydanej przez nas w Kowale
na 30 lecie WAAF'a bo jest tam wiele
ciekawych zdjęć, które mogą się Pani
przydać.

Przeżyłem serdeczne pozdrowienia
i życza powodzenia w tej cennej
pracy nad zachowaniem pamięci wybitnego
wajownika Kobus.

z powodzeniem

Olaf Giel



MEMORIAL

Generał Wittek

FUNDACJA
Archiwum Pomorskiej Armii Krajowej
ul. W. Garbary 2, tel. 65-22-186
87-100 TOPIŃ

1.dz.2939 WSK 2001

Toruń, 26.08.2001

Pani

Anna Ejbich

York On M 6 S 2 B 4

Canada

Szanowna Pani!

Jak dotąd nie otrzymaliśmy od Pani odpowiedzi na pismo z 8 II 2001 r. W związku z tym pragnę ponowić prośbę o współpracę z naszym Archiwum.

Bylibyśmy niezmiernie wdzięczni, gdyby zechciała Pani napisać relację z przebiegu swojej służby wojennej. Dla ułatwienia przesyłam schemat relacji WSK. Może mogłaby Pani przesłać nam jakiegokolwiek dokumenty poświadczające Pani służbę wojskową (mogą być kserokopie). Bardzo cennym nabytkiem dla naszego archiwum byłyby również Pani zdjęcia z okresu okupacji albo fotografie obrazujące życie w PSK (zdjęcia proszę podpisać na odwrocie). Ewentualnie proszę o przesłanie nam Pani współczesnej fotografii. Materiały te uzupełniłyby Pani teczkę osobową o numerze inwentarzowym 2467/WSK, a ponadto są niezwykle cenne dla badaczy problematyki.

Szanowna Pani, w książce pt „Kawalerowie Virtuti Militari 1792-1945”, t. V 1939-1945. cz. 1, pod red. m.in. profesora Bogusława Polaka jest wymieniony Stefan Kowalski, którego żona nazywa się Danuta Ejbich. Czy zna Pani tę osobę, czy jest może Pani z nią spokrewniona? Czy służyła ona w PSK? Interesują nas wszelkie informacje na jej temat. Mam jeszcze jedną prośbę. Czy posiada Pani jakiegokolwiek informacje o Pani Władzie Majewskiej? Być może ma Pani jej adres? Będziemy niezmiernie wdzięczni za wszelkie dane na jej temat.

Bardzo serdecznie pozdrawiam, zapraszam do współpracy i mam nadzieję, że zechce Pani do nas napisać, o co jeszcze raz proszę. Współpraca z każdą osobą pomagającą nam ocalać od zapomnienia losy kobiet-żołnierzy jest dla nas bezcenna.

Z wyrazami szacunku

mgr Sylwia Grochowina

S. Grochowina

Dokumentalistka działu WSK

przy Fundacji „Archiwum Pomorskie Armii Krajowej”

Załączniki:

1. Schemat relacji WSK



Toruń 8 II 2001 r.

Pani Anna Ujejska-Ejbich

York On M 6 S 2 B 4
CANADA

1.dz.0251/WSK/2001

Kopie

Szanowna Pani,

Piszę do Pani w imieniu pani profesor Elżbiety Zawackiej, założycielki Fundacji „Archiwum Pomorskie Armii Krajowej”. Jak Pani zapewne wie dział WSK (Wojskowa Służba Polek) naszego archiwum zajmuje się zbieraniem i opracowywaniem materiałów o Polkach walczących na wszystkich frontach II wojny światowej. Chciałam poinformować, że na podstawie materiałów znajdujących się w naszym archiwum założyłam Pani teczkę osobową o numerze inwentarzowym 2467/WSK. W związku z tym zwracam się do Pani z prośbą o napisanie relacji z przebiegu Pani służby wojennej (schemat relacji załączam), która stanowiłaby bardzo cenne uzupełnienie Pani teczki. Gdyby zechciała Pani dołączyć swoje zdjęcie z okresu wojny lub współczesne albo zdjęcia obrazujące życie w PSK to również będzie to bardzo cenny nabytek.

Szanowna Pani w książce pt. „Kawalerowie Virtuti Militari 1792-1945”, t.V 1939-1945, cz. 1, pod red. m.in. profesora Bogusława Polaka jest wymieniony Stefan Kowalski, którego żona nazywa się Danuta Ejbich. Czy zna Pani tę osobę, czy jest może Pani z nią spokrewniona? Czy służyła ona w PSK? Interesują nas wszelkie informacje na jej temat.

I mam jeszcze jedną prośbę. Interesują nas bardzo losy kobiet odznaczonych VM. Jeżeli posiada Pani jakiegokolwiek informacje na ten temat to bardzo proszę o przesłanie ich do nas. Może zna Pani kogoś kto coś wie na ten temat. Bardzo prosimy o kontakt. Pragniemy, aby właśnie o tych tak bardzo zasłużonych w czasie wojny kobietach pamięć nie zaginęła.

Szanowna Pani załączam materiały o działalności naszego archiwum, a także Memoriału Generał Marii Wittek. Przesyłam serdeczne pozdrowienia od Pani Profesor i od siebie i mam nadzieję, że zechce Pani nawiązać z nami współpracę.

Z wyrazami szacunku

Dorota Kromp
mgr Dorota Kromp

Dokumentalistka Archiwum WSK

FUNDACJA
Archiwum Pomorskie Armii
ul. W. Garbary 2, tel. 85-
87-100 TORUŃ

L. dr. 911 / WSK / PP

Toruń 19.04.1999r

Kopia

Pani Anna Maria Ejbich

TORONTO ON M6 P 4B8

Szanowna Pani,

W imieniu Zarządu Fundacji składam serdeczne podziękowania za dar (40 dol).
jaki przekazała Pani na ręce Pani Profesor Elżbiety Zawackiej dla naszej Fundacji.
Dzięki takiej ofiarności możemy prowadzić działalność i powiększać nasze archiwum.

Z wyrazami szacunku

PREZES ZARZĄDU

Dorota Zawacka

mgr Dorota Zawacka-Wakarek

KANADA - STANY ZJEDNOCZONE .



30 - LECIE

➤ 1943-1973 ➤

wpłynęło dnia 8 XII 2001
Licz. 4320 WSK | B
2001



"Leć nasz Orle w górnym pędzie
Sławie, Polsce, Światu służ".



Komitet Redakcyjny:

Maria Brodzka
Anna Ejbich
Wera Wiktorczyk

Okładkę projektował: — inż. Jan Bohdan Ejbich

Wykonano w drukarni 'Głosu Polskiego', 1089 Queen St. W., Toronto, Ont., Kanada



Drogie Koleżanki,

Z okazji wydania jednodniówki przez amerykański odłam naszej Służby, przesyłam wszystkim Koleżankom z Polskiej Służby Lotniczej Kobiet życzenia wszelkiej pomyślności.

Nasza Służba ma zawsze pierwsze miejsce w moich wspomnieniach i wszystkie jesteście mi bliskie, choć przestrzenią dalekie.

Czołem Kochana moja Rodzino!

Jak dawniej, jak teraz, jak zawsze Bóg i Ojczyzna!

Helena Anna Paszkiewicz



Modlitwa Polskich Lotników

Za kolegów poległych na polu chwały i zmarłych, którzy dochowali wierności w służbie Bogu i Ojczyźnie.

Stając w obliczu Boga Najwyższego, wzywamy pomocy Najświętszej Bogurodzicznej, wzywamy pomocy Najświętszej Bogurodzicy Dziewicy – Królowej Polski, świętych patronów polskich, błogosławionego Maksymiliana, który w obozie oświęcimskim oddał życie swoje za rodaka-żołnierza i modlimy się:

Lotnikom polskim, bohaterom podniebnej służby, którzy w śmiertelnym zmaganiu z wrogiem ojczyzny i ludzkości zginęli – paląc się w powietrzu, tonąc w odmętach morskich lub rozbijając się o ziemię –

Wieczne odpoczywanie racz im dać Panie.

Lotnikom służby technicznej, obsługi ziemskiej

i wszystkich służb pomocniczych, którzy zginęli od bomb i kul najeźdźcy –

Wieczne odpoczywanie racz im dać Panie.

Lotnikom polskim, którzy od ran i trudów życia odeszli do wieczności i pozostawili żywym przykład wiernej służby Bogu i ojczyźnie –

Wieczne odpoczywanie racz im dać Panie.

Oddawszy należną cześć i pamięć poległym i zmarłym kolegom – Święta Boża Rodzicielko, Królowo Polski, my polscy lotnicy pod Twoją obronę się uciekamy. Twojej opiece powierzamy cały nasz naród polski, naszych kolegów, nasze rodziny i siebie samych, abyś umacniała nas wiarą, krzepiała niezłomną nadzieją, ochraniała nasze braterstwo i koleżeństwo, abyśmy z Twoją pomocą wytrwali do końca życia w ideale polskiego żołnierza, którym jest: Bóg – Honor i Ojczyzna.

2 x 11 2001



Drogie Koleżanki P.L.S.K.

Korzystam z tej okazji, 30-lecia narodzin Waszej organizacji, by wyrazić Wam raz jeszcze – tak często wypowiedane – uczucia głębokiego uznania i szczerzej wdzięczności Lotników Polskich z ich dowództwem na czele za tą ochotniczą pomoc i ofiarną pracę jaką dałyście Polskim Siłom Powietrznym w roku 1943 i następnych latach wojny.

Dążeniem naszych wojsk na obczyźnie było nie tylko wzięcie pełnego udziału w pokonaniu wroga, ale także wykazanie naszym sprzymierzeńcom i całemu światu naszej niezłomnej woli odzyskania wolności naszej Ojczyzny.

Przywdzianie przez kobiety polskie mundurów wojskowych było silnym podkreśleniem, że to są uczucia obejmujące cały naród. To Wasza wielka zasługa Drogie W.A.A.F.'ki. Tragiczne dla nas zakończenie tej wojny – zdradzenie nas w Jałcie i Poczdamie, w niczym nie zmniejsza tej Waszej zasługi. My lotnicy polscy będziemy Wam zawsze wdzięczni i zawsze z Was dumni.

A teraz jeszcze ten gorący apel. Jako jeden z tych już niewielu, którzy urodzili się i dorosli w Polsce będącej od przeszło stu lat w niewoli trzech zaborców, i wbrew wszelkim nadziejom dożyli tego wielkiego szczęścia, wzięcia czynnego udziału w zwycięskiej walce o oswobodzenie naszej Ojczyzny, apeluję do Was Drogie Koleżanki byście – mimo dziesiątków już lat smutnego życia na emigracji, zdała od zniewolonego znów naszego ukochanego Kraju, mimo tak bardzo ciemnego politycznie obrazu jaki przedstawia dla nas świat dzisiejszy – nie pozwoliły na osłabienie w Was silnej wiary w odzyskanie pełnej niepodległości naszej Ojczyzny, byście tę wiarę w okół siebie rozprzestrzeniały, a przede wszystkim byście przeszczepiły w serca naszego potomstwa nie tylko tę wiarę ale i wolę ofiarnej pracy na rzecz wolności Polski.

Gdy tego dokonacie będziecie znowu przedmiotem naszej wdzięczności i dumy.

Stanisław Ujejski
Generał Brygady



W czasie ubiegłej wojny, służąc w polskim lotnictwie, nasze Drogie Koleżanki, zrzeszone teraz w ramach Stowarzyszenia Lotników Polskich w Sekcji PLSK, dały wiele przykładów wierności dla Polski i Polskiego Lotnictwa.

Lotnictwo Polskie uznało służbę PLSK za bardzo wartościową. Nasze Koleżanki organizują zjazdy koleżeńskie, stworzyły swą kobiecą lotniczą tradycję na znak przynależności do naszej wielkiej Rodziny Lotniczej.

W życiu naszego Stowarzyszenia, w całym świecie, gdzie istnieją nasze Koła i Skrzydła, nasze Koleżanki z PLSK biorą coraz bardziej czynny i bardzo pożyteczny udział.

Mamy swoje domy, kluby, siedliska, organizujemy coraz więcej imprez, które dzięki naszym Koleżankom zyskują na wartości, są na wysokim poziomie.

Przez liczny, gorliwy udział w pracach Stowarzyszenia i Emigracji dają dowody, że bliska jest naszym Koleżankom wspólnota lotnicza, więc nasze Stowarzyszenie i Sprawa Polska.

Dziękując za wszystko najserdeczniej, proszę o dalszą pomoc i życzę równie najserdeczniej rozwoju Sekcji, która jest "oczkiem w głowie" SLP.

A. K. Gabszewicz



Kochane Koleżanki.

Już raz miałam zaszczyt stanąć przed Wami i przemówić do Was na Zjeździe Lotników i WAAF'ek polskich w Montrealu we wrześniu 1972 roku.

Wiem, jak wszystkie jesteśmy wdzięczne organizatorom tego Zjazdu, za danie nam tej rzadkiej okazji spotkania po tak wielu latach rozłąki naszych dawnych Kolegów i Koleżanek, odnowienia i pogłębienia uczuć przyjaźni, zacieśnienia więzów łączących nas z naszą lotniczą rodziną.

Muszę jednak podkreślić, że poza tymi osobistymi, nieraz wzruszającymi przeżyciami — Zjazd ten był wielkim sukcesem dla naszej skromnej sekcji WAAF'u. Wynikiem tego naszego pierwszego Zlotu WAAF'ek osiadłych w Kanadzie i całej północnej Ameryce było uznanie nas jako odrębnego członu organizacji macierzystej. Po raz pierwszy od czasu wojny weszłyśmy jako samodzielna sekcja do Rady Skrzydeł Kanadyjskich i

Amerykańskich. Rok 1973 stał się więc dla nas rokiem przełomowym i jako taki pozostanie na zawsze w naszej pamięci.

Jest on również 30 rocznicą powstania naszej organizacji Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet, a więc jest to moment by w krótkich słowach wspomnieć jej zapoczątkowanie.

Już późną jesienią roku 1942 Dowództwo Lotnictwa zaczęło planować zastąpienie przez kobiety, na wielu funkcjach administracyjnych, mężczyzn tak bardzo potrzebnych w jednostkach bojowych, a jednocześnie ułatwienie przyjazdu do Anglii całym rzeszom kobiet wywiezionych z kraju do stalinowskiej Rosji, a stamtąd przeniesionych szczęśliwie do obozów na Środkowym Wschodzie i Afryce północnej. Projekt ten za zgodą Air Ministry został szybko wprowadzony w czyn i już w końcu marca 1943 roku pierwsze 36 ochotniczek rozpoczęło w North Berwick kursy rekruckie przy armii polskiej, a następnie w Wilmslow kursy instruktorskie przy WAAF'ie angielskim.

Przypadek sprawił, że miałam szczęście zostać przydzielona do tej pierwszej kadry WAAF'u, a potem trenować następne kadry naszych Koleżanek. Miałam szczęście być WAAF'ką polską od pierwszego dnia narodzin tej organizacji i to na pewno jest jedną z przyczyn, że tak bardzo jestem z nią związana uczuciowo.

Jako WAAF'ki wzięłyśmy na nasze ramiona poważną ilość prac pomocniczych, nieraz trudnych i odpowiedzialnych, ale zawsze w cieniu, za kulisami tej błyszczącej sceny na której dominowały nasze jednostki bojowe. Rozgłos, odznaczenia, ordery nie były naszym udziałem, ale nie były one i celem naszej pracy. Wdzięczność za naszą pomoc okazywana nam przez naszych walczących kolegów, świadomość, że tą pomocą przyczyniamy się do ich sukcesów i zyskujemy nasz skromny udział w zasłużonej sprawie jaką zdobyło sobie Lotnictwo Polskie za granicami kraju, były i są pełną nagrodą za naszą pracę i takiej tylko nagrody pragnęłyśmy.

Anna M. Ujejska-Ejlich



Drogie Koleżanki:

Minęło już 30 lat, gdy miałyście zaszczyt włożyć niebieski mundur i stanąć przy boku zasłużonego już Lotnika Polskiego w Anglii.

Oddanie Wasze i wkład dla sprawy Polskiej, były zawsze bardzo cenione i nigdy nie będą zapomniane.

Na ostatnim Światowym Zjeździe Lotników Polskich w Montrealu, który odbył się w dniach 2—3 i 4-go września 1972 r., odbył się także pierwszy "światowy Zlot byłych Lotniczek Polskich WAAF, PLSK".

Decyzje Wasze, by nadal kontynuować pracę przy boku Lotnika, to wejście WAAF, PLSK do połączonych Rad Skrzydeł o zasięgu światowym t.j. Anglii, U.S.A. i Kanady.

Życzę Wam Drogie Koleżanki, owocnych prac, aby ten pamiętny rok 1973, tak bardzo pokaźny w Historii Lotnictwa Polskiego, stał się symbolem bezinteresownego oddania, wzajemnego zrozumienia, dla dobra naszej "Wielkiej Rodziny Lotniczej w Świecie".

Tadeusz Szadkowski

Przewodniczący Rady Skrzydeł, Kanada

W ostatniej wojnie światowej kobiety polskie pokazały że potrafią walczyć i pracować ramie przy ramieniu z żołnierzem tak na polu walki jak i na wszystkich najważniejszych posterunkach w grze wojennej.



W naszej "Rodzinie Lotniczej" — Pomocnicza Lotnicza Służba Kobiet przyniosła wielkie zasługi. Dobrze pamiętamy wszyscy te uśmiechnięte buzie kryjące się w cieniu daszka czapki WAAFOWSKIEJ. Przynosiły nam one tak jakby pozdrowienie od dalekiej Ojczyzny dla której walczyliśmy do upadłego. Rozjaśniały one koszmar wojennych zmaganiań — jednocześnie pracując usilnie dla Wspólnej Sprawy. Wiele tych WAAFEK zostało żonami lotników i teraz też razem ramie przy ramieniu pracują dla dobra naszej "Rodziny Lotniczej" i dla jeszcze większej sprawy dla prawy Polskiej.

Witam z radością nowo-powstałą organizację lotniczą "Radę Sekcji" PLSK WAAF — jako część składową Organizacji Lotniczych i wiem, że nasza współpraca będzie owocną dla wspólnego celu pod hasłem "W jedności Siła"

Jan Falkowski, prezes
Skrzydło Lotnicze Nr. 430 "Warszawa"

W TRZYDZIESTĄ ROCZNICĘ
POWOŁANIA DO SŁUŻBY WOJSKOWEJ W SZEREGACH
POMOCNICZEJ LOTNICZEJ SŁUŻBY KOBIET
WOMEN AUXILIARY AIR FORCE w ANGLII

przy boku zmagających się z odwiecznym wrogiem Ojczyzny
Sił Powietrznych Polskich składamy Wam Kochane Koleżanki
nasze najserdeczniejsze życzenia i podziękowania.

Byłyście dla nas wielokrotnie natchnieniem.

Tą drogą pragniemy Wam także podziękować za Waszą pracę
w naszym Skrzydle, którego sukces w dużej mierze
jest wynikiem Waszych wysiłków i pracy.

Koledzy Lotnicy
zrzeszeni w Skrzydle Lotniczym
Nr. 430 'Warszawa'

Polki w służbie lotnictwa

Idea służenia kobiet w wojsku nie jest dla Polek czymś nowym. Tradycja historyczna Polski przekazała pokoleniom przykłady bohaterstwa i poświęcenia kobiet polskich w chwilach wielkich zrywów narodowych. Były to jednak odruchy raczej indywidualne, — obok spontanicznych, na które naród polski w ważnych momentach swej historii zawsze się zdobywał. Po raz pierwszy, dopiero w tej wojnie, Polki zrzeszone w organizacjach wzorowanych na wojskowych męskich, występują jako zespół — całość, wykonując powierzone im zadania i zastępując mężczyzn w pracy na łądzie.

Pomocnicza Służba Kobiet w Polskich Siłach Zbrojnych została ustanowiona zarządzeniem Ministra Obrony Narodowej w dniu 14 grudnia 1942 roku. Gdy gen. Kukiel zaapelował do kobiet Polek o zgłaszanie się do służby w lotnictwie, odpowiedziały natychmiast w myśl najlepszych polskich tradycji, ze wszystkich krańców świata. Ze Stanów Zjednoczonych, z Chin i z Japonii, te które się tam urodziły i stałe mieszkaly i te które wojna rzuciła na Środkowy Wschód i do Wsch. Afryki. Z Francji, Anglii i Holandii, a dalej z obozów niemieckich i po powstaniu warszawskim przybywały zewsząd, w miarę możliwości transportowych, nie bacząc na niebezpieczeństwo wojny.

Przyznać trzeba bezstronnie, że egzamin swej celowości i użyteczności w lotnictwie zdały celująco. Wszystkie przeszły przez szereg kursów specjalizujących, pokonując trudności językowe, w wielu wypadkach wynikami egzaminów, poziomem pracy i starannością w jej wykonaniu przewyższając nawet angielskie WAAF.

Trudno jest pisać o służbie i wydarzeniach w których się brało udział, w samych tylko superlatywach, nie narażając się na zarzut przesady.

Dlatego pozwolę sobie przytoczyć wycinek z historii WAAF, który niedawno temu otrzymałam z Air Ministry. W rozdziale pod tytułem "The Polish WAAF", który podaje głównie dane statystyczne, tak o nas piszą:

"In spite of the fact that many of these women had suffered considerably before coming to this country, and had in many cases no news of their family or friends, and could not speak our language, they soon accustomed themselves to the British service, and played very successful part of the national war effort."



Kol. Janina Kujawska, przewodnicząca Sekcji P.L.S.K. — Anglia.

Ocena rzeczowa, przychylna i wyrażająca uznanie.

Inaczej i bardziej uczuciowo napisał jeden z kolegów, gdy spotkał się z dziewczętami przybyłymi do Anglii po powstaniu warszawskim:

Nie mogę mówić o zaletach wojskowych 87 ochotniczek z Armii Krajowej, — bo o tym powiedziała już Warszawa. Broniły jej, większość z nich ma bojowe odznaczenia polskie, kilka dosłużyło się w polu stopni oficerskich. Czy że przeszły niewolę w najstraszniejszym jej wydaniu kłęski psychicznej i nie załamały się? Nie, — to było ich obowiązkiem jako polskich żołnierzy, jak naszym obowiązkiem było latać, i gdy przyszło, ginąć.

Tylko, że one do nas przyszły z wiarą, że znajdą w nas kolegów. Że znajdą ten sam entuzjazm i tę samą miłość co paliła ich serca w Warszawie. Jest tak niestychany kapitał moralny w tych dziewczętach. One wciąż, nadal wierzą, że w końcu, kiedyś dobro i uczciwość zwycięży. A one wierzą w Boga.

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

Pomimo dużej różnicy wieku, wykształcenia i wychowania, pomimo odmiennych warunków życiowych, zwłaszcza na przestrzeni ostatnich lat wojny, możemy o sobie z dumą powiedzieć, że stanowiliśmy zwartą, solidarną, zupełnie monolityczną całość. Wierzyłyśmy w te same ideały, przyświecał nam ten sam cel powrotu do Wolnej Polski. Atmosfera, niezależnie od wykonywanej pracy i stopni wojskowych była przepojona wzajemną sympatią i zrozumieniem. Może dlatego właśnie tak chętnie wracamy myślą do tych cza-

sów, pomimo przestrzeni lat, w czasie których wychowywałyśmy nasze córki i synów. Dlatego urządzamy spotkania i Zjazdy, należymy do różnych Kół i Skrzydeł tej samej organizacji Stowarzy-

szenia Lotników i jakkolwiek ponownie rozsiar po całej kuli ziemskiej, utrzymujemy z sobą ścisłą więź przyjaźni, które zwycięsko przetrwały próbę czasu.

Janina Kujawska, Londy

Sekcja P.L.S.K. i Koło Pań przy Skrzydle "Warszawa" Toronto, Kanada

Koło Pań przy Skrzydle "Warszawa" ma długą i chlubną tradycję chociaż oficjalną swą nazwę, pod którą występuje obecnie, otrzymało w kilkanaście lat później.

Już pod koniec pierwszego roku od założenia Skrzydła "Warszawa" istnieje grupa Pań, która przyczyniła się w dużej mierze do jego rozwoju. Były to przeważnie żony członków Skrzydła jak również były ochotniczki Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet. Pracy było dużo — w organizowaniu zabaw, dorocznych imprez, przygotowaniu pikników, herbatek i spotkań towarzyskich. Podobny stan rzeczy istniał do 1966 r. kiedy Skrzydło gościło prezesa S.L.P. kol. A. Gabszewicza. Wieczór ten dał nam okazję nie tylko spotkania dużej liczby koleżanek i kolegów na gruncie towarzyskim, ale również postanowiłyśmy ukonstytuować się jako Koło Pań. W skład zarządu weszły następujące osoby: W. Wiktorczyk, przewodnicząca, J. Oliver, wiceprzewodnicząca, A. Ejbich sekretarka, i J. Kuczyńska skarbnik.

Koło Pań kontynuuje pracę rozpoczętą w latach poprzednich. Urządza św. Mikołaja, Opłatki, Józefinki, Święconki. Bierze czynny udział z Kołem męskim w urządzaniu zabaw "Sylwestra" i "Blue Ball", które cieszą się dużym powodzeniem i należą do najbardziej eleganckich w Toronto. Koło przyczynia się w dużej mierze do ożywienia życia organizacyjnego Skrzydła. Członkinie Koła zaangażowane są w organizacjach polonijnych, w Kongresie, Federacji Kobiet, Harcerstwie i szkolnictwie polskim.

W r. 1972 Koło rozpoczyna akcję mającą na celu powołanie do życia Sekcji P.L.S.K. na terenie Północnej Ameryki. Owocem naszych starań było zebranie ok. 60 nazwisk byłych ochotniczek i pierwsze spotkanie odbyte w Toronto. Przybyło 36 osób z Toronto, Hamiltonu, Buffalo i okolicy. Na zebraniu tym pełnym wzruszeń i wspomnień powzięto decyzję zorganizowania Zlotu Pomocniczej



cd lewej: kol. Lusja Madalińska, druga autorka artykułu kol. Wera Masłowska-Wiktorczyk

Lotniczej Służby Kobiet włącznie ze Światowym Zlotem Polskich Lotników w Montrealu. Zlot ten odbył się 2 i 3 września 1972 r. Honorowym gościem Zlotu była kol. Janina Kujawska, przewodnicząca Sekcji P.L.S.K. — WAAF w Anglii. Zlot ten mimo małej ilości ochotniczek dał pozytywne rezultaty. Jako Sekcja P.L.S.K. (WAAF) zostałyśmy przyjęte do Rady Kanadyjskiej Stowarzyszenia Lotników Polskich.

Z okazji 30-lecia P.L.S.K. postanowiłyśmy wydać "Jednodniówkę", która mamy nadzieję dotrzeć do wszystkich byłych ochotniczek. Ma ona być równocześnie apelem do dołączenia do naszego grona i zachętą do pracy wspólnie z istniejącymi Skrzydłami S.L.P.

Wera Masłowska-Wiktorczyk
przewodn. Koła Pań i Sekcji P.L.S.K.
przy Skrzydle "Warszawa"

HISTORYCZNY MOMENT W ŻYCIU P.L.S.K. – W.A.A.F.'u

W czasie odbywającego się w Montrealu w dniach 2, 3 września 1972 roku 9 Światowego Zlotu Lotników Polskich i 1 Światowego Zlotu b. Lotniczek Polskich została powołana do życia nowa organizacja w "Rodzinie Lotniczej" – Sekcja P.L.S.K. - W.A.A.F., z kol. Anną Ejbich jako przewodniczącą.

W czasie odbywających się w tym samym czasie obrad Połączonych Rad Skrzydeł Amerykańskich z kol. inż. Kazimierzem Rasiejem na czele, Kanadyjskich z kol. Tadeuszem Szadkowskim, padł wniosek.

"My byli żołnierze-kobiety służące w P.L.S.K.-WAAF, a zebrane na Pierwszym Zlocie WAAF na terenie Ameryki Północnej i wobec powołania nowej komórki organizacyjnej Sekcji WAAF, prosimy o przyznanie nam miejsca w Radzie Skrzydeł, tak kanadyjskich jak i amerykańskich".

Wniosek podpisały:

Koleżanka – Anna Ejbich. Wera Wiktorczyk, Maria Brodzka, Hanka Duńczewska, Ludmiła Kasprzyk, Barbara Grudzińska, Krystyna Pieńkowska i Halina Wielgosz.

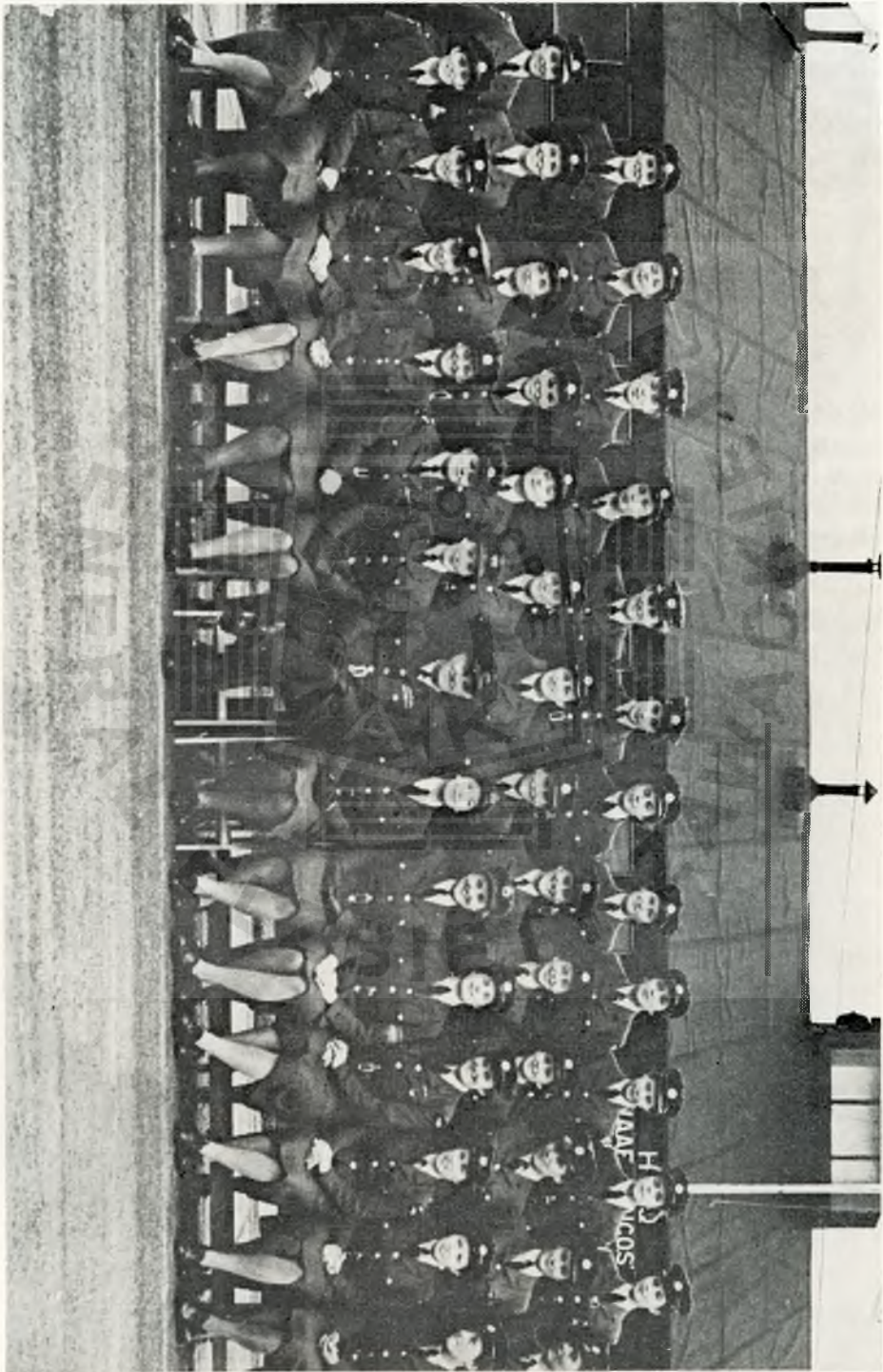
Wobec tego, że nie miałyśmy w tym czasie jeszcze prawa głosu – wniosek nasz podpisali koledzy Paweł Kulesza i Bohdan Ejbich – a kol. Leon Schedlin-Czarliński poparł.

Moment ten podkreślamy tym bardziej, że w czasie odbywających się rad obecną była przewodnicząca Sekcji W.A.A.F. - P.L.S. K. w Wielkiej Brytanii kol. Janina Kujawska.

(urywek z artykułu kol. Marii Brodzkiej w "Głosie Polskim" z dnia 21 września 1972 r.)



Uczestniczki 1 Zjazdu PLSK Kanada i Stany Zjednoczone
Wrzesień 1972 – Montreal, Kanada



Pierwszy Kurs Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet
Wilmslow rok 1943.

SPIS PIERWSZYCH 36 POLSKICH W.A.A.F.

- | | |
|---------------------------------|----------------------------|
| 1. Czarlińska Molly | 19. Płoszajska Anna |
| 2. Dąbrowska Stanisława | 20. Pałędzka Aniela |
| 3. Doria-Dernałowicz Aleksandra | 21. Przewłocka Maria |
| 4. Gaworska Alina | 22. Paszkowska Helena |
| 5. Gruszkówna Barbara | 23. Pierchalska Janina |
| 6. Gano Janina | 24. Rothert Krystyna |
| 7. Jaczynowska Anna | 25. Reutt Krystyna |
| 8. Komarowska Helena | 26. Strzałkowska Irena |
| 9. Koziołkowska Anna | 27. Semilska Anna |
| 10. Krukowska Alicja | 28. Sobińska Zofia |
| 11. Kujawska Janina | 29. Sieniewicz Janina |
| 12. Libicka Magdalena | 30. Stopeń Maria |
| 13. Lisiewicz Teodozja | 31. Tchórzewska Stanisława |
| 14. Łepkowska Ada | 32. Telichowska Ewa |
| 15. Miedzińska Anna | 33. Ujejska Anna |
| 16. Majer Eugenia | 34. Włyńska Alicja |
| 17. Olszewska Barbara | 35. Zacharewcz Stefania |
| 18. Paszkiewicz Helena | 36. Zaleska Janina |

MEMORANDUM

Siedzą od lewej

Komorzowska H.

Miedzińska A.

Jacynowska A.

Tchonewska S.

Palcka A.

Angielska B. osady

Tacharcwier S.

Stobrowska S.

Gruszkówna B.

Storkowska W.

„masz od lewej”

Doria - Dermatover A.

Kosiorkowska A.

Sobinińska Z.

Parskowska H.

Diświer D.

Rentt K.

Stopian M.

Orlińska M.

Scmilka H.

Rothert K.

Płoszajska H.

MEMORANDUM

Kujawska J.

Samiwier J.

Gorowska A.

III nad ob. lewej

Dąbska J.

Porskiawier H.

Majera E.

Lubińska M.

Telińska E.

Mojaska A.

Prewotcha M.

Krukowska A.

Pierchalska J.

Grabowska B.

Lubkowska A.

Witowska A.

P. L. S. K.

Pomocnicza Lotnicza Służba Kobiet powstała w W. Brytanii w roku 1943.

Zadaniem tej służby była współpraca z Lotnictwem Polskim i zastąpienie mężczyzn na ziemi.

Trzydzieści sześć ochotniczek zgłosiło się na apel gen. Kukiela, przeszło kurs instruktorski zorganizowany przez P.W.S.K. i w dniu 17 czerwca wstąpiło do angielskiego W.A.A.F. Tych pierwszych 36 ochotniczek ukończyło angielski kurs rekrucki i kurs podoficerski, poczem 12 poszło do szkoły oficerskiej, a 24 do pracy jako podoficerowie.

Była to pierwsza kadra instruktorska. Po jej uformowaniu zaczęły napływać pierwsze kontyngenty ochotniczek do służby w lotnictwie. Ogółem przybyło do Anglii 9 transportów kobiet: 6 z Bliskiego Wschodu, 2 z Francji i jeden z Holandii. Pierwsze transporty stanowiły przeważnie kobiety wywiezione uprzednio z Polski do Rosji. Trzy ostatnie rekrutowały się z kobiet wywiezionych z Polski na przymusowe roboty do Niemiec, żołnierzy Armii Krajowej i emigrantek z Francji. Zgłaszały się również ochotniczki z Kanady, Stanów Zjednoczonych, a nawet dwie z Chin.



Doskonale strzelały — tylko był zawsze kłopot ze znalezieniem dołka strzeleckiego

Przeszkolenie wojskowe ogólne Polek odbywało się w jednostkach angielskich t.j.: kursy rekruckie i podoficerskie na R.A.F. Station Wilm-slow pod Manchester (WAAF Training Depot), kursy oficerskie w Windemere w szkole oficerskiej WAAF (O.C.T.U.)

Należy tu nadmienić, że w odróżnieniu od pozostałych Polskich Służb Kobietych, P.S.L.K. by-

ła równocześnie częścią angielskiego WAAF. Miałyśmy angielskie stopnie, a oficerowie P.S.L.K. oprócz Kings Commission (angielska nominacja oficerska) również polskie stopnie oficerskie



Umundurowanie i dystynkcje nosiłyśmy takie same jak WAAF z wyjątkiem orzełka na czapce.

Następną fazą było szkolenie specjalne. Według zamiłowań, zdolności i przydatności kiero-

Z OKAZJI TRZYDZIESTEJ ROCZNICY

ZAŁOŻENIA P.L.S.K.

NAJSERDECZIEJSZE ŻYCZENIA DALSZEJ

OWOCNEJ DZIAŁALNOŚCI

PRZESYŁA

S.L.P. SKRZYDŁO "DETROIT"

wano nas na kursy specjalne i znów czysto angielskie.

Specjalności było bardzo dużo, bo dla szeregowych aż 43. Nie potrafię wymienić wszystkich, ale spróbuję podać parę, jak na przykład: kilka rodzajów mechaniczek, biuralistki, szoferki, sanitariuszki, kucharki, kelnerki, telefonistki, radiooperatorki, teleprinterki, "wachkeeperki" (dyżurne w pokoju operacyjnym dowództwa), składaczki i naprawiaczki spadochronów itd. itd.

Dla oficerów było tylko 8 specjalności, a mianowicie: WAAF Admin. (Administracja WAAF), RAF Admin. (Administracja RAF), Intelligence (wywiad), Accounts (płatnicy), Equipment (magazyny i zaopatrzenie), Catering (dział żywnościowy), Code and Cypher (szyfry), Education (oświata).

Wyniki zdobywane przez Polki na kursach były bardzo dobre. Możemy poszczycić się kilkoma prymuskami i to w konkurencjach nie tylko kobiecych, bo niektóre kursy specjalne były mieszane.

W pierwszych okresach szkoleniowych największą trudność stanowiła słaba znajomość języka angielskiego. Natomiast ogromnym ułatwieniem w powstawaniu zupełnie nowej służby kobiecej była możliwość korzystania z doświadczenia świetnie zorganizowanego WAAF. Weszłyśmy w organizację już ugruntowaną, która przeszła wszystkie fazy pionierskie i już jako pełnowartościowa doskonale pracowała. Dyscyplina była ścisła. Wymagano dużo, ale równocześnie najwięk-

szy nacisk kładziono na to aby ochotniczka w wojsku czuła się dobrze. Dbano o jej wygodę, interesowano się jej pracą i jej życiem.

Po skończonym szkoleniu stanęłyśmy do pracy. Tremę miałyśmy dużą. Musiałyśmy zastąpić Angielki, które już parę lat pełniły służbę. Zapamiętałyśmy i do dobrych chęci miałyśmy dużo — wiadomości fachowych przyswoiłyśmy sobie tyle na ile nas stać było — teraz trzeba było czasu, aby nabrać doświadczenia i wejść w pracę i życie lotnicze. Wydaje mi się, że czas ten skróciłyśmy do minimum. Trudno jest pisać o zasługach, ale chyba zadanie nasze spełniłyśmy dobrze. Pracowałyśmy w 26 jednostkach Polskich Sił Powietrznych, wykonując prace bardziej lub mniej odpowiedzialne, ale wszystkie sumiennie. Pokonywałyśmy trudności językowe, fachowe, wojskowe — byłyśmy oderwane od bliskich, wciśnięte w organizację obcą, ale pracując dla swoich starałyśmy się w niczym nie ustąpić koleżankom Angielkom, a równocześnie nie zatracić swego polskiego charakteru.

Było nas dużo, bo według ostatnich danych 1.209 kobiet żołnierzy, w tym 41 oficerów i 52 podoficerów (5 sierżantów i 47 kaprali). Liczba ta stanowiła 10 proc. Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie.

Dając swój wkład w wysiłek wojenny, wierzyłyśmy że tworzymy organizację w przyszłości trwałą, która w oparciu o swoją tradycję zajmie w Lotnictwie Polskim pozycję uznaną i cenioną.

Alicja Kaliniecka



Ćwiczenia w terenie — zasłona dymna



W 30 rocznicę zorganizowania Polskiej Lotniczej Służby Kobiet w ramach Polskich Sił Powietrznych, przesyłamy wszystkim byłym Lotniczkom, naszym Koleżankom, zrzeszonym w Stowarzyszeniu Lotników Polskich – najserdeczniejsze pozdrowienia i życzenia dalszej owocnej pracy.

Jednym z najwyższych i najwartościowszych odznaczeń w życiu naszym – jest moralne zadowolenie dobrze spełnionego obowiązku.

Stowarzyszenie Lotników Polskich zrzeszające Koleżanki i Kolegów z czasów służby w Polskich Siłach Powietrznych – jest dumne z osiągnięć i poświęcenia na każdym szczeblu naszych Koleżanek, wierząc głęboko w ICH dalszą współpracę dla WOLNEJ I NIEPODLEGŁEJ POLSKI.

Cel ten nie może ulec żadnej koniunkturze politycznej, podyktowanej czasem, zwątpieniu w celowość najwyższych ideałów – obowiązków.

Hasło na Sztandarze Lotnictwa Polskiego: BÓG – HONOR – OJCZYZNA – niech będzie naszym dalszym drogowskazem we wspólnej pracy, pamiętając, że: MIŁOŚĆ ŻĄDA OFIARY – czego dałyście Drogie Koleżanki dowody w służbie P.L.S.K. oraz dajecie na każdym odcinku życia rodzinnego, społecznego, organizacyjnego, zwłaszcza w Stowarzyszeniu Lotników Polskich.

**Koleżanki i Koledzy
STOWARZYSZENIA LOTNIKÓW POLSKICH
SKRZYDŁO, BUFFALO, U.S.A.**



Zarząd Skrzydła Lotniczego Nr. 431 'Kraków', 1973 – Hamilton, Kanada

Z okazji 30-letniej rocznicy powołania w Anglii do Służby Polsce

POMOCNICZEJ LOTNICZEJ SŁUŻBY KOBIET – WOMEN AUXILIARY AIR FORCE

składamy wszystkim Koleżankom nasze najserdeczniejsze życzenia. Pragniemy także zapewnić, że Polski Lotnik nigdy nie zapomni, że w chwilach największej jego chwały miał obok siebie, Koleżankę Lotniczkę. Tą drogą składamy Wam hołd za spełnienie swojego obowiązku bez reszty.

Royal Canadian Air Force Ass'n. 431 Skrzydło "Kraków"

HAMILTON, ONTARIO

POLSKIE WAAF

Zastanawia mnie czasem, dlaczego Ikar stał się symbolem lotnictwa. Raczej powinien być symbolem WAAF. Zbudował skrzydła, zlepił je woskiem, uniósł się w powietrze, lecz słońce wosk roztopiło i biedny Ikar runął na ziemię.

Podobnie rzecz miała się z Polkami, które zgłosiły się do lotnictwa. Wzleciawszy na skrzydłach zapału, zlepionego woskiem marzeń, dostały się w orbitę słońc męskich, które wosk stopiły, i WAAF jak Ikar, runął, by stać się personelem ziemnym. Wziętą na siebie wszystkie prace, jakie muszą być wykonane, by personel przeznaczony do latania mógł latać.

Silnik potrzebuje mechanika, zaś skrzydła pokrycia płótnem — obrały więc specjalność "fabric worker", tak pracą nad skomplikowanymi zegarami zajęły się "instrument repair". By wszystkie przesunięcia mas powietrza, różnice ciśnień atmosferycznych, pułapy oblodzenia itp., ująć w realne słowa, powstała sekcja meteorologiczna, również obsługiwana przez kobiety. "Parachute packer" zaczęły składać dla załóg długie welony spadochronów, gdy narzędzia, paliwo, ekwipunek lotniczy przejęły "equipment", a dowóz personelu i wszelkiego materiału lotniczego wzięły na siebie szoferki, należące wraz z innego rodzaju mechaniczami do aparatu "M.T.". Nad jego sprawnym funkcjonowaniem pracował cały sztab urzędniczek, maszynistek i telefonistek. Następnie takie działy jak sanitarny, fotograficzny, żywnościowy, także objęły kobiety. Opiece ich powierzono również kwatery oficerskie.

Wszystkie specjalności, z których zaledwie kilka tu wymieniłam, Polki opanowały w dość krótkim czasie, i trzeba przyznać, że praca ich dała rezultaty jak najlepsze.

Zaczęło się to w czerwcu 1943 roku. Było nas 36. W Innsworth koło Gloucester złożyliśmy zielone mundury "Pestek" i otrzymałyśmy granatowy ekwipunek Lotniczej Służby Kobiet. Wyjechałyśmy do RAF Wilsow, która to stacja przez długi czas była naszą bazą; stąd, po przejściu kursu rekruckiego i podoficerskiego, część ruszyła na stację, a część do szkoły oficerskiej.

Nie powiem, by przyjęto nas na stacjach z

otwartymi ramionami, nie powiem również by przyjęto źle — po prostu Polacy przyzwyczajeni do Angielek, patrzyli na nas z niedowierzaniem. Polki jednak stanęły do roboty z energią, a przede wszystkim z dużą dozą zdrowej ambicji. Praca nie przyszła im łatwo. Języka dobrze jeszcze nie знаły, miały za sobą Rosję, Persję, Indie, Palestynę, Afrykę Południową. Były nieufne, a ponieważ wciąż jeszcze przytaczał je kompleks obozów koncentracyjnych, więzień i zsyłek, odbijały od otoczenia, czego nikt z tych, którzy od początku uchodźstwa znaleźli się w Anglii, zrozumieć nie umiał. Prócz tego odbijały od otoczenia dlatego że — były Polkami.

Ani propaganda "Krasnych Ugołoków", ani żołnierka rozpoczęta w dalekich dywizjach armii polskiej i wędrowni przez pustynie, ani ogrody szacha perskiego, czy świątynie hinduskie, pardeisy palestyńskie, wioski murzyńskie, wreszcie kantyny angielskiej NAAFI i "rest roomy", nie zdołały ich wynarodowić. Wystarczyło choćby wejść do baraku WAAF, by spostrzec od razu, że mieszkają w nim Polki. W łazience regulaminu angielskiego można było zauważyć jeszcze ład inny — polskiego wnętrza. Obrazek Matki Boskiej na ścianie, skrzynka przykryta kilimkiem łowickim, serwetki haftowane na stolikach. Nawet zwykłe ochronne dbramienia piecyków barakowych, powlekane białą farbą, malowano we wzory. Były na nich serduszka zakopiańskie, szarotki, malwy wołyńskie, czy mazowieckie kogutki piejące w opłotach, świadcząc że twórczynie wzorów zbiegły się tu ze wszystkich dzielnic Polski. Trzeba ludowość swoją nosić głęboko w sercu, by pamięci jej i poczucia nie zatarty wrażenia doznane podczas tułaczki po najbardziej egzotycznych kątach świata.

Dla pionierek Polskiego WAAF, początek nie był najłatwiejszy, jednak dały sobie radę, czego dowodem szeregi ochotniczek, podoficerów i oficerów przez sześć lat pracujących dla lotnictwa. Dały one podwaliny formacji kobiecej dotychczas u nas nie znanej — Polskiej Lotniczej Służbie Kobiet.

Teodozja Lisiewicz

"DESTINY CAN WAIT"

Redakcja "Jednodniówki" w swoich pracach i poszukiwaniach materiałów dotyczących historii Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet - WAAF sięgnęła do tekstów źródłowych wydań, które ujrzały światło dzienne w Anglii.

Jedną z prac zawierających oryginalne materiały poparte dokumentami jest Historia Lotnictwa Polskiego z okresu II Wojny Światowej "Destiny Can Wait".

"Destiny Can Wait" została wydana w Anglii w

roku 1949. Drukiem — Domu Wydawniczego Williama Heinemanna.

Po przewertowaniu "Destiny Can Wait" podaję jako oryginalne po angielsku wyjątki z powyższej publikacji dotyczące powstania P.L.S.K. - W.A.A.F.

W części — "Group Personnel" — strony 330, 331, 332 "Behind the Scenes" podaję cały rozdział poświęcony WAAF. Tytuł rozdziału jest "Women's Auxiliary Air Force".

WOMEN'S AUXILIARY AIR FORCE

Poland had no equivalent of the W.A.A.F. before the war. There were only about 1,000 Polish women in Great Britain in 1940. Few of them were in the age groups (18-30 years) which formed the bulk of the W.A.A.F., and many were married women with children. This left a very modest number, who were mostly employed in Government offices, in the Red Cross and other essential organisations, as nurses and as teachers.

However, a number of Polish women were freed from Soviet forced labour camps and prisons when Germany attacked Russia. They managed to reach the Middle East, and a number were recruited to the W.A.A.F. and other auxiliary bodies.

British members of the W.A.A.F. worked at the Polish stations until 1943. Thereafter they were replaced as far as possible by Polish women. Women were needed as precision instrument makers and repairers, meteorological assistants, supply and equipment clerks, M.T. drivers, typists, catering personnel, bat-women, waitresses, etc.

The first Polish women joined the W.A.A.F. in June 1943, and formed the nucleus of the seizable group which later served in the Polish Air Force units and stations. There were at first 36 of them: preliminary training was given at R.A.F. Station, Wilmslow (the later depot of the Polish W.A.A.F.). Then they went through a N.C.O. course, after which 12 were detailed off to the officers' course at the R.A.F. Station, Windermere.

In November of the same year the first transport of Polish women arrived from the Middle East. The recruits were trained by Polish and British instructors in what was in effect an experimental course. For there were two serious handicaps to be overcome: lack of knowledge of the

English language and absolute ignorance of this new field for women. The first batch of Polish W.A.A.F. personnel finished training in January 1944, when they started work at the Polish Air Force stations and made room for a fresh group of recruits at Wilmslow.

It took some time for the majority of the W.A.A.F. to accustom themselves to their new life. Their war experiences had without exception been tragic. They had passed through the Polish campaign in 1939, and had for a time lived under the terror of Russian occupation. They had been deported to the Soviet Union to concentration and labour camps, and many had been in prison: separated from their families and living under abominable conditions of hardship, their suffering had been terrible. When Germany attacked Russia, and they were freed, it was long before they could leave the Soviet Union. Some of them trudged 1,000 or more miles on foot to reach the Polish evacuation centre at Buzuluk. They came from various parts of the Union: from the Siberian tundra, from Kamchatka, and from the distant wastes of Kazakstan.

Their trust in humanity and chivalry was shattered by the Russians, and the shock of brutal incarceration in concentration camps and prisons had left a complex not easily eradicated. The sudden transition from Soviet primitivism and savagery to the ordered security of Great Britain — even in time of war — increased their bewilderment. Even the Polish compatriots, after some years of life in Britain, were found to be different in outlook and manner.

Later recruits to the Polish W.A.A.F. came from Canada, the United States, South America and a large batch of survivors from Russia who came —



via Africa. In all, nine groups arrived, including two from France (after the liberation) and one from Holland, composed of women from the Polish Home Army taken prisoner during the Warsaw Rising.

The maximum strength of the Polish W.A.A.F. was 1,436, including 52 officers and 110 N.C.O.s. The officers worked in eight branches and airwomen in no less than 43 trades. By the end of 1944 the Polish W.A.A.F. took over all the female posts at R.A.F. Polish stations. They remained an integral part of the W.A.A.F., and were subject to King's Regulations — not to Polish ones.

It was only in the middle of 1944 that Royal

assent was given to their wearing Polish capbadges and insignia. They served to 31st May, 1947, when the Polish Air Force in Great Britain was finally disbanded. The few then remaining were incorporated in the Polish Resettlement Corps.

A sincere and deserved tribute must be paid to those members of the R.A.F. and W.A.A.F. who so ably carried out the task of training their Polish pupils. There were no Polish women experienced enough to act as instructors, but the British fully succeeded in coping with the difficulties which faced them. It was due only to them that an efficient force was built up.

W dziele "Training Command strona 296 podaje wyjątek dokumentarny:

The Women's Auxiliary Air Force recruited its first Polish contingent on 7th June, 1943. The Polish section of the W.A.A.F. was not a semi-autonomous body like the Polish Air Force. They were bound by the usual W.A.A.F. regulations, and went through exactly the same training as British women and girls. Eventually there were over 1,200 Polish personnel in the W.A.A.F.

The first contingents were mostly women and girls who, like the air apprentices, had been released from labour camps in the Soviet Union. They were later joined by women from France, Belgium, and Holland after liberation, and, finally, by women liberated from German concentration and P.O.W. camps.

Training took place at the R.A.F. Station, Wilmslow, near Manchester. After a five-week basic course, N.C.O. courses were held, after which suitable candidates were posted off to the Officers School at Windermere. In all, 50 W.A.A.F. officers were trained there in administrative, intelligence, catering, equipment and accounting duties. The standard reached was gratifyingly high.

The airwomen were trained at the Polish Technical School at Halton in catering duties and, later, at Locking, as aircraft and engine mechanics, instrument repairers and electricians. Some went through the wireless operator and other through the M.T. driver course at Blackpool, passing out very high. Many were trained as batwomen and telephonists. In all, Polish members of the W.A.A.F. worked in 43 trades in 26 units of the Polish Air Force.

Pomocnicza Lotnicza Służba Kobiet została formalnie zatwierdzona ustawą Rządu Rzeczypospolitej Polskiej w grudniu 1944 roku.

KOBIETA W LOTNICTWIE POLSKIM

Kobiety w lotnictwie polskim były znacznie liczniejsze i dużo wcześniej z nim związane niż to się na ogół przypuszcza. Co więcej, ich działalność i dokonania w wielu wypadkach współzawodniczyły skutecznie z wysiłkami mężczyzn, albo nawet im przewodziły. Tak było w 1832 roku, bo tak daleko trzeba się cofnąć w historii, by być świadkiem pierwszego sukcesu powietrznego uzyskanego w Polsce przez kobietę, a był to sukces na skalę światową.

W dniu 17 września 1832 roku w Warszawie Eliza Garnerin, bratanica pierwszego w świecie skoczka ze spadochronem, wzniosła się ze swoim ojcem na balonie i uzyskawszy odpowiednią wysokość wyskoczyła na spadochronie, lądując bezpiecznie. Był to pierwszy w świecie skok kobiety na spadochronie.

Pierwszą Polką skaczącą na spadochronie była Janina Mey w 1893 roku. Od tej pory zainteresowanie awiacją było bardzo popularne wśród płci pięknej. W czerwcu 1910 roku kobiety są pośród pierwszych pasażerów, odważających się na lot w czasie pokazów w Warszawie, a już w następnym roku Maria Mrozińska jest pierwszą uczennicą na kursie pilotażu prowadzonym przez H. Segno.

Lata międzywojenne widziały młode Polki coraz liczniej garnące się do latania. Były wszędzie tam, gdzie tylko istniały choćby najmniejsze możliwości wzniesienia się w powietrze. Wykluczone z lotnictwa wojskowego szukały i znajdowały drogę w powietrze w aeroklubach, w sporcie i turystyce, na awionetkach i szybowcach, na wolnych balonach. Niektóre z nich zapisywały się i kończyły kursy spadochronowe. Nie było ich wiele, bo były pionierkami, ale swoimi osiągnięciami torowały drogę dla innych. Takie nazwiska jak Hanna Henneberg, Anka Leska, dwie Wandy — Modlibowska i Olszewska, Danuta Sikorzanka, Barbara Wojtulanis lub Younga-Mikulska były coraz szerzej znane całemu społeczeństwu.

Nadszedł wrzesień 1939 roku. W pierwszym dniu wojny cztery polskie pilotki zgłosiły się do Dowództwa Lotnictwa w Warszawie, ofiarowując swoje usługi. Zostały przyjęte na pilotów łącznikowych — bariera „służby wojskowej“ została jeśli nie przełamana to w każdym bądź razie poważnie nadwierzona. Anka Leska, Wanda Modlibowska, Zofia Turowicz i Barbara Wojtulanis dostały przydział wojskowy. Niewiele co prawda miały okazji do latania, bo wkrótce wraz z tysiącami lotników znalazły się w Rumunii. Rozpoczęły wielomiesięczną wędrówkę. Na postojach miast latania czekała na nich praca kancelaryjna.

Dopiero po przybyciu do Anglii otworzyły się dla nich nowe perspektywy latania, o których najlepiej i najwięcej może napisać jedna z uczestniczek i w tym miejscu jej oddaję pióro.

* * *

ANKA LESKA (A. DAAB)

W POMOCNICZEJ SŁUŻBIE TRANSPORTU POWIETRZNEGO

W parę tygodni po przybyciu do Anglii, w czerwcu 1940 roku, Barbara Wojtulanis i ja zdecydowałyśmy się, że już dość czasu spędziłyśmy za biurkami, grzebiąc się w papierkach i że trzeba w jakiś sposób powrócić do latania. Jeszcze w Paryżu słyśmy, że w Anglii formowała się organizacja do przeprowadzania samolotów z fabryk do jednostek i że kobiety nie były z tej organizacji wykluczone. Dowiedziałyśmy się, że kobieca sekcja tej służby znajduje się na lotnisku Hatfield pod Londynem. Następnego ranka już tam byliśmy. Przy podawaniu osobistych danych na wszelki wypadek pomnożyłam dziesięciokrotnie ilość moim wylatanych godzin. Nie wiem czy to pomogło, ale obie byłyśmy nad wyraz szczęśliwe, gdy nas przyjęto.

„Air Transport Auxiliary“, jak to się nazywało, było początkowo komórką komunikacyjną, którą przekształcono na organizację przeprowadzania samolotów powietrzem. Sposób działania wyglądał mniej więcej tak... Co dzień każda nasza stacja (tzw. „Ferry Pool“) składała raport do 41 Grupy, a otrzymywała z grupy szczegółową listę samolotów przeznaczonych do dostawy. Od razu robiło się plan wykonania. Pool posiadał kilka samolotów-taksówek, które przewoziły nas z lotniska na lotnisko. Niewiele dostaw było tak dopasowanych, żeby po przyleceniu na lotnisko „A“, czekał tam już inny samolot do dostawy na lotnisko „B“, a w „B“ jeszcze inny, przeznaczony gdzieś w pobliże naszej bazy. Masę czasu traciło się czekając na nasze „taxi“, które często musiało nas pozbierać z kilku odległych od siebie lotnisk. Czasami cały dzień można było tak zużyć, na to aby dostarczyć jeden samolot w 20-minutowym locie.

Po załatwieniu wszystkich formalności przyjęcia do ATA, zaczęłyśmy latać, na razie tylko w okolicy Hatfield, wylatując godziny potrzebne do uzyskania angielskiej licencji. Szybko to się zresztą załatwiło. Podczas pierwszej zimy dostarczałyśmy przeważnie lekkie samoloty typu Moth (Tiger, Fox i Puss), Queen Bee lub Magister. O ile to było możliwe to najchętniej latałyśmy ponad wschodnią częścią Anglii bo tam stały polskie dywizjony, więc lądowało

się „po benzynę“, „na obiad“, „z powodu złej pogody“, lub pod jakimś innym pretekstem. Na drugim miejscu popularności były stacje amerykańskie, gdzie można było się niesamowicie najeść różnych smaczków.

W tym czasie zaczęły chodzić pogłoski o możliwości przeszkolenia kobiet na myśliwskich samolotach. Bałyśmy się w to wierzyć, ale rzeczywiście na wiosnę 1941 roku najpierw jedną, potem drugą, potem według starszeństwa resztę, zaczęły nas posyłać na przeszkolenie, najczęściej do White Waltham koło Maidenhead. Z instruktorem latało się na samolocie Harvard, po czym robiło się jedną rundę na Hurricane i już się było wyszkolonym i wracało się na stację. Mój pierwszy Spitfire był do zabrania z Cowley pod Oxfordem, z terenu fabryki samochodów. Lotnisko bardzo malutkie, a przy tym start był akurat na budynki fabryczne — ale nawet nie miałam czasu o tym pomyśleć, jak już byłam w powietrzu.

Z Hatfield przeniesiono nas do Hamble, koło Southampton, skąd cała południowa Anglia była naszym polem działania i to wyłącznie naszym, ponieważ ze względu na zapory balonowe i inne trudności lokalne, wszystkie samoloty przeznaczone na lotniska leżące w tym rejonie były przez inne „pools“ deponowane w Hamble do dalszego transportu już przez nas. Wyjątki stanowiły samoloty tzw. „P. 1.“ (najbardziej pilne), które odstawiano bezpośrednio na miejsce przeznaczenia.

Na każdą dostawę otrzymywałyśmy osobny papierek, oczywiście w kilku egzemplarzach, zawierający wszystkie konieczne informacje co do samolotu, miejsca odbioru i przeznaczenia, z numerem jednostki lub dywizjonu. Te ostatnie dostawy były oczywiście najchętniej wykonywane. Pilotka, która miała lecieć jako „taxi-pilot“ dostawała ogromną listę ze spisem pasażerów, gdzie kogo podrzucić i skąd zabrać, godziny startu itd. To „zbieranie“ zajmowało zawsze cały dzień i było okazją do „nabijania godzin“, ale była to praca mało interesująca. Czasami niektóre z nas miały dyżur w „operations“. Wtedy trzeba było zrywać się o świcie, by wszystko było gotowe na 8.30 rano. Zorganizowanie programu dziennego wymagało moc roboty. Trzeba było przede wszystkim zebrać wszystkie dane, porozumieć się telefonicznie z fabrykami w sprawie odbioru samolotów, zatelefonować do innych stacji co do możliwości przejęcia czy zamiany dostaw, celem usprawnienia pracy. Trzeba było dalej przestudiować komunikaty meteorologiczne i inne nowe zarządzenia, szczególnie o nowych pozycjach balonów. Po wyznaczeniu pilotów i wypisaniu „delivery charts“ następowało zorganizowanie kanapek dla tych, które nie będą miały czasu na obiad, przypilnowanie załadowania właściwych spadochronów do odpowiednich samolotów, przygotowanie transportu samocho-

dowego, bo na niektóre bliskie lotniska nie opłacało się posyłać pilotów samolotem. Jednym słowem, trzeba było załatwić masę spraw i czynności w bardzo krótkim czasie.

Gdy czasami pogoda była „nie-latająca“ i nie zanosilo się na poprawę w ciągu najbliższych godzin, zasiadałyśmy do kart i grało się aż do wieczora, chyba, że ogłaszano „wash-out“, czyli że nie było żadnej możliwości na latanie tego dnia. Wtedy szło się na „drinka“, lub gdzieś do kina i na kolację, albo prosto do siebie pisać listy, myć głowę itd.

Kiedyś mieliśmy do dostarczenia kilkanaście Spitfire (P. 1.), na które czekała Malta, ale pogoda była paskudna. Co dzień zawozili nas 40 mil samochodami na lotnisko, gdzie czekaliśmy na jakieś wyjaśnienie aż do wieczora, po czym odwozili nas z powrotem, by rano powtórzyć to samo. Po tygodniu miałam dość tej kołomyjki i umówiłam się z miejscowym „test-pilotem“, że on poleci zobaczyć jaka pogoda jest wyżej i jeśli zaraz nie wróci, to znaczy że jest możliwe. Ponieważ nie wrócił wystartowałam i momentalnie zgubiłam się we mgle (tak jak i on — i dlatego nie wrócił). Chciałam lądować z powrotem, ale nie mogłam odnaleźć lotniska i chcąc nie chcąc musiałam lecieć dalej. Jakimś cudem trafiłam na miejsce przeznaczenia. Trudno opisać radość z jaką dotykałam ziemi po tym locie. Reszta samolotów została dostarczona następnego dnia i wszystkie zostały załadowane na statek, który specjalnie na nie czekał. Dostałyśmy podziękowanie od 41 Grupy za ten wysiłek.

Nasz regulamin nakazywał nam latać zawsze pod chmurami i nie wyżej niż 3000 stóp, by można było rozpoznać samolot z ziemi. Nie zawsze się to udawało, bo pogoda często się zmieniała. Pewnego dnia, już przed samą inwazją zabierałam „Mosquito“ do dywizjonu we wschodniej części hrabstwa Kent. Było dość mglisto, ale znając okolice dość dobrze nie spodziewałam się zbytnich trudności. Trasa prowadziła wzdłuż wzgórz do pewnej radiostacji, przy której należało zmienić kurs by ominąć zaporę balonową. Z początku wszystko się zgadzało. Musiałam lecieć niżej niż chciałam, bo nalazło z Kanału dużo niskich chmur, ale znalazłam jakoś maszty radiostacji, co prawda trochę za wcześnie i ze złej strony, ale odetchnęłam z ulgą, zmieniłam kurs i czekałam na następny punkt rozpoznawczy. Widoczność tak się pogorszyła, że widziałam teren tylko bezpośrednio przede mną. Po jakimś czasie poczułam się niespokojna i na wszelki wypadek zmieniłam kurs wprost na wschód, wiedząc, że jak doleczę do morza to będę mogła zacząć szukanie od brzegu. Jakimś szczęśliwym trafem i trochę nieoczekiwanie wleciałam wprost nad lotnisko i wylądowałam bardzo z siebie zadowolona. Dopiero tam okazało się jednak, że zmieniłam kurs przy innej radiostacji i przeleciałam przez całą zaporę balonową, na szczęście

nie wiedząc o tym i nie widząc żadnego balonu.

Do listopada 1945 roku, kiedy zostałam zwolniona z ATA, dostarczyłam w sumie przeszło 550 Spitfire, około 100 Mosquito, 75 Walrus i wiele innych z przeszło 40 różnych typów, na których przyszło mi latać. Najbardziej mi się podobało latanie na Mosquito, Spitfire, Typhoon i Tempest, które miały niesamowity nadmiar mocy. Wiele razy, szczególnie w złą pogodę, byłabym chętnie zamieniła samolot na rower i nieraz miałam wielkiego stracha. Na szczęście z chwilą minięcia złego momentu mijał i strach, tyle tylko, że może trochę siwych włosów przybywało.

* * *

Może trzeba by dodać do wspomnień Anki Leskiej, że w końcu 1942 roku dołączyła do nich Jadwiga Piłsudska, która swoją karierę lotniczą rozpoczęła w Polsce od szybowców, a pełne przeszkolenie motorowe przeszła w ATA, porzucając dla tego celu studia architektoniczne w Cambridge. Bilans powietrzny pilotek polskich w Wielkiej Brytanii zamyka się sumą 2500 godzin wylatanych samodzielnie i dostawą około 1500 samolotów, obejmujących przeszło 60 różnych typów, nie wyłączając czterosilnikowców.. Żadne cyfry nie oddadzą jednak w pełni trudu i przeżyć, jakie były udziałem polskich pilotek, ale też zyskały one sobie sławę i popularność, jakiej niejeden pilot bojowy mógłby im pozazdrościć. Sławę, o jakiej nawet nie śniły liczne szeregowe Polek, które stały się częścią składową Polskich Sił Powietrznych, jako tak popularnie zwane „Ławki“ z Kobięcej Służby Pomocniczej polskiego lotnictwa.

Polka w minionej wojnie dzieliła wiernie trudy żołnierza polskiego, sama była żołnierzem, narażona

na wspólne niebezpieczeństwa; szła drogą tej samej wędrowni, szła przez niewolę, przez granice i kordony, przez upokorzenia i obozy. Przyjmowała na siebie często trud ponad siły, obowiązki często niewdzięcznej, szarej, w cieniu wykonywanej pracy, rzadko wynagrodzonej publicznym uznaniem i poklaskiem. Tylko ci, którzy z ich pracą byli bliżej związani, ci których sukcesy, a nieraz i życie, od sumienności tej pracy zależały, zdawali sobie sprawę jak wielki dług wdzięczności zaciągał lotnik wobec kobiety polskiej.

Zaczątek Kobięcej Służby Pomocniczej w lotnictwie polskim powstał w 1943 roku, kiedy 36 ochotniczek, rekrutujących się z terenu Wielkiej Brytanii zgłosiło się na kurs instruktorski, tworząc podstawę kadry polskiej „WAAF”. Wówczas zaczęły napływać kontyngenty polskich ochotniczek z całego świata. W listopadzie 1943 r. przybył pierwszy transport z Palestyny, potem przyszły dalsze — sześć z Bliższego Wschodu, dwa z Francji i jeden holenderski. W pierwszych transportach były przeważnie Polki wywiezione uprzednio do Rosji, trzy ostatnie składały się przeważnie z kobiet-żołnierzy Armii Krajowej i z Polek uratowanych z niemieckich obozów pracy. Były między nimi ochotniczki ze starych polskich emigracji we Francji i w Ameryce, co najmniej jedna przybyła z Japonii. Żadnej z nich nie było łatwo wciągnąć się w obce warunki pracy. Nie było łatwo po latach wędrowni, często poniewierki, obozów i prześladowań, życia bez planu i bez jutra, wejść w życie unormowane dyscypliną wojskową, posługującą się obcymi metodami i obcym językiem. A przecież pokonały te wszystkie trudności, uczyły się języka, uczyły się nowych zawodów, zdawały



Na treningu w Wilmslow



Kol. Alicja Kaliniecka przed frontem ochotniczek jeszcze w zielonych mundurach

egzaminy... i to jak zdawały — pierwsze lokaty w szkole oficerskiej WAAF, najlepszy wynik na kursie rachunkowości, 100-procentowe wyniki na kursach radiooperatorek, 95% — na kursie szoferek itd. itd. Po przeszkoleniu odchodziły na czekające na nie stanowiska, zastępując mężczyzn tak bardzo potrzebnych gdzie indziej.

Rozpiętość ich pracy była ogromna, można je było znaleźć we wszystkich działach biur, składnic, magazynów, warsztatów; pracowały jako telefonistki, radiooperatorki, mechanicy radiowi i samolotowi; pracowały przy spadochronach, przy maszynach do szycia i do pisania, za ladą czy za kierownicą samochodu, w salach operacyjnej kontroli; były zatrudnione w bezpośredniej, codziennej opiece nad lotnikami, sprząając, czyszcząc, szyjąc, gotując czy podając do stołu; jeszcze bardziej bezpośrednio związane z lotnikami były te, które pracowały w służbie zdrowia, w służbie która od lat posiadała wspaniałą tradycję troski i opieki, jaką lotnicy zawsze byli otoczeni.

Nie sposób wymienić tych wszystkich specjalności, tak jak nie sposób wymienić po imieniu ich wszystkich, z których każda tak bardzo zasłużyła sobie na pamięć i na uznanie. Z uśmiechem na ustach, choć czasem z usmarowanym policzkiem czy rękami — wszystkie sumiennie i umiejętnie spełniały wszystkie powierzone im zadania. Dlatego lotnicy mieli dla nich ogromny szacunek i sentyment.

Ani polskie pilotki, ani Pomocnicza Służba Ko-

biet nie wyczerpują udziału polskiej kobiety w polskim lotnictwie. Oddzielnie należałoby wspomnieć lekarki i dentystki, czy świetliczanki, których obecność na stacjach lotniczych — niezależnie od ich pracy zawodowej — stwarzała tę atmosferę bardziej domową i rodzinną.

Oddzielnie też należy wymienić te — nigdy nie wystarczająco częste — wizyty Lotniczki Czołówki Teatralnej czy Lwowskiej Fali z ich uroczymi, a jak serdecznymi przedstawicielkami polskiej płci pięknej. Nie można również zapomnieć o Matkach Dywizjonowych, o opiekunkach, o Polkach, które z dalekiej Burmy pisały listy i stały dzielnym lotnikom serdeczne pozdrowienia — a wszystkie te powiązania przypominały więzy rodzinne, wypełniały tęskną pustkę po matkach, żonach i siostrach pozostawionych daleko.

Jeszcze jedna grupa Polek należy do historii lotnictwa. To Polki w okupowanym Wilnie z dr Zofią Świdową na czele, wspomagane przez siostry Benedyktynki, haftujące po nocach sztandar dla lotników w dalekiej Anglii. Sztandar miłością haftowany i wyrażający istotną treść i tradycję lotniczą w słowach o miłości co żąda ofiary. Słowa, których pełne znaczenie zrozumieć można dopiero w tekście Pisma św. i rozważań św. Teresy od Dzieciątka Jezus, ale słowa, które również wyrażały całą głębię miłości, jaką naród przez matki i siostry wileńskie okazywał swoim „skrzydlatym“ synom i córkom.

WITYMIR Z. BIENKOWSKI

Pierwszy Zjazd B. Ochotniczej Polskiej Lotniczej Służby Kobiet – WAAF'u w Kanadzie

W dniu 26 marca 1972 r. w lokalu Stowarzyszenia Polskich Kombatantów Koło Nr. 20 w Toronto, Kanada odbył się pierwszy w Północnej Ameryce Zjazd b. Ochotniczek Polskiej Lotniczej Służby Kobiet.

Zjazd ten został zorganizowany przez Koło Pań przy Skrzydle "Warszawa". Spotkanie zostało zwołane w związku z rozpoczętą już akcją Ogólno-Swiatowego Zlotu Polskich Lotników w Montrealu we wrześniu 1972 r.

Komitet Organizacyjny spotkania marcowego zaplanował, poza sprawami organizacyjnymi Zlotu w Montrealu, połączenie naszego Zjazdu Koleżeńkiego ze Spotkaniem Towarzyskim. Wysłano listy zapraszające na wszystkie dostępne nam adresy byłych naszych koleżanek. Po wysłaniu listów zaproszeń — nastąpił okres oczekiwania i niepewności — czy aby znajdziemy oddźwięk i czy koleżanki przyjmą nasze zaproszenie?

Obawy były płonne. Otrzymałyśmy 36 zgłoszeń — co poczytałyśmy sobie za duży sukces. Komitet Organizacyjny z zapałem przystąpił do przygotowań.

Padło pytanie — jaki przygotować program spotkania? — Ogólna i jedyna odpowiedź brzmiała — wspomnienia — i nic innego tylko wspomnienia będą programem, tego naszego pierwszego po latach spotkania, szczególnie takie, jakie związały ją z bohaterskim Lotnictwem Polskim w czasie II wojny światowej.

Nareszcie doczekaliśmy się niedzieli 26 marca!

Koleżanki-gospodynie do ostatniego momentu przygotowują przyjęcie, ażeby wszystko było świeżutkie.

Godzina 1.00 — Gościnne salony Domu Kombatanta zapełniły się gwarem i śmiechem. Okrzykiem — Hania, Halinka to ty — nie było końca.

Narazie rejestrujemy przybyłe Koleżanki wpisując nazwisko panieńskie i obecne oraz adresy.

Przewodnicząca Koła Pań przy Skrzydle Lotniczym "Warszawa" kol. Wera Wiktorczyk powitała nas serdecznymi słowami i poprosiła, ażeby wszystkie koleżanki czuły się tak jak to bywało dawniej w latach służby dla Polski.

Dużą przyjemność sprawiło nam przemówienie



Kolega Julian Wielgosz był prezes Skrzydła "Warszawa" w otoczeniu zarządu.

prezesa Skrzydła "Warszawa", kol. Juliana Wielgo-
sza, które jako bardzo charakterystyczne
podają w całości.

"Drogie Koleżanki i Kochane Panie!

Jest mi niezmiernie miło powitać Panie tak we
własnym imieniu jak i w imieniu wszystkich człon-
ków Skrzydła "Warszawa", na tym historycznym
Zjeździe w Toronto — byłej Polskiej Lotniczej Służ-
by Pomocniczej Kobiet — popularnie zwanej
WAAF, a po naszymu i bardziej sentymentalnie
— Wafki.

Cieszę się bardzo, że nareszcie odezwały się
głosy w Północnej Ameryce tych, które choć mo-
że bardziej pocichutku, ale jakże wydatnie wspo-
magały nas ramię przy ramieniu — bywało sercem
przy sercu, w tym wielkim wysiłku, jakim była II
wojna światowa — a później — w większości wy-
padków, jako nasze żony i matki naszych dzieci w
większym jeszcze wysiłku zwanym — życie.

Mam nadzieję, że spotkanie dzisiejsze oprócz
charakteru czysto towarzyskiego będzie zarazem
tą pierwszą fazą zorganizowania Wielkiego Świa-
towego Zlotu Polskich Lotników w Montrealu,
gdzie odbędzie się również pierwsze na dużą
skalę spotkanie w Północnej Ameryce polskich
Wafek.

Chcielibyśmy widzieć tam Panie w jak najwięk-
szej liczbie i obchodzące tę okazję z jak najwięk-
szym szumem. Od siebie dołożymy wszystkich
starań, aby Wam tę okazję umilić a zarazem po-
wiedzieć światu, że mamy pośród nas tyle cichut-
kich, czasem może i zahukanych i zapracowanych
mamuś, które przecież nie tak dawno z werwą i z
poświęceniem często po bohatersku pełniły służbę
dla Ojczyzny, która może nie udekorowała Was
medalami, czy krzyżami, ale zachowała Wielką
Wdzięczność i Pamięć. . ."

Niektórym z nas zaszkliły się oczy po Jego sło-
wach i czułyśmy się znowu tak mocno związane
z bracią lotniczą i ich czynem, choć oddalone nie
tylko tysiącami mil od naszych miejsc wspomnień,
ale i niewymienioną ilością długich lat życia. Jed-
nak te przeszkody nie zatrzymały naszych wspo-
mnień. Myśli nasze "lotem koszącym" przeleciały
ocean i ćwierćwiecze — i powróciły żywe do na-
szej młodości i wspomnień na jawie.

Drugą częścią spotkania już tak zwaną nieofic-
jalną, było oglądanie zdjęć i wiele, wiele — "pa-
miętasz. . . a pamiętasz."

Oficjalnym wynikiem spotkania — była jedno-
myślna decyzja zorganizowania Światowego Zlotu
Polskiej Lotniczej Służby Pomocniczej Kobiet w
Montrealu w dniach 2, 3, 4 września 72 r.

Przesyłając tę garstkę wspomnień z Pierwsze-
go Spotkania Wafek w Toronto w marcu ubiegłe-
go roku mam nadzieję, że zachęcę wszystkie byłe
członkinie WAAF'u do czynnego udziału w na-
szych pracach.

Maria Gwiazdoń-Brodzka
Skrzydło "Warszawa"

"With The Wind In My Face"

("Z wiatrem w moją twarz")

stron: 166

autor: płk. Jan Falkowski

(prezes Skrzydła "Warszawa" Toronto)

"Z wiatrem w moją twarz" jest szalenie
ciekawą książką wiążącą fakty historyczne II
Wojny Światowej z osobistymi przeżyciami
autora.

Autor: płk. Jan Falkowski b. dowódca
bohaterskiego Dywizjonu 303, uczestnik "Bitwy
o Anglię" — jeden z asów Lotnictwa Polskiego.

W treści książki przewijają się ogólnie znane
postacie lotników polskich owiane aureolą
bohaterstwa i poświęcenia dla Ojczyzny.

Cena książki \$5.00 plus 50 c. koszty
opakowania i przesyłki

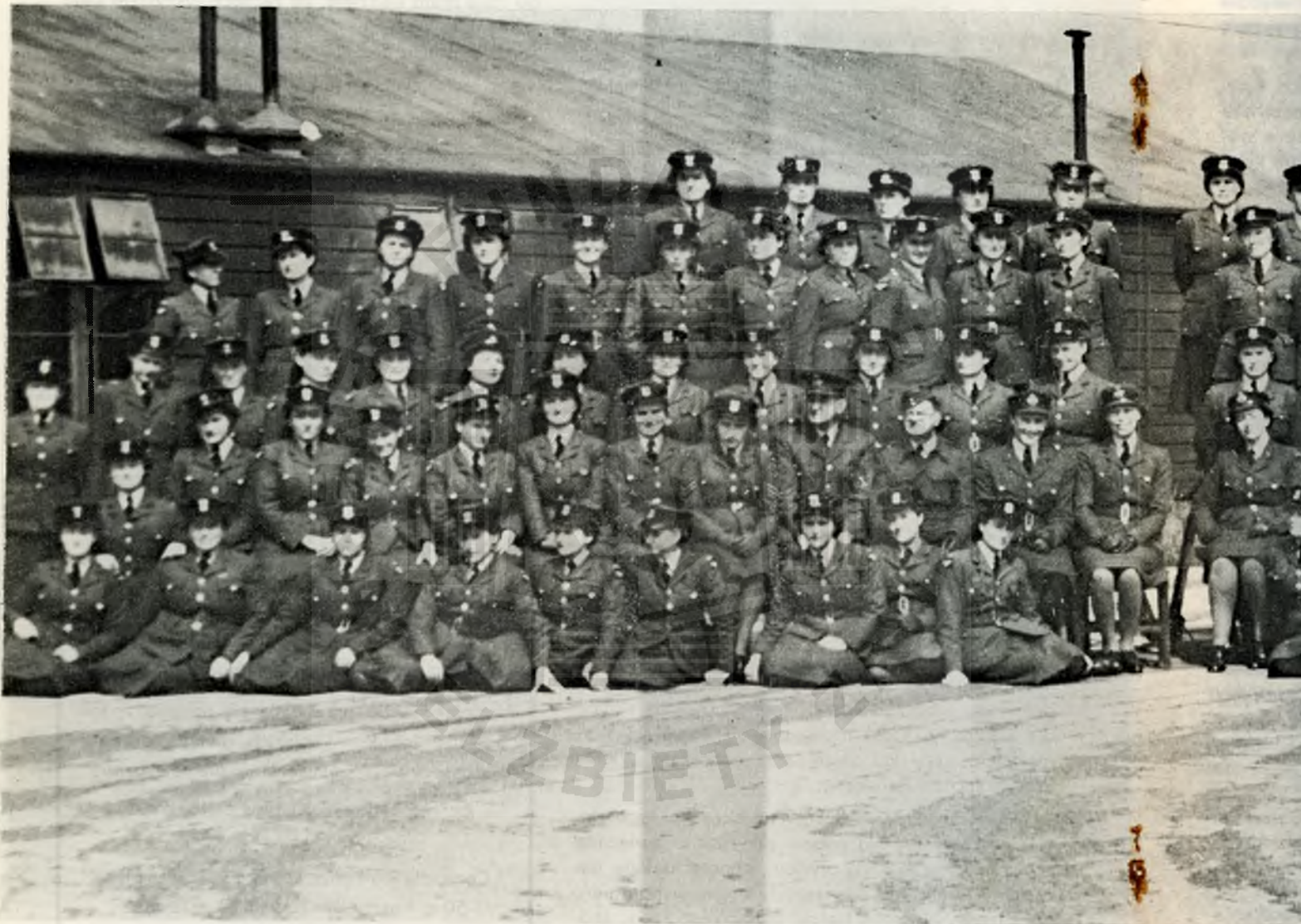
Cena dla kolegów Lotników \$3.50 plus
50 c. koszty opakowania i przesyłki.

Do nabycia: Jan R. Falkowski

15 Beach Street,

P.O. Box 37

Uxbridge, Ontario



KURS REKRUCKI — WILMSLOW — LIPIEC

Spokazanie w Londynie w 1944
 W związku z pięćdziesiątym rocznicą...
 Powstał Klub...
 Fotograf...



KRUCKI — WILMSLOW — LIPIEC 1944

SKRZYDŁO PHILADELPHIA
 Powstał Klub...
 Fotograf...

Spotkanie w Londynie w 1972 r.

W związku z pierwszym Zjazdem Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet na kontynencie Ameryki Północnej i po naradzie z moimi koleżankami z Koła Pań przy Skrzydle Lotniczym Nr. 430 Warszawa, postanowiłam w podróży po Europie w czasie naszych wakacji wstąpić do Londynu i otrzymać bliższe dane dotyczące historii polskiego WAAF'u.

Po wylądowaniu w Londynie zadzwoniłam do przewodniczącej Sekcji PLSK przy Stowarzyszeniu Lotników Polskich w Wielkiej Brytanii — kol. Janiny Kujawskiej, prosząc o materiały do niniejszego artykułu. Naturalnie p. J. Kujawska wprowadziła mnie od razu w szczegóły dotyczące Sekcji PLSK i podała mi dane dotyczące dwóch Złotów byłych Lotniczek w Wielkiej Brytanii. Na drugi dzień umówiliśmy się, że się spotkamy na 14 Collingham Gardens o godz. 11 rano. Chciałam po 28 latach zobaczyć po raz drugi dom Lotników Polskich. Kol. Kujawska wraz ze swoim uroczym mężem zawieźli nas, t.j. mnie i mojego męża do Domu

Lotnika Polskiego. Ku naszemu zdumieniu i radości zastałam zwołane przez "wici" prawie wszystkie b. koleżanki z polskiego WAAF'u zamieszkałe w Londynie. Okrzykiem radości nie było końca. Przy lampce wina i świetnej kawie z pączkami gwarzyłyśmy o dawnych czasach w polskim WAAF'ie przy boku naszych dzielnych mężów Lotników (mój mąż był dzielnym marynarzem wprawdzie).

Chciałam tylko dla wiadomości naszych koleżanek podać kilka nazwisk wymieniając nazwiska panięńskie na początku — ażeby ewentualnie wykorzystywały to i skontaktowały się ze swoimi koleżankami zamieszkałymi w Londynie, pisząc na adres Stow. Polskich Lotników — 14 Collingham Gardens, London SW 5. — Janina Orłowska-Maciejewska, Stenia Mołodecka-Kukiełto, Wanda Zborowska-Lewińska, Maria Demus-Mackowska, Teo-



Uczestniczki spotkania w Londynie w lipcu 1972 roku — pośrodku prezes Koła Stow. Lot. Londyn i kol. Janina Kujawska — przewodnicząca Sekcji P.L.S.K. Anglia.

dozia Lisiewicz, Janina Kujawska, Anna Trościanko-Jaszynowska, Stefania Zacharewicz, Irena Nuckowska-Treder. Przyjęcie jakie urządził prezes Koła Londyn, dla nas i atmosfera naszego spotkania dała mi przedsmak naszego Złotu we wrześniu w Montrealu. Tą drogą o ile mogę, to chciałabym serdecznie podziękować wszystkim koleżankom w Londynie i prezesowi Koła Londyn p. Kazimierzowi Przedmoyskiemu za przemile chwile, które nam wolno było przeżyć.

Maria Gwiazdoń-Brodzka

Dzielnym uczestniczkom
Polskiej Lotniczej Służby Kobie
które wraz z Lotnikami Polskimi niosły
chwałę i bohaterską służbę w walce
o Wolną Polskę i zwycięstwo naszych
Aliantów — w 30 rocznicę założenia
P.L.S.K. — najserdeczniejsze koleżeńskie

życzenia i gratulacje składa

SKRZYDŁO "PHILADELPHIA"

Edward Polesiński, V.M.,
Prezes Skrzydła

Władysław Szmid
Sekr. fin. Skrzydła

PIERWSZY ŚWIATOWY ZJAZD POMOCNICZEJ LOTNICZEJ SŁUŻBY KOBIEC NA ZIEMI KANADYJSKIEJ

Montreal — Kanada — 2, 3 września 1972 roku.

W dniach 2 i 3 września br. w Montrealu odbył się 9 Światowy Zlot Lotników Polskich. W tym samym czasie odbył się 1 Światowy Zlot Ochotniczek Polskiej Lotniczej Służby Kobiet Polskich.

W zlocie udział wzięło około 300 lotników i lotniczek z Anglii, Stanów Zjednoczonych, Kanady.

Miejsce obrad — Hotel Windsor — Montreal.

Pośród gości zaproszonych był premier Kanady — Pierre Elliot Trudeau .

Protektorat nad zlotem objęli: gubernator generalny Kanady Roland Michener, prezes Kongresu Polonii Kanadyjskiej mec. Kazimierz Bielski Q.C., prezes Polonii amerykańskiej mec. Alojzy Mazewski oraz obok generałów L. Rayskiego i S. Ujejskiego, płk. Aleksander Gabszewicz — prezes Stowarzyszenia Lotników Polskich w Wolnym Świecie.

Uprzednio pisałam w prasie polonijnej w Kanadzie o 9 Światowym Zlocie Lotników Polskich — obecnie chcę podać więcej szczegółów dotyczących odbywającego się w tym samym czasie 1 Światowego Zjazdu P.L.S.K. — W.A.A.F.

Pomysł Światowego Zlotu powstał w czasie rozmów pomiędzy byłymi W.A.A.F., które są członkiniami Lotniczego Skrzydła "Warszawa" w Toronto.

W marcu 1972 roku odbył się 1 Północno-Amerykański Zjazd b. Ochotniczek P.L.S.K. w Toronto (osobny artykuł o tym jest załączony do "jednodniówki"). Organizatorkami obu Zjazdów były koleżanki Wera Wiktorczyk, przewodnicząca Koła Pań przy Skrzydle "Warszawa", Anna Ejlich i Maria Brodzka.

Zjazd Lotniczek w Montrealu w sobotę 2 września włączony był do wszystkich uroczystości Złotowych Lotników.

Sobota 2 września powitała nas w Montrealu przepiękną pogodą — miasto swoim czarem; piękną położeniem, bielą drapaczy chmur i zielenią ślicznie utrzymanych parków.

Przyjaciele nasi, a my lotnicy i lotniczki mamy ich na całej kuli ziemskiej, przyjęli nas otwartymi rękami. Nastrój więc w sali rejestracyjnej hotelu Windsor radosny. Pomiędzy bracią lotniczą krąży jak "duchy Banka" zdenerwowani organizatorzy — "czy aby wszystko się uda i czy wszystko bę-

dzie zmieszczone w czasie". I naturalnie program zlotu potoczył się sprawnie z zegarkiem w ręku. Po sutym śniadaniu i niekończących się przywitaniach na zegarze wybiła godzina 2.

W podniosłym nastroju na salę obrad wkroczyły poczty sztandarowe i nastąpiło symboliczne podniesienie flagi. Mjr Taras powitał wszystkich uczestników zlotu w krótkich żołnierskich słowach, poprosił do stołu honorowego gości z Anglii, płk. Gabszewicza, kol. Janinę Kujawską — przewodniczącą Sekcji b. W.A.A.F. w Anglii oraz przewodniczącą Koła Pań przy Skrzydle "Warszawa" w Toronto kol. Werę Wiktorczyk, przewodniczących Rad Skrzydeł w Kanadzie kol. Tadeusza Szadkowskiego i w Stanach Zjednoczonych kol. inż. Kazimierza Rasieja oraz kol. Mieczysława Jonikasa — redaktora "Skrzydeł".

Po odegraniu hymnów — obrady potoczyły się trybem przewidzianym. Na szczególne podkreślenie zasługują pozdrowienia przekazane Zlotowi przez b. Komendantkę mjr. H. Paszkiewiczową: "Wszystkim b. Ochotniczkom Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet — obecnym na 1 Światowym Zlocie w Montrealu przesyłam pozdrowienia i najlepsze życzenia owocnych obrad — Halina Paszkiewiczowa.

Koleżanka Janina Kujawska w kilku słowach powitała zebrane WAAF przekazując im pozdrowienia od koleżanek z Wielkiej Brytanii. Koleżanka Wera Wiktorczyk przedstawiła zebranym, krótki zarys organizacji Zjazdu Lotniczek zapowiadając główne nasze obrady na niedzielę rano — godzina 10.

Potem obrady potoczyły się według zakreślonego Zlotu Lotników. Wieczorem odbył się świetny bankiet w hotelu Windsor, na którym pośród honorowych gości był prezes Zarządu Głównego Kongresu Polonii Kanadyjskiej p. mec. Kazimierz Bielski, Q.C. oraz p. dr Stanisław Haidasz minister rządu federalnego Kanady.

W czasie bankietu między innymi przemawiała kol. J. Kujawska.

Dla nas z Sekcji Polskiego WAAF duży wydźwięk miała wizyta kol. Janiny Kujawskiej, przewodniczącej wszystkich sekcji WAAF w Anglii, która w krótkich słowach powitała serdecznie wszystkich obecnych kładąc duży nacisk na rolę kobiet w walkach lotnictwa polskiego w II wojnie światowej.

Sprawozdanie z 9 Światowego Zlotu Lotników Polskich w Montrealu nie byłoby kompletnym, gdybym nie podała przemówienia kol. Anny Ej-bichowej:

Szanowni Państwo, Drogie Koleżanki!

Mając zaszczyt przemawiać w imieniu Waafek, chciałam przede wszystkim wyrazić nasz szczery żal, że nie ma dziś między nami naszej byłej komendantki i koleżanki pani Haliny Paszkiewiczowej, z którą nas łączy tyle żywych i serdecznych wspomnień.

Na pewno jesteśmy wszystkie w czasie tego Zlotu Lotniczego, często myślami przy Niej.

Żal ten osadza obecność koleżanki Janki Kujawskiej, która zadała sobie trud przebycia Atlantyku, by nam tu towarzyszyć.

Wspomnienie naszej komendantki Paszkiewiczowej, cofa nas myślą prawie 30 lat, gdyż 30 lat mija w czerwcu, kiedy po raz pierwszy włożyliśmy mundury lotnicze i rozpoczęły pracę dla lotnictwa polskiego.

Jakież bardzo byłyśmy dumne nosząc ten błękitny mundur z napisem "Poland", a przede wszystkim mogąc pracować, choć w części pomóc naszym lotnikom, otoczonym już wówczas aureolą sławy na całym świecie włącznie z naszym krajem, za swe bohaterstwo okazane w czasie Battle of Britain i kontynuowanie stale, bez przerwy, bez wytchnienia, gdyśmy rozproszone po lotniskach obserwowały starty bojowe naszych samolotów życząc im całą duszą szczęścia, a potem z biciem serca oczekiwały ich powrotu, gdyśmy z dumą doliczały nowe liczby do setek zestrzelonych samolotów ze swastykami i nowe tysiące bomb zrzuconych na kraj naszego wroga z Berlinem włącznie.

Wierzyłyśmy wtedy głęboko, że każdy zestrzelony samolot, każda zrzucona bomba a także niestety, każda bolesna, nieodżałowana ofiara życia naszych bohaterskich kolegów zbliża ten wymarzony dzień naszego powrotu pod sztandarem lotniczym do ukochanej wolnej ojczyzny.

Niestety, los zrzucił inaczej. Zdrada jałtańska, oddając nasz kraj pod terror sowiecki, zmusiła nas do pozostania na emigracji, do zrzucenia naszych mundurów i ustąpienia z lotnisk.

Ale nie przekreśliła naszej głębokiej wiary, że ten dzień powrotu do niepodległej i demokratycznej Polski nastąpi, nie osłabiła także naszego poczucia obowiązku, zrobienia wszystkiego co w naszej mocy, by ten dzień przyspieszyć. Pracuje-

my i jesteśmy gotowe do każdej pracy na polu społecznym, charytatywnym i politycznym. . .

Ponieważ lata biegną niemiłosiernie, nasze włosy siwieją, zdajemy sobie sprawę, że jednym z głównych wysiłków tej pracy musi być przygotowanie następnego pokolenia emigracji, naszej młodzieży, naszych dzieci.

Musimy nie tylko nauczyć ich mówić po polsku, ale również wszczepić w ich serca miłość do Polski, i wolę kontynuowania naszej walki o wolność naszego kraju, którego nie znają. . .

To zadanie bardzo trudne, bardzo ciężkie, ale ani nam Waaf'kom ani żadnej polskiej kobiecie nie wolno opuścić rąk. To zadanie musi być wykonane.

Kończąc to przemówienie pozwolę sobie dać wyraz mojemu osobistemu marzeniu. Będąc nie tylko WAAFką, ale córką lotnika, żoną lotnika i siostrą lotnika, chciałam do tych związków rodzinnych z lotnictwem dodać jeszcze jeden, stać się matką lotnika, w lotnictwie wolnej i niepodległej Polski.

Na zakończenie uroczystości sobotnich odbył się bardzo elegancki bal w wypełnionych po brzegi salonach hotelu "Windsor".

NIEDZIELA 3 września.

O godzinie 10 rano odbyły się obrady członków P.L.S.K. — W.A.A.F., Rady Skrzydeł Amerykańskich i Rady Skrzydeł Kanadyjskich.

W tym miejscu zajmę się zebraniem WAAF'u.

Niestety nie możemy się poszczycić tak jak nasi bracia i mężowie lotnicy wielką ilością obecnych. Było nas jedynie kilkanaście.

Obrady jednak zaważyły na losach WAAF — zdecydowanie, a mianowicie tak, jak już podałam w artykule "Historyczny Moment w życiu PLSK-WAAF" weszłyśmy do Rad Połączonych Skrzydeł tak amerykańskich jak i Kanadyjskich.

Przewodniczącą została wybrana kol. Anna Ej-bich. Wobec dużych odległości na terenie kontynentu Ameryki Północnej postanowiono, że centralą PLSK zostanie Toronto, a łącznikiem na okręg Hamilton została kol. L. Kasprzyk z Hamilton, kol. Krystyna Pieńkowska z Buffalo łącznikiem do Skrzydeł Amerykańskich.

T e m a t e m obrad była nasza praca przy Skrzydłach Lotniczych. Dużą troską obrad był brak zainteresowania się b. uczestniczek PLSK.

Ażeby ożywić łączność pomiędzy naszymi koleżankami padł wniosek kol. Brodzkiej wydania



Prezydium 9 Światowego Zlotu Lotników i 1 Zjazdu Światowego Lotniczek Polskich – wrzesień 1972 rok.

“Jednodniówki”, która zawierałaby obok materiałów historycznych dotyczących początków WAAF, fotografii, (o ile będą dostępne), oryginalne rozkazy i wspomnienia osobiste. Wniosek został przyjęty entuzjastycznie.

Naturalnie, że bardzo łatwo jest postanawiać, ale praca jaka spadła na nas trzy przy zbieraniu materiałów, fotografii, znalezieniu funduszy na wydanie “Jednodniówki” wyrosła do wysokości “giganta” – szczególnie, że nie możemy się po-

chwalić wielkim i żywym zainteresowaniem się naszych koleżanek. Poszły listy, apele w świat. A my z Werą i Hanką czekamy na materiały i fotografie.

Dając ten artykuł do złożenia – stale serca nasze żyją w niepewności, czy się nam uda ta “Jednodniówka”.

Zapał nasz jednak nie stygnie. W myśl zasady “niech żywi nie tracą nadziei” – czekamy.

m.b.

Podziękowanie

Koleżankom PLSK ze Stanów Zjednoczonych i Kanady, a specjalnie Koleżankom ze Skrzydła w Toronto, za zorganizowanie I Zjazdu b. Ochotniczek Pomocniczej Służby Kobiet w Montrealu, składam serdeczne podziękowania w imieniu własnym, jak również w imieniu wszystkich Koleżanek w Anglii, których byłam delegatką.

Nawiązałyśmy znów osobisty kontakt. Ostatnie lata, t.j. od chwili gdy zdjęłyśmy lotnicze mundury, poszły prawie w zapomnienie, jakoś dziwnie zmałyły i znów wróciłyśmy myślą i wspomnieniami do tych odległych “górných i chmurnych”.

Niezależnie od tego, Zjazd b. PLSK, który odbywał się w ramach IX Światowego Zlotu Lotniczego w Montrealu, dał możność koleżankom zamieszkałym w Ameryce, na obranie dogodniejszych dla siebie form organizacyjnych; ze względu na duże rozproszenia w terenie, olbrzymie odległości i trudności w urządzaniu częstych spotkań, powstała tu przemówienie Anny Ejbich w Montrealu

ła Centrala w Toronto, o czym obszerniej pisze kol. M. Brodzka w swym artykule. Wszystkie wnioski PLSK złożone w czasie obrad Zlotu i na Radzie Skrzydeł, znalazły poparcie i zrozumienie, za co jesteśmy niezmiernie wdzięczne Kolegom, i wierzymy, że dalsza harmonijna współpraca rozwijać się będzie nadal.

Wszystkie osiągnięcia Koleżanek na terenie Kanady i Stanów Zjednoczonych, są jakby naszymi własnymi osiągnięciami, życzymy im dalszego powodzenia w rozwoju, sukcesów organizacyjnych, oraz dynamizmu i entuzjazmu, którego dowody widziałam sama w Montrealu i Toronto.

Pregnę równocześnie przypomnieć o następnym IV Zjeździe Koleżeńskim PLSK, który odbędzie się w Londynie w dniach 26 i 27 maja 1973 r. i serdecznie zapraszamy Koleżanki “z za Oceanu” o jak najliczniejsze przybycie. Postaramy się dorównać Wam gościnnością.

Janina Kujawska
Przewodnicząca Zarządu PLSK

My się nie damy

Po skończeniu kursu rekruckiego w Wilmslow wszystkie nowo upieczone WAAF-ki zostały przydzielone na rozmaite stacje. Sporo było przy tym przydzielaniu rozczarowań, bo jak się okazało w wielu wypadkach najserdeczniejsze przyjaciółki zostały rozdzielone.

Jednakowoż rozdzielanie przyjaciółek, które razem były w konspiracji i w Powstaniu Warszaw-



Dunholme Lodge, grudzień 1945. K. Przyborowska-Orłowska, Z. Aksenów-Bernhardt, por. W. Bernhardt, Ela Urbańska-Obmińska.

skim a następnie w niewoli niemieckiej, rzuconych potem w obce środowisko ze słabą znajomością języka angielskiego, było bolesne. Takie to były "cienie" naszych pierwszych kroków na ziemi angielskiej.

Większość dziewcząt już odjechała i zostało nas 11 WAAF-ek z bagażami i w dużej niepewności. Okazało się, że dostałyśmy przydział do nowej bazy ostatnio przeniesionej z Blackpool, ale gdzie owa baza się znajdowała nikt nie wiedział. Dlatego też, trochę przestraszone i zmęczone tym czekaniem, obiecywałyśmy sobie, że się "nie damy" (rozdzielić). Gdy teraz o tym myślę, widzę śmieszne podobieństwo do grup murzyńskich śpiewających: "We shall overcome". Śpiewałyśmy, żeby sobie dodać otuchy, jadąc dużą ciężarówką przez Lincoln do Dunholme Lodge, gdzie w końcu znalazła się owa baza — "My się nie damy". Przyjechałyśmy na miejsce już późnym wieczorem. Umieścili nas na szczęście w jednej "beczce śmiechu" na WAAF site". Fakt, że nas nie rozdzielili przypisywałyśmy oczywiście naszym głośnym wokalnemu protestom. Rezultat jednak był dla mnie

dosyć przykry, bo nadwyreżyłam sobie struny głosowe i gdy następnego dnia meldowałyśmy się u komendanta stacji pułkownika Luzińskiego, wywołana, nie mogłam nawet powiedzieć "jestem". Po przydziale do Biura Historycznego jako "map tracer" powędrowałam natychmiast na izbę chorych pod opiekę dra Jędrzejczaka, laryngologa, który po obejrzeniu moich strun głosowych, stwierdził, że wyglądają jak maki czerwone, i że już nigdy nie będę śpiewać. A nigdy nie umiałam!

Szybko zżyłyśmy się w naszej beczce śmiechu. Było nas, jak już wspomniałam jedenaście: Janka Powierza, Magda Jasińska, Heniuta Witkiewicz, Izia Lewandowska, Krystyna Dziekońska, Szczypior, czyli niżej podpisana, Ela Urbańska, Dasia Sandecka, Zosia Aksenów i dwie siostry Olesińskie — Dziunia i Maryla. Wymieniłam mieszkanki beczki w kolejności zajmowanych łóżek. Z naszej grupy Heniuta i Izia oraz siostry Olesińskie, które początkowo kontynuowały studia w Dundee, wyjechały potem do Polski. Reszta stopniowo zaczęła wychodzić za mąż — pierwsza była Zosia, obecnie zamieszkała z mężem i synem w Stanach Zjednoczonych, potem Dasia, która została w Anglii i mieszka w Nottingham z mężem i dorosłymi już córkami i synem, dalej Ela, obecnie w Hamilton z mężem i synem. Były to małżeństwa lotnicze. Janka, Krystyna, Magda i ja poszłyśmy na studia i pierwsza z nas wyszła za mąż Krystyna i mieszka obecnie z mężem lekarzem (z lotnictwa) i synem w Coventry. Następnie pożegnała się ze stanem panią Magda, która mieszka w Toronto z mężem i dorosłą zamężną córką. Potem był mój ślub w Leicester i Janki w London. Janka po wielu przenosinach osiedliła się z mężem i trojgiem też prawie już dorosłych dzieci w Ottawie. Z dziewcząt, które wróciły do Polski, trzy ukończyły studia i te same trzy założyły swoje rodziny a Izia wydała się, że nadal tkwi w staropanieństwie. Piszę to wszystkim by mniej więcej dać obraz grupy Warszawianek, którym los kazał zamieszkać razem w jednej beczce śmiechu, w Bazie Polskiego Lotnictwa, w Dunholme Lodge, przez okres jednego roku.

Gdy teraz patrzę na nas z odległości 28 lat, to muszę uczciwie przyznać, że byłyśmy zarozumiałe i chodziłyśmy z nosami do góry i słusznie zasłużyłyśmy sobie na złośliwą nazwę — hrabianki.

Nie bardzo pasowałyśmy do lotnictwa, gdzie większość personelu była razem przez prawie całą wojnę, związane tym braterstwem broni, które rodzi się tylko w obliczu śmierci. Myśmy do koń-

ca zostały "Akaczkami" i nasze najmilsze wspomnienia i nasza więź to nadal była konspiracja, Powstanie i niewola a nie przypadkowo wdziane mundury lotnicze. Dlatego właściwie nie żyłyśmy się z nowymi koleżankami i tworzyłyśmy oddzielną grupę. Większość marzyła tylko o studiach, które też duża część skończyła.

Nasze dziwne koleje losu wiele nas nauczyły i dawałyśmy sobie dobrze radę w każdej sytuacji. Dużo jeździłyśmy w czasie urlopów — po całej Anglii i na urlopy kontynentalne, czyli do Europy — szukając rodzin, czy po prostu rozkoszując się wolnością. Byłyśmy sprytnie i nawet w sytuacji bez wyjścia — jak np. uzyskanie przyjęcia na studia i załatwienie stypendium w ciągu 48 godzin — dawałyśmy sobie radę. (Takie przepustki dawano na naszej stacji dla starających się o przyjęcie na studia).

Byłyśmy niezależne i bardzo pewne siebie i pełne kontrastów. Z jednej strony bardzo demokratyczne i traktujące wszystkich "per kolego" a z drugiej strony nie lubiłyśmy zbytnej poufałości i raz nawet wyższemu oficerowi się oberwało za to "tykanie" — że to niby . . . razem nie pasaliśmy. Lubiliśmy traktować wszystkich z góry i języki miałyśmy cięte jak żyłki. Raz jeden oficer pyta taką Warszawiankę jak się pisze herbata?

— A z cytryną czy bez? pyta niewinnie Izia.

— A to robi różnicę?

— Oczywiście, z cytryną przez "ch" a bez cytryny przez samo "h" — odrzekła.

Przypuszczam, że całe lotnictwo a nawet policja miejscowa w miasteczku odetchnęła, gdyśmy wreszcie przeszły do cywila. Bo zdawałoby się, że nic złego nie robiłyśmy, ale nie miałyśmy nigdy latarek przy rowerach i nasza Maryla "prawnik" potrafiła nas zawsze wybronić w sądzie o te 10 szylingów. Wymagania też miałyśmy ogromne i na nasze żądanie musiano zainstalować prysznice w łazienkach. Pomysłów nam nigdy nie brakowało — boisko sportowe, które zresztą zrobiliśmy same, malwy przed chatami (bo tak się beczki oficjalnie nazywały — "huts") i tym podobne.

Kariera w lotnictwie trwała dla połowy grupy Warszawianek jeden rok, po którym odeszłyśmy na studia a wszystkie zostałyśmy ostatecznie zdemobilizowane w dwa lata od chwili wstąpienia do powietrznego wojska.

"My się nie damy" przyświecało nam w pierwszych latach pobytu w Anglii i w dalszych latach życia samodzielnego, bo wszystkie jakoś nieźle się w życiu urządziłyśmy.

Krystyna Przyborowska-Orłowska

SPOTKANIE Z REKINAMI

Różnymi drogami zdążyłyśmy do WAAF-u i do Polskiego Lotnictwa w Anglii: z Chin i z Mandżurii, ze Stanów Zjednoczonych, Japonii, z Francji, Holandii i z Polski, poprzez Ural i Kazakstan, z obozów w Niemczech, z Rodezji, Kenii i Tanganiki.

Nasza mała grupa czterech ochotniczek przeszła Rosję; są to: niżej podpisana, Zosia, Marylka i Lala.

"Przeszła", to znaczy, że albo była w więzieniu, albo budowała drogę do Chin, ścinała drzewa na Uralu, czy też solifa śledzie w beczkach pod kołem podbiegunowym.

Wszystkie niedawno zdały maturę i rozpoczynały studia uniwersyteckie, lub właśnie je ukończyły, nikt z nas w najśmielszych marzeniach nie oczekiwał takiej "finishing school for young ladies" jaką przeszłyśmy w Rosji.

Na szczęście zdrowie dopisywało nam w ciągu tych dwu lat, a nadzieja, choć nie oparta na żadnych logicznych przesłankach, podtrzymywała ducha.

Zdobyłyśmy mnóstwo doświadczenia i zetknęłyśmy się z tą inną stroną życia, znaną poprzednio z literatury czy ponurych filmów.

Po przepłynięciu morza Kaspijskiego, w Persji, szybko otrząsnęłyśmy się z przeżyć na "niełudzkiej ziemi".

Młodość ma swoje prawa. Zachwyił nas Środkowy Wschód, bujna i egzotyczna natura, meczety minarety, nieprawdopodobne kontrasty, jak karawana wielbłądów, sunąca z godnością i bez pośpiechu główną ulicą Teheranu, wespół z jadącymi limuzynami.

Domy od zewnątrz prawie pozbawione okien,

ogrodzone wysokimi murami od ulicy, od wewnątrz pulsowały życiem i pięknem.

Sadzawki, fontanny i kwiaty, chłód i cień pod sklepieniami, jak z bajek Szecherezady, pobudzał wyobraźnię. Może dlatego w każdej chwili, mogę przywołać w pamięci, całe obrazy z najmniejszymi szczegółami, że był to tak silny kontrast z Rosją.

Wkrótce znalazłam się na liście kandydatów do Lotnictwa, choć nie wiedziałam, jaką drogą i kiedy do Anglii dojadę.

Top secret.

Wędrowaliśmy najpierw drogą Aleksandra Wielkiego, potem asfaltową amerykańską, przez góry, doliny, do Iraku, Bagdadu i Palestyny.

Uartym szlakiem turysty, któremu niczego nie wolno ominąć. Zwiedziłam Jerozolimę, Betlejem, Nazaret, Morze Martwe, a dalej Kair i piramidy. Choć wszystko przepiękne i ciekawe, czas zaczął się dłużyć, obawiałam się, że na wojnę nie zdążę i wypadki potoczą się bez mojego udziału.

Wreszcie ładujemy się w Port Saidzie i znów wolniutko płynie nasz statek przez morze Czerwone i Ocean Spokojny. Jesteśmy na południowej półkuli, inne niebo, inne gwiazdy i mnóstwo czasu na refleksje. Czterotygodniowy pobyt w Durbanie w oczekiwaniu na następny statek, mógłby być najciekawszym urlopem, gdyby nie ta niecierpliwość i pragnienie dotarcia jak najprędzej do Anglii.

Miałymy tam wszystko, bo i kąpiele w oceanie, ośmiornice w wodzie, drapacze chmur i kawiarnie w małych gajach, kino na świeżym powietrzu, murzynów i segregację.

Gdy nadszedł upragniony moment i ostatni etap podróży, powitałyśmy go z radością. W międzyczasie багаж urósł do pięciu waliz, ponieważ z nudów kupowało się najmniej potrzebne rzeczy, więc nerwowo liczę czy Murzyni wszystko niosą. Płyniemy "solo", nie w konwoju. Statek mi się nie podoba, choć duży, luksusowy i nazywa się pięknie "Empress of Canada". Cóż z tego kiedy załoga nie przestrzega black-out'u, a trzy tysiące jeńców włoskich pod pokładem, regularnie wyrzuca śmiecie, które długą smugą płyną za statkiem, pozostawiając widoczny ślad naszej trasy. Nie trzeba być Sherlock Holmsem, ażeby przewidzieć, że coś się może przytrafić. Postanowiłam z całym spokojem przygotować się na taką ewentualność i po powrocie do kabiny zapakowałam chlebak, a w nim toaletowe przybory, dokumenty, aparat fotograficzny i parę drobiazków "for sentimental

reasons". Tak przygotowana, czekałam na dalszy bieg wypadków.

Kilka dni później w nocy, dnia 13 marca 1942 r. zbudził nas wstrząs i huk jakby łamiących się drzew w lesie. Światło zgasło, dostaliśmy pierwszą torpedę w maszyny, — motory stanęły — i zapanowała absolutna cisza. Po chwili wpada do nas steward z wezwaniem "girls upstairs". Tyle miałyśmy próbnym alarmów, że każda z nas znała swoje miejsce przy łodzi ratunkowej na pokładzie i drogę do niej, nawet w ciemnościach.

Wkładamy "life jackets" i w milczeniu, bez najmniejszej paniki ustawiamy się wzdłuż pokładu, który w międzyczasie został oświetlony czerwonymi latarniami i czekamy. . . Czekamy, zdaje się całą wieczność, pozornie spokojni i opanowani. Statek olbrzymi, 28 tys. ton, z trzema ogromnymi kominami, na tle nocy wygląda tak solidnie i majestatycznie, że trudno uwierzyć, aby mógł się poddać jednej torpedzie.

Niestety, wbrew naszym nadziejom, okręt zaczyna się pochylać na bok, a pokład na którym stoimy, wynurza się coraz wyżej i wyżej z wody. Dłużej zwlekać nie można, przesiadka nieunikniona. Zajmujemy miejsca w łodziach ratunkowych; liny opuszczają się, niestety łódź nasza nie dotyka wody; liny są za krótkie na skutek przechylenia statku, a pod nami czarna czeluść wody i spiętrzone fale Ailantyku. Załoga nasza przecina liny, ładujemy na wodzie i jak najszybciej odpływamy od tonącego okrętu.

Nie wszyscy byli tak szczęśliwi jak my, inne łodzie ratunkowe, mniej zręcznie opuszczane, przewracały się do góry dnem, a pasażerowie wpadali do wody. Rzucane z pokładu tratwy lądowały na głowach pływających, niektóre łodzie okazały się dziurawe, dla wielu pasażerów zabrakło miejsca i musieli skakać do wody, lub zjeżdżać na linach — wiedząc, że na dole uwijają się rekiny. Krzyki i wzywania ratunku mieszały się z hukiem fal, zapanował kompletny chaos, istne piekło — ale najgorsze przeżycia nastąpić miały za chwilę. Odpływając od statku zbieraliśmy po drodze tych, którzy pływali w wodzie, ale tylko do pewnego momentu. Łódź przewidziana na 70 osób, miała już 98 i każda następna wyratowana osoba, groziła zatonięciem wszystkich. Jak pogodzić zasady humanitarne z instynktem życia? Decydowała o tym wyłącznie załoga marynarzy i pomimo protestów z naszej strony, nikt nie miał nic do powiedzenia, jeśli nie chciał znaleźć się za burtą.

W międzyczasie łódź podwodna, która nas storpedowała, wynurzyła się z wody tuż koło nas wspaniale oświetlona, jakby chciała sprawdzić swoje dzieło zniszczenia. Marynarze, nadzy do pasa, odtańczyli jakiś taniec radości, jak ze Strawińskiego "Rite of Spring", — następnie wystrzelili jeszcze dwie śmiertelne torpedy, w chwilę później nastąpiła eksplozja i statek nasz zanurzył się w otchłani morskiej. Olbrzymie ilości ropy i oliwy rozlały się na powierzchni wody, ocean uspokoił się całkowicie.

Byliśmy rozbitkami, i cóż za ironia losu, — łódź podwodna okazała się włoską i zatopiła 3 tysiące jeńców włoskich.

Najbardziej dramatyczna była pierwsza noc, dopiero gdy słońce ukazało się na niebie, zaczęliśmy zwolna przystosowywać się do nowej sytuacji.

Czerwone żagle wciągnięto na maszt, abyśmy zdala byli widoczni, wiosłować musieliśmy bez przerwy, ażeby ustawiać się prostopadle do fali, która dochodziła chwilami do wysokości drugiego piętra. Dowiedzieliśmy się od załogi, że kilku marynarzy już poraz trzeci było storpedowanych, początkowo przerażenie nasze ustąpiło miejsca rezygnacji, a gdy to uczucie stało się powszechne, zapanował "wisielczy humor". Kto nie chorował, ten opowiadał dowcipy, marynarze śpiewali swoje "hippy ya ya", każdy nadrabiał miną, jakkolwiek zdawaliśmy sobie sprawę z całej beznadziejności sytuacji. Nie mieliśmy, ani jedzenia, ani radia, ani wody. Zaczęłam robić zdjęcia fotograficzne sąsiednich łodzi i tratw, film mi się zaciął i musiałam przewinąć rolkę w czymś rękawie. Stroje nasze były zupełnie fantastyczne, nawet współczesni "hippisi" mogliby nam pozazdrościć pomysowości. Ja na przykład, nie mogłam w ciemności znaleźć munduru i wychodząc z kabiny chwyciłam swój płaszcz podbity futrem, który mi wiernie towarzyszył od Polski przez Rosję. Ktoś inny na drugim końcu łodzi miał podobno tylko life jacket jako jedyny ubiór. Postanowiłam się z nim podzielić, więc wyprułam i ofiarowałam mu futro ze swego pałta, — można sobie było wyobrazić jak się czuł na równiku w skwarze południa . . . W pewnym momencie wyłowiliśmy z morza pływającą walizkę i częściowo uzupełnili swoje braki w garderobie. Tak minął następny dzień i znowu noc, długa i beznadziejna. Reki pływały wkóło, nie okazując na szczęście specjalnego zainteresowania naszym losem .

Drugiego dnia ukazał się na niebie samolot, który zasygnalizował, że pomoc nadchodzi, ale dopiero trzeciego dnia zobaczyliśmy na horyzoncie kontrtorpedowce. Łódź nasza omal nie przewróciła się z radości.

Gdy weszliśmy po drabince linowej na pokład angielskiego kontrtorpedowca, każda z nas dostała tyk rumu na powitanie.

Schodząc wdół i posuwając się wzdłuż korytarza, zobaczyłam napis na drzwiach "Captain".

Świetnie, myślę sobie, powinno być wygodnie, weszliśmy do środka, Lala Zosia, Marylka i ja — zamknęliśmy drzwi na klucz od wewnątrz i poszły spać. Po chwili pukanie, najpierw delikatne, potem coraz bardziej energiczne. "Please do not disturb us" odpowiedziała Marylka — nie pomogło, kapitan błaga o mapy. Dałyśmy mu wszystkie, na wszelki wypadek, jakie były w kabine, wszystkich mórz i oceanów. Uważałyśmy wtedy, że należy nam się zasłużony odpoczynek. Byłyśmy naprawdę śmiertelnie wyczerpane. Rzucanie bomb głębinowych wcale nam nie przeszkadzało, nawet nie pamiętam ile dni płynęliśmy do Freetown, wiem, że donoszono nam kilkakrotnie jedzenie, straciłyśmy poczucie czasu.

Freetown, choć malaryczny i nie specjalnie ciekawy, powitałyśmy z radością jako trwały ląd. I tu muszę podkreślić wspaniałą organizację angielską. W drodze do zach. wybrzeży Afryki, policzono nas na kontrtorpedowcu, zawiadomiono Bazę w Freetown i gdy wysiadłyśmy na molo, już stały tam w odpowiedniej ilości kit-bags z ubraniami. Stanowczo odmówiłam, twierdząc, że jestem szalenie szczęśliwa, że nic nie posiadam, czuję się poraz pierwszy w życiu naprawdę wolna. Nie pomogły protesty, kit bag został wysłany w ślad za mną do obozu.

Po krótkim pobycie w Sierra Leone i niekończących się "parties" na naszą cześć u Gubernatora, Admiralicji itp. byłyśmy tak zmęczone przyjęciami, że z przyjemnością załadowaliśmy się na "Mauretanie", która spokojnie i bez przeszkód dowiozła nas wprost w objęcia WAAF. Kurs rekrucji, podoficerski, szkoła oficerska, postingi, praca szkoleniowa nowego "narybku". Wszystko uregulowane, każda sytuacja z góry przewidziana w King's Regulation.

Przygody Siedmiu Mórz i odległych kontynentów — skończone.

Janina Kujawska

Za wcześnie – za późno

Marianna puce miała niezgorsze. Roześmiała się – zupełnie jakby dwa dojrzałe jabłka wyskoczyły jej po obu stronach twarzy, a między nimi, jak parzone migdały błyskały zdrowe, białe zęby. W sobie też była niczego, z 70 kilo z czubkiem, co z uwagi na jej wiek mogło dziwić.

– Marianna, co ty wyprawiasz! – mawiała sierżant – Nie jedz tyle. Taka młoda dziewczyna, a mury tobą walić.

– Joj! – piszczła Marianna, bo głos miała cienki – Wcale dużo nie jem i nie wiem skąd się tyle tego we mnie bierze. W Rosji wyglądałam jak szkielet, a tylko się do Persji dostałam, zaczęło się i nie chce się zatrzymać.

– Ile ty masz lat? Osiemnaście – sierżant sama sobie odpowiedziała – To jeszcze wyrośniesz, bo coś mała jesteś, jak na twój wiek.

Ojej, niechby się słowa pani sierżant sprawdziły. W Rosji tak przestałam rosnąć i potem wszystko wszerek poszło, nie w górę. I nie jestem gruba pani sierżant. Wszystko co pani widzi, to mięśnie.

– Zaczekaj rok, dwa, jeszcze się wyciągniesz.

– Tak długo? – zmartwiła się; zmartwienie łatwo jej przychodziło. – A niech mi pani sierżant powie, tusza w lataniu przeszkadza?

Dlaczego? Patrz na majora Kazalskiego. Wejdzie do kancelarii, ciemno się robi, a pilot doskonalą.

– Bo ja właśnie tak się martwię. . . – i urwała, ale sierżant wiedziała o co chodzi.

Marzeniem Marianny, bodaj czy nie od najmłodszych lat, było lotnictwo. Zdaje się, że od najmłodszych, kiedy to po raz pierwszy usłyszała o Bajanie, i o tym jak polskie pilotki szybowcowe zdobyły rekord.

Przyszła wojna i nie tak bomby przykuły uwagę dziewczynki, jak unoszące się nad miasteczkiem samoloty.

Potem wywieziono ją do Rosji, przeżyła niezgorszą biedę, matka umarła i Marianna, wędrując z młodszym bratem dotarła wreszcie do nowopowstałej Polskiej Armii. O ojcu słuch zaginął. Chociaż nieśmiała, jednak zaradna, brata oddała do Junaków, a sama zgłosiła się do wojska. Tak dojechała do Persji.

Zdumionym oczom ukazały się ogrody szacha i błękitne sadzawki; potem ujrzała pustynię ciągnącą się całymi dniami w rozgrzanym powietrzu zadrgała fata-morgana, żar leciał z nieba, a podczas postojów nocnych wielki, miedziany księżyc

schodził nisko do namiotów. Niebo zdawało się wtenczas z granatowego kryształu. Jednak ani niebo, ani księżyc, ani szakale wślizgujące się do legowisk ludzkich, tak nie zajmowały Marianny, jak głuchy warkot maszyny, unoszącej się niewidocznie wśród tych czystości nocy.

Jadąc dalej spotykała Arabów o brodach malowanych henną, tak były malowane grzywy ich koni i grzbiety owiec. Przejechała Czarną Pustynię, zważy skał koloru grafitu, stali i jakby wypalonego żużlu. Lecz nic jej tak nie zajęło, jak ujrzana w Palestynie lotniczka. Uśpione marzenia ożyły. Kobiety latają? Niestety, była to służba angielska i Marianna przypuszczała, że cudzoziemki nie przyjmą. Westchnęła tylko i wróciła do silnika samochodowego, jaki przydzielono jej do naprawy. Poprosiła bowiem o pracę mechanika, żeby przynajmniej w ten sposób stać bliżej maszyny. I z tego już byłaby zrezygnowała i zgłosiła się do utworzonej w Palestynie szkoły dla dziewcząt, żeby ukończyć naukę, jaką w Polsce zaledwie zaczęła, gdy gruchnęła wieść, że w Anglii powstaje Polska Lotnicza Służba Kobiet. Zameldowała się pierwsza.

– Marianno! Chcesz jechać do Anglii? – wołały koleżanki – Niemcy po drodze torpedują.

– Ale nie nas. My nie płyniemy. Lecimy samolotem. Co myślicie, że do lotnictwa płynie się wodą?

Dziewczęta spojrzały na Mariannę z szacunkiem. Niedługo jednak cieszyła się myślą o locie. Załadowano ją wraz z innymi na statek i tak odesłano do Anglii. Dopłynęła szczęśliwie.

Dech jej zaparło, gdy po odbyciu kursu w Pestkach, przymierzała swój pierwszy mundur WAAF. Nie tylko z wzruszenia, ale i dlatego, że każdy z trudem się na niej dopinał. Rozczarowanie nastąpiło szybko. Kobiety przeznaczano tylko do służby ziemnej. O lataniu nie było mowy.

– Przecież latają! – płakała – Sama widziałam na zdjęciach!

Tak, ale to nie WAAF, tylko służba transportowa RAF, do której przyjęto i kilka polskich pilotek przedwojennych. Odprowadzają maszyny z fabryk na lotniska, z jednego końca wyspy na drugi. Takim pilotem RAF jest między innymi Jagoda Piłsudska, córka Marszałka.

Zrezygnowany dziewczęcy Ikar, któremu nie zezwano przypiąć skrzydeł, wrócił do pracy mechanika, ale tym razem już przy samolotach. Uczono ją, świetnie zdawała egzaminy i pewnego dnia wysłano na stację, gdzie mieściła się szkoła pilotażu.

Zycie się uśmiechnęło. Tu wciąż jakaś maszyna startowała, inna lądowała, wciąż ktoś wsiadał, wysiadał, sygnalizował; silniki grały, wmontowywano śmigła, rozmontowywano zegary — jednym słowem żyło się w świecie bardziej kolorowym aniżeli bazyry Teheranu. O lataniu kobiet jednak nikt nie wspominał. Co prawda, jeden z instruktorów obiecał któregoś dnia wziąć ochotniczkę na "przelotkę", ale nigdy nie miał czasu, a pozwolenia od dowódcy też nie mógł dostać.

Tak płynęły dni wypełnione zbórkami, pracą w hangarze, długą przerwą obiadową i wieczorami, w czasie których zasiadała w Naafi przy stole uczniów, wsłuchując się w rozmowy naszpikowane fachową terminologią: wiraż, beczka, korkociąg, start amerykańcem, latanie na ciemno. Szła potem do swojej kwatery i ślęczała nad książkami o nawigacji, meteorologii i wszelkich sprawach związanych z aeronautyką.

Marianna — przestrzegali koleżanki. — Kręcka dostaniesz. Co ci z tego przyjdzie?

— W każdym razie więcej niż z dancinów i kina — odmrukiwała — A jeżeli pozwolą mi kiedyś latać?

— Chyba za chłopcami, ale na to pozwolenia nie trzeba. Możesz zaraz zacząć.

— Dajcie jej spokój — do rozmów nie raz mieszała się kapral, kiedy sprawdzała czy wszystkie wróciły już do baraku. — Chce studiować lotnictwo, niech studiuje, póki ma czas. Gdy wyjdzie za mąż, czasu nie będzie. Dlaczego nie ma jeszcze ochotniczki Walczak? — przeszła na temat bardziej zasadniczy.

— Walczak jest, tylko stoi jeszcze z Jurkiem przed kantyną.

— Proszę zawołać. O tej porze już nikt nie stoi przed kantyną. Rozmowy dobre wcześniej, nie w nocy.

— Walczak nie rozmawia, proszę pani kapral — wyjaśniła Marianna — Walczak się uczy.

— Czego?

— Pilotażu. Jurek co wieczór powtarza jej to, czego nauczył się rano.

— Żeby tylko Walczak rano nie powtarzała tego, czego nauczył ją wieczorem! — wystrzeliła jakaś dowcipna. Barak buchnął śmiechem.

— Proszę bez uwag! — przerwała kapral — O czym rozmawiają nic mnie nie obchodzi. Obchodzi mnie tylko, żeby na czas wracała.

— Kiedy ona na prawdę chce być pilotem — Marianna broniła Andzi Walczak; razem pracowały — A Jurek jej pomaga.

— To niech go zapilotuje do ołtarza i będę miała spokój — śmiała się kapral. — A ty, Marianno, też oblicz sobie jakiś trójkąt szybkości i lądujcie przed naszym kapelanem.

— Kiedy ja za mąż nigdy nie wyjdę! — Marianna była bliska płaczu.

— A to czemu?

— Ślubowałam maszynie.

— To ja, a to pani Kowalska! — krzyknęła ta dowcipna, uderzając ręką po bucie, bo właśnie czyściła.

Barak wył ze śmiechu.

Aż jednego dnia wylądował wielki bombowiec o takich silnikach, że gdy zagrały kołując nad lotniskiem, aż zęby szczękały od tego huku. Podbiegli mechanicy, podbiegła i Marianna, chociaż nie była tam potrzebna. Widziała jak usiadł, stanął, jak wysiadła załoga, olbrzymy zagubione w butach, kombinezonach i ładunku spadochronów. Wszyscy potem odeszli, maszynę zostawili.

Wracając do warsztatu, mocno się nad czymś zastanawiała. Zwierzyła się Andzi.

Sierżant wychodziła z kancelarii, gdy po drugiej stronie drogi ujrzała dwie ochotniczki na baczność przed majorem. Ten, wręczając im jakieś zeszyty, coś długo przykazywał. Stały wyprostowane jak struny. Wreszcie zasalutowały. Major odsalutował. Odszedł.

— Hej, Marianna! — zawołała sierżant, idąc ku niej. — O co chodzi?

Marianna skrzywiła się jak robak na haczyku, a Walczak udawała, że nie słyszy i szybko ruszyła w stronę najbliższego hangaru.

— Walczak! — grzmiała sierżant — Proszę do mnie!

Było nie było — podeszły. Że też sierżant i kap-



Czekamy na "posting".

ral wszędzie zejdą, gdzie ich nie posieli i do wszystkiego nos wtykają.

— Co się stało? Dlaczego major trzymał was tak długo na baczność?

Marianna przyznała się. Obie z Andzię wgramoliły się do pustego bombowca i zaczęły próbować: knypel, skrzydła, to znów stery. Zupełnie inaczej niż w szkolnym! Ale ktoś na lotnisku spostrzegł, przybiegli, dali znać majorowi. . . Tu pokazała zeszyt, jaki trzymała w ręce. Major, porządny człowiek, nikogo do raportu nie postawił, dał im tylko zeszyty i do jutra rana kazał 500 razy napisać: "Dobry uczeń, bez pozwolenia instruktora nie porusza sterami". Pięćset razy! Dał karę taką samą, jak uczniom - pilotom! Marianna była

uszcześliwiona; chociaż raz potraktowali ją jak przyszłego lotnika!

Sierżant miała rację. Do dwóch lat Marianna wystrzeliła w górę, zeszczupłała, a baniaste policzki wyrównały się w ładną linię twarzy dorosłej, trochę tylko puciołowatej dziewczyny.

W rok później wyszedł rozkaz zezwalający WAAF na wstępowanie do szkoły pilotażu. Marianna się jednak nie zgłosiła. Ślubowała maszynie, ale — wyszła za pilota. Gdyby się zgłosiła, ktośby wychowywał syna, który z góry na dół wyglądał jak jeden wielki policzek matki z czasów, gdy marzyła o tym, żeby latać.

Teodozja Lisiewicz



Od lewej autorka artykułu Włada Oleś-Bisanz

STACJA COLTISHALL A WAAF

Prawie dwa lata minęło od chwili naszego przyjazdu do Anglii.

Okres treningów, kursów i szkolenia nareszcie kończy się. . .

Wyniki egzaminów ogłoszone, przyszywamy śmigielka do rękawów naszych mundurów. Z niepokojem, a nawet dużym lękiem oczekujemy "postingu" z przydziałem do jednostek lotniczych.

Siedzimy w małej grupce i chociaż żadna z nas nie wypowiada swoich myśli — doskonale wiemy co się kryje w umysłach świeżo upieczonych "magazynierów". . .

Oby tylko dostać się na polską "stację", a szczególnie na taką gdzie stoją dywizjony myśliwskie.

Tyle słyszałyśmy o naszych lotnikach i chociaż

większość z nas jest już prawie dwa lata w WAAF-ie, to jednak jeszcze nie miałyśmy okazji spotkać się z tymi, którzy od tylu już lat zmagają się z wrogiem w zaciętych bitwach powietrznych.

Zbiórka. . .

Stajemy w szeregu i z bijącymi sercami czekamy aż sierżantka odczyta nazwę lotniska naszych przydziałów .

Coltishall; . . Dobrzańska . . Nuckowska . . Oleś . . . Rogowska.

Ruch, podniecenie, pytania. Wszystkie mówią naraz. Ze zgiełku i hałasu padają pewne informacje, z których dowiadujemy się, że w Coltishall stoją trzy polskie dywizjony myśliwskie — 306, 309 i 315, a dowódcą jest pułkownik Aleksander Gabszewicz .

Radość nasza nie ma granic. Naprawdę poszczęściło się nam. Jedziemy na stację o której dotychczas mogłyśmy tylko marzyć.

Po przyjeździe na stację i zakwaterowaniu się, rozpoczynamy pracę i po raz pierwszy spotykamy się z pilotami myśliwskimi.

Wielu z nich są niedużo starsi od nas. Patrząc w ich młodociane i roześmiane twarze, trudno sobie wyobrazić, że to oni właśnie należą do jednych z najlepszych i najdzielniejszych w świecie.

Tydzień za tygodniem, miesiąc za miesiącem mijają w naszej pracy, i w walce, i w drodze do zwycięstwa.

Zacierają się pierwsze wrażenia, silne emocje przeradniają się w codzienność, pozostawiając po sobie tylko miłe wspomnienia.

Władysława (Oleś) Bisanz

Różne są wspomnienia w życiu.

Smutne, wesołe, przyjemne i przykre czasem nawet bardzo bolesne.

Moje wspomnienia pozostawiam Koleżankom, które będą je czytały do własnej oceny. W każdym bądź razie nie miałam intencji pisania na smutno – raczej sentymentalnie.

W okresie gdy nad Anglią latały bomby V 1 – mieszkaliśmy w hostelu w dzielnicy Victoria – koło Vincent Square. Stąd czasem spacerem a przeważnie autobusem (lenistwo) jeździliśmy do "Dowództwa Sił Powietrznych" przy 1 Princess Row do pracy, często wstępując do Lyonsa na "cup of tea".

Oficjalne rozkazy żądały byśmy zjeżdżały do schronu, gdy syreny ogłaszały nalot, a raczej nadlatującego "żelaznego ptaka" z ogniem buchającym z ogona. Nikt jednak pomimo gróźb na rozkaz nie zwracał uwagi.

Gdy wieczorem wracałyśmy do hostelu, tam



Od lewej: W. Masłowska-Wiktorczyk, J. Orłowska-Maciejewska i S. Mołodecka-Kukiełło.

już władzę nad nami miała komendantka. Wiadomo, że z władzą własnej płci żadna nie usiłowała walczyć, czy się uchylać jej rozkazom. I tu nas schron już nie ominął. Po kolacji przebrane w faszowane, pozbawione wszelkiego uwodzicielskiego wyglądu pyjamy, zawijałyśmy papierkowe papiloty we włosy – (za wyjątkiem Zosi z Ameryki, która w składzie swojego umundurowania miała z prawdziwego zdarzenia lokówki i "beauty case", na co nieraz patrzyłyśmy okiem zazdrości). Z pościelą pod pachą i "Woodbinami" w kieszeni i z takim wyglądem, zjeżdżałyśmy z 4 piętra i paradowałyśmy przez ulicę na Vincent Square do schronu każdego wieczoru!

Był to obraz przekomiczny, wyglądałyśmy jak

BOHATERKI SPOD ZNAKU V. 1.

pogorzelnicy, którym udało się wyskoczyć z płonącego domu, ale humor nas nie opuszczał.

Szkoda, że nie miałyśmy aparatu, byłyby teraz świetne zdjęcia do naszej historii PLSK.

Opuszczając budynek z czerwonej cegły co wieczora, często smutnym wzrokiem żegnałyśmy nasz dom, bo gdyby "żelazny ptak spadł w nocy i zburzył go, pogrzebałby całe nasze bogactwo, na które składało się umundurowanie, trochę ciężko zdobytego makijażu i gdzieś w pudełku złożone listy od kogoś drogiego i ukochanego.

Ale młodość ma swoje prawa.

Nie zdawałyśmy sobie sprawy z niebezpieczeństwa lub nie myślałyśmy o tym.

Po przygotowaniu miejsca na spanie, wychodziłyśmy zawsze ze schronu z Niną na papierosa i obserwowałyśmy dość często nadlatujące, tajemnicze samoloty bez pilota. Gdy ogień buchał i leciał z hasłem często strzelałyśmy niecenzuralne uwagi pod jego adresem. Lecz gdy nagle cichł i ogień mu gasł, wówczas szalone bohaterki leciały w głąb schronu, czekając kiedy i zgadując w którym miejscu ten nieprzyjacielski robot spadnie i kogo świt londyńskiego poranku nie powita.

Rano, roztrzepane i niewyspane wracałyśmy do wiernie nas czekającego "naszego domu", nad którym chyba "Ta co w Ostrej świeci Bramie" czuwała.

Czuwała też nad nami, gdy już nie było potrzeby schodzić do schronów, bo V2 nowy niemiecki robot spadał bez alarmu i bez zapowiedzi.

I wszystko to przeszłyśmy pod skrzydłem naszego Lotnictwa, które nas przyjęło w swoje szeregi, wierząc, że nie zawieziemy ich zaufania i wiary. Czy składając spadochrony, czy pracując jako radiooperatorki na stacjach, czy przewożąc załogi do maszyn gotowych do lotu bojowego, byłyśmy najszcześliwsze, gdy nasi chłopcy wracali z operacji i wówczas spotykałyśmy ich z gorącą "cup of tea" i ciepłym uśmiechem.

Wspomnienia moje będą małą kroplą w morzu wspomnień innych koleżanek, ale te mi utkwiły w pamięci, raz smutne to znów śmieszne, a wszystkie razem przykryte szaro-niebieskim lotniczym mudrem, do którego miałyśmy prawo przypiąć "Medal Lotniczy", a obecnie naszą Odznakę PLSK-WAAF.

Stenia Mołodecka-Kukiełło

POWRÓT DO EUROPY

Nie chce się wierzyć, że to prawie 30 lat mija od chwili mego przybycia do Anglii i wstąpienia do Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet.

Mój Boże — człowiekowi zajętemu codziennymi sprawami myślą się już daty, zdarzenia wypadają z pamięci nazwiska i zacierają twarze.

Ale niektóre przeżycia i to niekoniecznie tragiczne, czy bardzo radosne — dają się odtworzyć z większą łatwością i można o nich powiedzieć, że są niezapomniane.

Jeśli mówię o mojej służbie w PLSK — to okres ten zaczyna się od podróży, w której nic bardzo ciekawego, nadzwyczajnego ani strasznego się nie stało.

Po prostu dlatego, że od wybuchu wojny stanowiąca ona nowy etap w moim życiu.

Jednym był Sybir z więzieniami i obozem pracy — Daleki Wschód.

Drugim Persja, Irak, Egipt i Palestyna — Bliski Wschód.

Trzecim — powrót do Europy.

Transporty zaczęto organizować wtedy kiedy do Komendy PWSK na Środkowym Wschodzie dotarła wiadomość o braku kobiecego personelu w lotnictwie polskim. Najpierw było nam smutno porzucać znany teren pracy i przyjaciół. Ale wówczas chęć służenia Polsce była treścią i celem, a że byliśmy już wojskiem — rozkaz rozkazem.

Stopniowo przyzwyczailiśmy się do oczekującej nas zmiany i niecierpliwie przygotowywaliśmy się do wyjazdu. Coprawda przybysze z Anglii straszili nas bombami, trudną sytuacją żywnościową, a nade wszystko dyscypliną. Skończy się noszenie zamiszowanych pantofli, kolorowych koszul, cienkich pończoszek i najróżniejszych torebek od węża do krokodyla włącznie. Tam dopiero jest wojsko!

Po ogromnych zakupach (w Anglii wszystko na kartki) i łzach pożegnania jedziemy wreszcie do Port Saidu. Ładujemy się na statek-kolos, który jeśli mnie pamięć nie zawodzi zwał się "Orontes". (Ale nie przysięgnę). Prócz Anglików byli tam Czesi, Francuzi, Jugosłowianie, Norwegowie i polscy junacy, którzy tak jak i my, jechali do lotnictwa.

Po upałach pustyni i burzach piaskowych z przyjemnością wdychało się pachnące wiatrem i solą powietrze. Przyglądałyśmy się ruchowi w porcie i masom sprzętu, który wraz z wojskiem miał

płynąć do Anglii. Wśród transportowców widzieliśmy również "Batorego". Polska bandera i polscy marynarze. Cóż to była za radość zobaczyć u brzegów Afryki kawałek Polski.

Załadowanie szło sprawnie, czas skracaliśmy snuciem domysłów jak to tam będzie, co nas tam czeka i jak uda się droga. . .

Wieczorem statek wy płynął na pełne morze, a cała flotyla zaczęła mrugać sygnałami. Zobaczyliśmy wtedy, że dwa transportowce wojska płyną w konwoju całej masy torpedowców, kontrtorpedowców, pancerników i Bóg wie czego jeszcze. Czuliśmy się bezpiecznie, choć tu grasowały samoloty niemieckie.

Pogoda dopisywała, ale po pewnym czasie zaczęło być nudnawo. Dopiero kiedy w dali zamajaczyła Malta, zaczęło się coś dziać. Częściej odbywały się ćwiczenia alarmowe, eskorta otoczyła nas ciaśniejszym kręgiem, nocą gaszono światła i przybyło dla naszej ochrony kilka łodzi podwodnych.

Monotonię urozmaiciłyśmy straszaniem co wrażliwszych koleżanek nalotami i torpedami nieprzyjacielskimi rozciągając przed nimi grozę zamieszania i paniki. Aż pewnego dnia ogłoszono prawdziwy alarm. Jednocześnie z wyciem syren gruchnęły salwy ze wszystkich okrętów i statków ogłuszając nas kompletnie. Na szczęście strzelanina trwała krótko, a kilka niemieckich samolotów nie zdołało przerwać się przez zaporę ognia. I nie było właściwie czasu żeby się pożądnie przestraszyć. . .

Minęliśmy Algier zbliżając się do Gibraltaru. Wydaje mi się, że był to pierwszy transport, który skracał w ten sposób drogę, a niepokój udzielił się nawet nam "nieustraszonym". Marynarze



WAAF z łabędziem — Regent Park — Londyn

mówili, że dopiero na Atlantyku będzie wesoło, na temat czego znowu snułyśmy domysły i kpiłyśmy z rzekomego niebezpieczeństwa.

Tymczasem torpedowce otoczyły nas zasłoną dymną, co stało się tematem makabrycznych domysłów w rodzaju obłoków, na których będziemy szybować do nieba kiedy nas Niemcy storpedują. Też nocy stanęły maszyny i zrobiła się cisza, przerywana wybuchami min głębinowych, które rzucił okręt prowadzący konwój przez Cieśninę Gibraltarską. Posuwaliśmy się bardzo powoli, a nad ranem wyłynęliśmy na pełne morze znowu. I tu rozpętało się "piekło i szatani". Atlantyk huśtał, rzucał statkami, walił zwałami wody i zalewał pokłady. O spacerach nie było mowy i o przebywaniu na powietrzu w ogóle. Koleżanki zaczęły znikać w czeluściach statku, z hamaków dochodziły jęki, zabrakło wkrótce wody w pewnych przybytkach. A mała garstka, broniąca się przed "epidemią" jeszcze żartowała, że zmieniamy kierunek na . . . Rygę.

Statek trzeszczał, podskakiwał, to znów zapadał w próżnię, by po chwili podnosić dziób do góry, aż spadały walizki i worki na podłogę, a na stołach niczym kule bilardowe suwały się kubki i naczynia. Pamiętam naszą grupę — Ula, Lula, jedna Stenia i druga, Halina i Helka, Roma, Zosia, Marysia i ja — wciąż trzymałyśmy fason przed angielskimi marynarzami, którzy pracowali jak gdyby nic się nie działo i uśmiechali się do nas serdecznie. A my bawiłyśmy się kosztem białych i zielonych koleżanek, opowiadając o przysmakach kulinarnych, wymyślając potworne sceny obżarstwa jakie sobie urządzimy już na lądzie.

Ile razy mdłości kurczyły mi żołądek i chwytały za gardło, tyle razy widok łazienek przywracał mnie do jakiejś takiej formy. To był swego rodzaju koszmar. Aż kiedyś — wszystko wiedząca Helka stwierdziła, że jedyny ratunek na morską chorobę to alkohol. Ale skąd go wziąć? Uknuła widocznie szatański plan już uprzednio, bo zaprosiła mnie "na drinka" do samego Kapitana.

— O nic nie pytaj. Jak cię kopnę — mów "yes", a w każdym innym wypadku "no", albo "I like England very much". Przy tym udawaj słabą. Takie mi dała instrukcje. Helka mówiła nieźle po francusku, a ja już trochę nauczyłam się angielskiego. Przyznaję, że wyszłyśmy wieczorem bez pozwolenia komendantki Rojanowej. Trafiłyśmy gdzie trzeba. Puk, puk, puk. Otworzył drzwi strasznie przystojny porucznik, aż nogi ugięły się pod mną. Helka "zaparlowała", a uśmiechy i czar

dwudziestych wiosen naszego życia zrobiły swoje. Zostałyśmy zaproszone. Porucznik ugościł rumem, którego mocy długo nie mogłam zapomnieć, obdzielił papierosami i bardzo uważnie słuchał opowiadania Helki. Nie rozumiałam co mówiła. Obiecała mi że dowiem się po przyjeździe do Anglii. W każdym razie porucznik okazywał mi tyle sympatii i tak mi dolewał rumu, to whisky (ugh jaka w onczas wydawała się niesmaczna), aż wzruszałam się do łez i dziękowałam Helce za opiekę dochodząc do przekonania, że gdyby nie ona i współczucie ślicznego oficera, zginęłabym marnie na tym rozhuśtanym statku nie dojechawszy do Anglii. Dopiero w Liverpoolu dowiedziałam się co było przyczyną dobroci i współczucia tego miłego człowieka.

— Powiedziałam mu, że zanim wywieźli cię na Sybir bolszewicy, byłaś zmaltretowana i zgwałcona przez cały oddział SS-manów.

I tak zbliżaliśmy się do miejsca nowego postoj. Raz jeszcze przeżyłyśmy alarm w pobliżu Irlandii. Na szczęście bez wypadku. Morze wciąż huczało gniewnie, a niebo rozpłakało się deszczem zimnym i przejmującym. Ożywili się tylko Anglicy. Dla nich był to kres podróży. Dojeżdżali do domu śpiewając "Home sweet home". . .

Nie do śmiechu mi było u brzegów Anglii.

Polska była tuż, tuż. A przyszłość zamglona.

Potem wszystko toczyło się już sprawnie, równo i pod komendę.

Musztry, kursy, nauka języka angielskiego, przydziały, pożegnania, nowe miejsca pracy. Gdybym nie umiała pisać na maszynie, możebym wyładowała gdzieś na stacji, w sercu jakiegoś dowódcy operacyjnego, bo chciałam zostać radiooperatorką. A tak siedziałam w Londynie wyskakując od czasu do czasu do schronu, kiedy ogłaszano alarm o nadlatującej bombie oginstej. Mówiono, że śpieszyło im się do Londynu bo ogień je piekł pod ogonem. Raz nawet taka jedna trafiła w sąsiedni budynek i wiele angielskich WAAF-ek doznało obrażeń od szkła — Polkom nic się nie stało.

Wreszcie doczekałyśmy końca wojny. Przeżyłyśmy zawód, rozgorzyczenie i żal, bo dla nas skończyła się tak niepomysłnie. I do Domu nie wróciłam.

Dziś — wspominając tamte czasy z czystym sumieniem możemy powiedzieć, że spełniłyśmy swój obowiązek wkładając w naszą pracę dużo wysiłku, dobrej woli i dużo, dużo serca.

Nina Orłowska-Maciejewska

Służyłam w WAAF'ie

Po początkowych oporach i lęku przed tak zwanym "dwójkarstwem" zostałam Intelligence oficerem. Nigdy potem nie żałowałam, że właśnie tę specjalność sobie obrałam.

Skończywszy podchorążówkę WAAF'u (OCTU), zostałam wystana na kurs intelligence, do High Gate pod Londynem. Kursy te, mieściły się w pięknej rezydencji, ukrytej w ślicznym parku i otoczonej wysokimi drzewami. Były one przeznaczone dla oficerów marynarki, armii i lotnictwa. Były więc wspólne dla trzech broni. Wysłuchiwałam tam masy ciekawych wykładów, wygłaszanych przez speców od wywiadu, męczyłam się na zawiłych testach, brnęłam przez obowiązkową trudną lekturę, a wieczorami piłam zdrowie Króla. Było bardzo przyjemnie i elegancko, ale niestety mało przydatnie w mojej przyszłej pracy.

Wreszcie nadszedł koniec kursu, a z nim "postingi". Dowódca Szkoły, nawiasem mówiąc uroczy i wytworny pan, oznajmił mi, że jadę do Faldingworth, gdzie stacjonuje Polski Dywizjon Bombowy 300. Pogratulował przydziału do jednostki bojowej i żegnając, życzył szczęścia.

Tak wylądowałam w Sekcji Intelligence.



RAF Stn. Faldingworth — Kol. Alicja Kaliniecka przed salą odpraw.

Początki były bardzo trudne. Musiałam się swego fachu uczyć od podstaw, ku zdziwieniu moich przełożonych, którzy spodziewali się "wykwalifikowanej siły" i nie rozumieli, że co innego teoria, a co innego praktyka. W Sekcji Intelligence było nas kilku oficerów, ja jedna kobieta, i 6 watch-

keeperek, pełniących służbę w Operation Room na zmianę przez 24 godziny na dobę.

Praca była bardzo odpowiedzialna. Odbierałyśmy rozkazy operacyjne na specjalnej linii telefonicznej z 14 Bazy względnie bezpośrednio z 1 Grupy Bombowej. Rozkazy te potwierdzała t.zw. "B" Forma, która przychodziła na teleprinterze, odbierana również przez polskie WAAF-ki. Trzeba było te rozkazy przekazywać Dowódcy Stacji, Dowódcy Dywizjonu, Dowódcy Skrzydła Technicznego i innym poszczególnym sekcjom. Potem przygotowanie odprawy operacyjnej w "briefing room", gdzie załogom podawano cel, obronę nieprzyjaciela, trasę, pogodę.

Zbliżała się godzina startu. Nad lotniskiem łoskot krążących samolotów narastał z każdą chwilą. — Wylecieli!

W Intelligence uspakajało się. Odpoczywaliśmy, piliśmy kawę i czekali. Ach, jak strasznie dłużyły się nam te godziny!

Nagle na ciemnym granacie nieba, na którym lśniły nieruchome gwiazdy, ukazywały się błyszczące światełka, które z każdą chwilą przybliżały się do lotniska.

Wracali!

— I znów pełne niepokoju oczekiwanie czy ktoś nie zabraknie. Z Flying Control biegły w górę sygnały.

Wchodzili na "runway". Lądowali!

W sali odpraw wszystko było przygotowane na ich powrót, gorąca kawa, kanapki i rum, który zawsze nalewał Kapelan Stacji, zwany przez nas żartobliwie "Rum Leader".

Przychodzili zmęczeni, poszarzali. Niechętnie podchodzili do naszych stolików, za którymi siedzieliśmy, aby odebrać od nich raport z lotu.

Była to tak zwana interogacja.

O pracy mojej mogłabym pisać dużo. Każda wyprawa bojowa to osobna piękna, bohaterska i często tragiczna karta w historii Lotnictwa.

Byłyśmy dumne, że pracujemy w Intelligence.

Każdą operację przeżywałyśmy razem z załogami. Towarzyszyłyśmy im myślami, gdy z wieży kontrolnej padał sygnał do startu i ciężkie sylwetki bombowców sunęły na pas startowy gdy las nieprzyjacielskich reflektorów i huraganowy ogień artylerii ogarniał ich zewsząd, gdy zniżali się aby wyrzucić bomby na cel i wreszcie gdy wracali do bazy, może widząc na wschodnim krańcu horyzontu, w tej stronie gdzie jest Polska, różową łunę wstającego brzasku.

Alicja Kaliniecka (Londyn)

Stacja Dunholme Lodge

Po wielu przeżyciach dobrych, ciężkich i bardzo smutnych dotarłam do ostatniego miejsca postoju to jest stacji lotniczej Dunholme Lodge w pobliżu małej, ale bardzo przyjemnej wsi Welton blisko Lincoln. Była to stacja rozrzucana po polach i były tylko "beczki śmiechu", nie wiem dlaczego je tak nazywano. Dowództwo mieściło się na górze i tam było parę domków murowanych — przyjemna to była stacja, tymbardziej latem w koło pola, małe laski i pełno farm. Nie długo zaprzyjaźniłyśmy się z farmerami, gdzie od czasu do czasu wpadałyśmy po kwiaty, jajka, jarzyny, a przede wszystkim po smaczne linkolskie młode kartofelki z masełkiem. Nasze WAAF "beczki" były tuż przy wsi i przez drogę miałyśmy bardzo dobrą, starszą już Angielkę, która miała duży ogród do którego można było od czasu do czasu zajrzeć, poprosić o sprzedaż owoców, kwiatów i jarzyn. Do dziś dnia syn jej z żoną (bo ona nie żyje już) ma stoisko w piątki i soboty na rynku. Ja zawsze zaglądam do nich spytać o zdrowie, jak tu jest przyjęte i kupić coś świeżego i dobrego. Witają mnie bardzo serdecznie i zawsze coś mi podrzucą do koszyka jako dawnej swej znajomej.

Ja przybyłam na tę stację ze stacji przedwojennej Sealand więc trudno mi było się przyzwyczaić do "beczek" zimnych i wilgotnych. W Sealand były ładne domki mieszkało nas po 5 ochotniczek w domku, no ale przez tę długą tułaczkę przyzwyczaiłyśmy się do zmiany miejsca i po pewnym czasie było mi i tutaj dobrze. Stacja Dunholme była polską stacją, było paru Anglików bo bez tego być nie mogło. Miałyśmy bardzo ostrą zimę w 1947 r. Śnieg zasypał nas, że nie mogłyśmy rano wyjść na czas do pracy. Człowiek był wtedy młody i potrafił wszystko przeżyć. Niektóre wypadki nawet bawiły nas i dawały pewną różnorodność w życiu naszym. Najgorsze to były odległości między miejscem pracy, mieszkaniem no i stołownią, i trzeba było w straszną zimę brnąć po śniegu lub lecieć (nie samolotem) w nawale deszczu. Wobec tego, że była angielska mesa (stołownia) u nas na "sajcie" a potrawy nie dużo się różniły od polskich więc my jadłyśmy u Anglików i naprawdę było nam to b. wygodnie, tymbardziej wieczorami. Miałyśmy małą świetlicę, gdzie mogłyśmy się spotykać i poplotkować. Nieraz zachciało się nam zjeść coś polskiego. Zaraz któraś z nas jechała rowerem na farmę i już za parę go-



Pożegnanie Marysi przed jej wyjazdem do Londynu. (pierwsza autorka artykułu)

dzin na piecu, który stał na środku beczki wrzał barszcz polski lub rosół i to z kury. Wtedy dopiero był bal na całego, a zapach rozchodził się, aż koleżanki zaglądały, co to się dzieje w beczce nr. 5.

Pewnego razu tak nam się wydało ktoś chciał nas wystraszyć, noc była księżycowa, moje łóżko stało przy oknie więc pierwsza ujrzałam twarz. Wstałam cichutko wzięłam pantofel i tak sobie pomyślałam, że jak buzia okaże się znowu to przez luźnik dostanie pantoflem w łeb. Taki ze mnie wojak z pantoflem. Jednak ten ktoś się nie ukazał więcej, pewno przeczuł moje wojownicze nastawienie. Przez tę stację musieli przejść wszyscy koledzy i koleżanki, którzy wyjeżdżali do Polski, lub szli do cywila. Czasem smutne były to chwile, gdy się żegnało odjeżdżających i myślało się czy się jeszcze spotkamy.

Kiedyś myślało się, że spotkamy się w Wolnej Polsce, lecz niestety tak się nie stało. Komendantką naszą była por. Pałędzka, lubiłam ją, okazywała nam dużo serca i zrozumienia. Pracowałyśmy w dziale gospodarczym, w ewidencji, kuchni. Od czasu do czasu miałyśmy w kuchni dyżury i tak czas leciał a z czasem lata. Ja ukończyłam kurs gospodarczy w Weston Supermare, pięknej miejscowości nad morzem. 5. 4. 44 zmieniłam mundur zielony na niebieski. W armii byłam 2 lata, potem na stacji lotniczej Sealand 3 i w Dunholme 2. Taki ze mnie stary wojak. Jeszcze wrócić do ostatniej stacji, gdyż mieszkam w Lincoln i od czasu do czasu przyjeżdżam koło niej autobusem przez Weldon. Dużo tam zmian. Mały stary bar nieistnieje, na jego miejscu jest piękny nowoczesny hotel, tylko sklepy te same. Beczki znikły, po naszym wyjeździe mieszkaly tam kury, potem krówki, a teraz zaorane pole. Tak się skończyła nasza

stara stacja, jak się wszystko z czasem kończy na świecie. Zapomniałam napisać jak bardzo serdecznie żegnał nas angielski pułkownik Upton. Był to bardzo dobry człowiek, żegnał nas ze łzami w oczach. I tak ja z sierżantką zamknęłam bramę i i picket post za sobą, zostało nas dwie do końca.

Teraz, gdy jestem starą, samotną (bo straciłam wszystko i wszystkich i ojczyznę) wspominam da-

wne czasy i dobre i złe, czasy w gronie koleżanek, które rozsypały się po świecie. Z niektórymi utrzymuję kontakt. Jedna mieszka w Kanadzie, z którą przeszłam obóz w Rosji, przeszliśmy przez Iran, Irak, Palestynę itd. do końca służby w wojsku.

Felicja Szlachetko

JAK SIĘ ZNALAZŁAM W NIEBIESKIM MUNDURZE

Po przejściu ciężkich dróg wojny w Rosji przez Persję i Ifahan, znalazłam się osierocona w szkole w Indiach. Nigdy nie przypuszczałam jaki zaszczyt mnie czeka, a to że będę mogła przysłużyć się Ojczyźnie.

Dowiedziawszy się, że jest brak kobiet w pomocniczej służbie w Anglii, o niczym innym nie marzyłam tylko jak się tam dostać. Będąc jeszcze w tym czasie nieletnią miałam duże trudności. Udało mi się jednak zapisać. Nastąpił wyjazd do Afryki do obozu koło Nairobi. Tam spędziłam dłuższy okres czasu ćwicząc się w mustrze. Droga do Anglii nie była łatwa, gdyż wojna jeszcze trwała i było brak transportu. Nadszedł jednak oczekiwany wyjazd do Płd. Afryki. Po krótkim postoju powiedziano nam, że jest miejsce na statku, na którym płynęli lotnicy australijscy. Ucieszone wyruszyliśmy w niebezpieczną drogę, gdyż statkowi groziły łodzie podwodne. Dzięki Bogu szczęśliwie dołynęliśmy do Anglii. Był to luty 1944 r., miasto Redcar. Zostałyśmy uroczyście

przyjęte, serdecznie powitane przez dostojników i starsze stopniem koleżanki, które były już w służbie. Między innymi kol. Lisiewicz i kol. J. Kujawska. Po przeglądzie lekarskim i umundurowaniu, przejściu podstawowej musztry w Wilmslow dostałam skierowanie na stację Sealand. Tu wykonywałam prace jakie mnie zlecono. Po jakimś czasie zostałam wysłana wraz z koleżankami na kurs magazynierki do Kirgham.

Tu pilnie uczyłyśmy się, co wykazały rezultaty. Zdobyłam śmigło na rękawie jako dowód zakończenia kursu z wynikiem bardzo dobrym.

Zostałam wraz z czterema kol. odkomenderowana do stacji lotniczej Coltishall. Była to piękna stacja i miała bardzo dobre warunki mieszkaniowe. Komendantem stacji był płk. pil. T. H. Rolski, który wrócił po wojnie do Polski i napisał książkę p.t. "Uwaga wszystkie samoloty", umieszczając tak pięknie fotografię maszerujących polskich Wafek podczas defilady. Dzień tutaj był wypełniony pracą w magazynie przy wydawaniu części zapasowych do samolotów oraz pełnieniu dyżurów przy wydawaniu benzyny.

W godzinach wolnych odbywała się jazda na rowerach, początkowo dosyć przykra dla naszych kolan i boków.

Wolne wieczory spędzałyśmy w Nafii przy kawie lub na wieczorkach tanecznych w towarzystwie naszych lotników. Grupa nasza była niewielka, bo było nas tylko dwadzieścia jeden. Koleżanki pełniły funkcje telefonistek, sanitariuszek, magazynierek, prac biurowych itd. Zdobywałyśmy wiele pochwał i uznania. Mile wspominam czas kiedy dowódcą stacji był sławny pilot płk. A. K. Gabszewicz, obecnie prezes Stowarzyszenia Lotników Polskich. Znajomości które nawiązałam z koleżankami i kolegami w czasie służby przetrwały do dnia dzisiejszego.

Irena Nuckowska-Treder



WAAF na stacji lotniczej Coltishall

"BOHATERKA"

Obecny tryb życia stwarza tyle problemów, tyle drobiazgowości, że każdy z nas ciągle gdzieś pędzi naprzód, na nią nie ma czasu; wokoło tyle chaosu, a my wszyscy byle prędzej byle dalej. W pewnej chwili poczułam się tak tym wszystkim zmęczona, że postanowiłam rzucić pracę w domu i pojechać odwiedzić moją koleżankę, była "Wafkę".

Dzień był pochmurny, ciepły i pełen wilgoci – prawdziwie angielska pogoda. Jadąc autobusem myślałam o tej koleżance, która umie zawsze witać z uśmiechem na ustach, pełna spokoju i pogody ducha. I tym razem nie zawiodłam się. Jej serdeczność i spokój udzielił się mnie prawie, że natychmiast, rozmowa więc nasza błędziła beztrąsko po różnych tematach przeszłych wspomnień i problemów życia wielkiego miasta.

Może właśnie ta wilgotna pogoda sprowadziła nas na wspomnienia z okresu Anglii, wojny i naszego uczestnictwa w WAAF-ie. Choć nie spotykaliśmy się ani razu w tamtych czasach, to jednak tyle przecież miałyśmy wspólnego tyle tych samych znajomych.

Jak dobrze pamiętam, kiedy to, będąc zupełnie sama, nie wiedząc nic o rodzinie i o najbliższych znalazłam się na Bliskim Wschodzie w jednym z polskich obozów dla wysiedleńców z Syberii. Marzyłam wtedy o lataniu w obłokach i o zostaniu lotniczką. Byłam już wtedy dość wysoka i po dodaniu kilku lat udało mi się zostać przydzieloną do Służby Pomocniczej Kobiet na wyjazd do Anglii.

Niestety moje bohaterstwo podniebne miało bardzo krótki żywot. Po przyjeździe bowiem do Anglii zamiast przydziału na stację bojową zostałam wysłana do Londynu, by tam podreperować wycieńczone Rosją zdrowie. Z wielką ciekawością więc i jakby nostalgicznie słuchałam opowiadania pani Broni Gajdy, która po opuszczeniu Rosji wstąpiła do Lotnictwa Polskiego, gdzie po przejściu kursu szoferskiego, została przydzielona do Polskiego Dywizjonu Bombowego Nr. 300.

"O jak dobrze pamiętam te czasy pełne emocji, radości i smutku. Nigdy nie było wiadomo co przyniesie jutro – człowiek żył po prostu z dnia na dzień. Przecież wojna, nie było mowy o planowaniu czegokolwiek, nie mieliśmy żadnej przyszłości; każdy dzień to możliwość tragedii osobistej, to koniec marzeń.



Koleżanka Bronia Gajda i jej "lorka"

Zadaniem moim – ciągnie pani Bronia – było wożenie załóg bojowych do samolotów oraz przywożenie ich po locie do "Crew Rooms". W zależności od pogody, loty bojowe odbywały się co noc lub były przerywane prawie że w ostatniej chwili telefonem z dowództwa Grupy. Tak bardzo przeżywałam te chwile odwożenia załóg do samolotów. Oni się śmiali, żartowali i na wzajem z siebie po koleżeńsku drwili, a ja ciągle myślałam czy oni dziś znów powrócą, czy to moje przecucie znów okaże się prawdziwe. Zdając sobie sprawę, że moje samopoczucie im się też udziela i że oni ciągle muszą widzieć wesołą twarz i, że o tych co nie wrócili wczoraj nie wolno myśleć teraz, kiedy ich żegna staropolskim: Szczęść Boże.

I znów te chwile oczekiwania, to patrzeć na zegarek, ta okropna wyobraźnia, która zawsze nasuwa tragiczne możliwości. Wprawdzie moja służba kończyła się często o godz. 1 rano, ale przecież nie mogłam na nich nie czekać. Po pierwsze, im to obiecałam przed lotem, bo według przyjętej wiary wszyscy wracają cało, na których czeka pani Bronia, a powtóre i tak bym nie mogła zasnąć. . .

Nie sposób powiedzieć jaka radosna była wiosna 45 roku. Widziało się już pierwsze jaskółki zwiastujące koniec wojny i może powrót do kraju, do bliskich. Wstępowała nadzieja w lepsze jutro. Wracając raz po nocnej służbie spotkałam załogi wybierające się na lot nad Holandię. Niemcy przerwali bowiem wodne tamy, zalewając dużą część kraju. Załogi nasze latały z żywnością i odzieżą. "Panno Broniu, a może tak z nami nad Holandię – co?" Na pewno myśleli, że nie będę miała odwagi a może miał to być tylko żart. Ja Polka, która przez tyle lat byłam przy nich ramieniem przy ramieniu, ciągle widziałam ich wybierających się na loty bojowe bez lęku, nie mogłam przecież

okazać się mniej odważną od nich. Pozostała więc tylko sprawa jak mnie prześlizgnąć do samolotu. co z pomocą mechaników i załogi ziemnej poszło bardzo sprawnie. Starłam sobie uświadomić jakie mnie spotyka szczęście.

Lecimy. . . Odeszło mnie zmęczenie, byłam wniebowzięta. Jestem w tym samym Lankasterze który odbył tyle lotów bojowych. Pełna załoga: pilot, radiota, bombardier, dwóch strzelców, mechanik i ja. W głowie mi się kręci z wrażenia. Widzę, że są dumni ze mnie. O wszystkim pomyśleli mimo braku czasu. Miałam na sobie spadochron, swoją "ration" i pilotkę. Pogoda śliczna, lot precyzyjny. Pochłaniam wszystko wzrokiem. Nawet nie obejrzałam się kiedy już byliśmy nad Holandią. Lecieliśmy dość nisko; widzę pola i domy zalane wodą. Ludzie siedzą na dachach, drzewach i małych wysepkach. Widok bardzo smutny. Załoga sprawna, wyćwiczona zamiast bomb zrzuca żywność i odzież w pomocy nieszczęśliwym, skrzywdzonym przez wojnę. Z jaką dokładnością oni to robili. Siedziałam jak skamieniała i bardzo z nich dumna. Przecież to "moi chłopcy" tak pięknie wykonują zadanie.

Wszystko zostało zrzuczone, zadanie spełnione, czas na powrót. Lecimy ponad chmurami. Jak tu prześlizgnąć zupełnie jak w zaczarowanej bajce. Chciała bym wyjść i stąpać po tych falujących się obłokach. Co za spokój, co za nieopisane szczęście by było przebiec przez te obłoczki i zapukać

do Stwórcy. Jak okiem sięgnąć białe powiewne dywany. Wyrwa mnie z tego marzenia głos nawigatora: zbierzmy się do bazy.

Wracamy do rzeczywistości. Czy uda się przemknąć by "władze" nie zauważyły. Oby tylko nie narazić załogi, która z wdzięczności za tyle lat wozenia "lorką" chciała mi pokazać piękno nie do zapomnienia. Nie myślę o sobie tylko o nich i drzę pierwszy raz ze strachu. Samolot ląduje, załoga ziemna wtajemniczona oczekuje z niepokojem. Z wielką sprawnością wszystko załatwione. Jestem już na stacji, wracam do baraku, by jeszcze trochę odpocząć przed służbą. Widzę rozradowane twarze załogi, wiem i doskonale zdaje sobie sprawę z jakim ryzykiem starali się odwdziżyć że byłam im otuchą w czasie lotów bojowych. Jaka jestem zadowolona i dumna. Przecież to odbyłam lot "półbojowy". . . Przez cały czas opowiadania koleżanki siedziałam jak zahipnotyzowana. Teraz wiem dlaczego mimo bólu i cierpienia, które przeszła, tyle spędzonych lat w szpitalu jest taką silną osobą. To dopiero prawdziwa bohaterka, według mnie jedna z najdzielniejszych Polek. Nawet nie zauważyłam jak ten czas przeleciał.

Zamiast być pocieszycielką zostałam pocieszona, zamiast przynieść jej radość ona mnie obdarzyła nieocenionym szczęściem.

Wracam do domu gotowa znów patrzeć życiu twarzą w twarz.

Halina Jedlińska-Wielgosz



Koleżanki z A.K. na kursie rekrucim w Wilmslow— lipiec 1945 rok. Grupa zaawansowanych w języku angielskim wraz z nauczycielem.

Byłam Accountant Oficerem

Byłam Accountant Oficerem — jedyna Polka — W.A.A.F.-ka w naszym lotnictwie, mężczyzn było sporo, ale kobiet prócz mnie żadnej. Było kilka WAAFEK urzędniczek lecz i tych nie było wiele — wiadomo do rachunków mało kobiet ma zacięcie. Zresztą podobnie było i u Anglików na kursie oficerskim Accounts na 35 osób było nas zaledwie 3 — Angielka, Szkotka i ja, i muszę przyznać, że we wszystkich egzaminach byłyśmy pierwsze co nawet czasami denerwowało naszych kolegów.

Na Stacjach, na których pracowałam bezpośrednio przełożonym moim był zawsze Brytyjczyk i na ogół wspominam ich przyjemnie; byli pomiędzy nimi straszni służbiści, ale i byli tacy, którzy starali się jak najbardziej od pracy usuwać, zwałać ją na mnie. Do takich należał pewien Szkot, swoją drogą przemiły człowiek. Jego nic nie obchodziło, tylko rybki. Gdy tylko wolny czas się nadażał zaraz wskakiwał na rower i pędził z wędką nad jakąś wodę — a klucze od kasy leżały sobie wtedy spokojnie w kieszeni mego battledressu, co nie było zupełnie przepisowo. Chodziłam przez cały czas jego nieobecności z duszą na ramieniu, aby coś się w międzyczasie nie stało i nie było jakiejś nieprzyjemności. Wracał mój szef w lepszym lub gorszym nastroju, w zależności od udanego połowu, ale zawsze z rybką dla mnie. Nie przypuszczał zapewne, że czym prędzej ryba wędrowała do kuchni w messie, a ja nie zabawiałam się jej smarzeniem, choć zawsze zapytana na zajutrz, jak smakowała, odpowiadałam iż była pyszna.

Kompletnym jego przeciwieństwem był już na Stacji w PRC Anglik, sztywny jak gdyby "kij połknął", bardzo "wielki" i nieprzyjemny w obejściu. Ponieważ sekcja nasza miała małe pomieszczenie siedzieliśmy nie w oddzielnych pokojach lecz razem, twarzą w twarz przy dwóch biurkach złączonych. Mój szef będąc Sq. Ldr, często zastępował C.O. stacji i myślę, że to było powodem jego nieprzyjemności w stosunku do Polaków, których niecierpiał. Mnie jakoś tolerował i nawet darzył zaufaniem, ale przyznaję że współpraca z nim kosztowała mnie dużo nerwów.

Polacy denerwowali go niesamowicie tym, że na każde jego orzeczenie mieli zawsze odpowiedź "yes sir — but" i tu następowała cała tyrada słów. Jego zdaniem to "but" było kompletnie niepotrzebne — "yes sir" było wystarczające. Biedny

interesant zostawał zawsze o tym odpowiednio nieprzyjemnie poinformowany — a dalszy ciąg kazania za każdym razem musiałam wysłuchiwać ja "what a people these "but" people" — wraz z całym szeregiem nieprzyjemnych uwag na temat Polaków.

W końcu raz nie wytrzymałam i zwróciłam mu uwagę, że takie traktowanie i obgadywanie moich rodaków jest dla mnie przykre bo i ja jestem Polką, o czym on zdaje się zapomina. Trochę to poskutkowało, bo zaczął grzeczniej z naszymi chłopakami rozmawiać i tylko mruzczał pod nosem ale już tylko do siebie. Siedząc naprzeciw słyszałam jednak dość często powtarzające się słowo "but".

Gdy po odejściu całego polskiego personelu zostałam z nim do likwidacji całych rachunków, na miejsce Polaków przyszedł RAF Regiment, mój szef nie był już drugim według starszeństwa oficerem angielskim na Stacji. Mina mu zrzedła był cichutki dla mnie bardziej serdecznym, miałam wrażenie, że szczerze żałował czasów gdy starał się być wielkim i nieprzystępnym. Za to moja pozycja uległa zmianie, byłam jedną jedyną kobietą WAAF-ką na całej Stacji. Prawdopodobnie władze trochę to przegapiły. Nie czułam się jednakże kompletnie osamotnioną. W biurze było bardzo dużo pracy i czas szybko mijał, a w godzinach pozabiurowych zawsze czy to w messie czy na spacerach miałam towarzystwo — na weekendy stałe wyjeżdżałam. Z tych czasów wspominam zabawny incydent jaki przytrafił się w messie przed świętami.

Jak wiadomo alkohol był wtedy racjonowany i do messy dostarczono zapas whisky o 2 butelki mniej aniżeli było oficerów na stacji. Co robić, aby nikogo nie pokrzywdzić — wiadomo jest jedyna babka w messie niech ona losuje. Przygotowano nazwiska wszystkich oficerów na karteczkach, sama je pozawijałam i pomieszałam — wyciągam pierwszą — uszkodzonym okazał się kapelan stacyjny, który mój los przyjął z kwaśnym uśmiechem, ale gdy z następnej kartki odczytałam swoje nazwisko radość zapanowała niesamowita. Dostałam szalone brawo i orzekli, że nie mogłam bardziej sprawiedliwie rozstrzygnąć. Ja robiłam dobrą minę, ale w duchu się martwiłam iż mój świąteczny prezent dla męża przepadł.

Muszę jeszcze nadmienić, że wkrótce po świętach przyjechała jakaś inspekcja na Stację, zakwestionowali moją tam obecność i bardzo szybko przesłali mnie do mojego dawnego oddziału —

przyznaję się, że odjeżdżałam z złaem. Stacja na którą się dostałam była położona w ślicznym miejscu w Wiltshire. Zostałam dużo moich starych przyjaciół i znajomych, lecz był to już okres kiedy wiele osób odchodziło do cywila, wszystko się wolno kończyło i tylko praca w Account Section była wciąż taka sama, a nawet było jej więcej w związku z zamknięciem Stacji. I znów właściwie po paru miesiącach zostałam sama jedna jedyna kobieta z tą tylko różnicą, że zostało kilku Polaków pomiędzy Anglikami.

Ponieważ WAAF Site został zamknięty, mnie umieszczono nieco dalej od wszystkich w baraku, w którym poprzednio mieściła się kaplica i zakrystia. Właściwie był to mały hangar, podzielony na dwie części, z oknami umieszczonymi wysoko. Urządzono mi bardzo wygodne mieszkanie w zakrystii, ale moim zdaniem to musiała być chyba poprzednio kostnica, bo na ścianie był wymalowany czarną farbą olbrzymi krzyż. Hangar ten był położony niedaleko od szosy i przejeżdżające nocą auta rzucały przez okna reflektory na tę właśnie ścianę, przyznaję, że dreszcz mnie dość często przeszywał gdy leżąc w łóżku raptem ten krzyż został oświetlony. No ale zamki w drzwiach były mocne, człowiek był jeszcze względnie młody, a sen po ciężkiej pracy w ciągu dnia

morzył oczy, prześcieradło zaciągałam na głowę, a rano moja zakrystia była zalana słońcem.

Wspominając dawne czasy przypomniał mi się jeszcze jeden incydent z Faldingworth. Było to jeszcze w czasie wojny, stale co 2 tygodnie jeździłam do sąsiedniego miasteczka po pieniądze na wypłatę (pay parade). Przeważnie samochód prowadziła jedna z naszych szoferek, a żandarm jechał jako eskorta. Personel stacyjny był duży więc z banku pobierałam około 10,000 funtów. Tak było przez dłuższy okres czasu, gdy raptem zabroniono mi jeździć. Poczułam się szalenie dotknięta, widać nie dowierzają mi, kiedy moje miejsce zabrał mój szef. Na wszelkie zapytania w tej sprawie nie otrzymywałam zadawalniającej odpowiedzi. I dopiero po paru latach będąc już w cywilu zupełnie przypadkowo dowiedziałam się iż żołnierze z sąsiedniej Stacji planowali zamach na mnie. Mnie o tym w danym czasie nie powiedziano, nie chcąc mnie przerażać.

Tych parę drobnych wspomnień z mojej pracy w polskim WAAF, dziś wydaje się bardzo mało ważnymi, ale wtedy prawie 30 lat temu zupełnie inaczej podchodziło się do tego wszystkiego — to było wtedy nasze życie i nasza służba.

A.F.K.



Raport poranny

Moje spotkanie z WAAF'em

Maj 1945 roku — Oberlangen, Emsland — Niemcy.

Do uwolnionego obozu jenieckiego Kobiet-Żołnierzy Armii Krajowej (przez I Korpus gen. Maczka wraz z Korpusem Kanadyjskim) — przyjechała komendantka PLSK, WAAF (Pomocnicza Lotnicza Służba Kobiet) — mjr. Halina Paszkiewiczowa wraz z kpt. D. Gaworską i kpt. dr. Chmurą.

Dowiadujemy się, że mają z 1.700 b. jeńców wojennych kobiet wybrać 90 dziewcząt, do istniejącej od 1943 roku, przy boku Lotnictwa Polskiego, Pomocniczej Służby Kobiet.

Jest pewnego rodzaju zamieszanie. Każda chce jechać.

Komisja stawia warunek. Rekrutacji podlegają jedynie te dziewczęta, które mają zaczęte studia uniwersyteckie.

Po gorączce reumatycznej, wycieńczona snuję się po obozie o lasce jak cień. Jestem wpisana w stan chorych i naturalnie jako taka nie podlegam rekrutacji, choć do ukończenia studiów prawniczych nie wiele mi brakuje. Komisję rekrutacyjną widuję z daleka. Nie zgłaszam się bo przecież jako chora nie mam żadnych szans.

Po kilkudniowym pobycie, Panie wyjeżdżają. Podobno listy już są zrobione.

Spokojnie pod opieką kanadyjskiego lekarza dochodzę do zdrowia. Mijają tygodnie. Cały obóz za wyjątkiem szpitala przenosi się do Niederlangen. Ja razem ze swoimi koleżankami z sali szpitalnej pozostajemy w Oberlangen.

Jest śliczna wiosna. Okoliczne bagna pokrywa ją się kaczeńcami.

Ze względu na szerzące się wypadki zastrzeleń dziewcząt, przez ukrywających się po okolicznych lasach Niemców — wychodzi rozkaz nie oddalania się od obozu. Chodzimy więc na spacer po obozie i po szosie przed obozem.

Jest 1 czerwca. Spacerujemy z Nolly po szosie, wracając wspomnieniami do chwil przeżytych w Warszawie w okresie 63 dni, to znaczy do dni Powstania Warszawskiego. Zatopione w rozmowie nie słyszymy nadjeżdżającego samochodu, dopiero klakson ciężarówki otrzeźwia nas. Schodzimy z drogi. Mija nas na dużej szybkości samochód ciężarowy ze znakami lotniczymi wypełniony po brzegi rozśpiewanymi dziewczętami.



Z Armii Krajowej do W.A.A.F.'u

Nolly mówi — „Jadą do Anglii” — „Szczęśliwie” — odpowiadam.

Wiem przy nas zatrzymuje się „jeep” — widzimy przy kierownicy kpt. Jerzego Łętowskiego, który opiekował się naszym szpitalem, oraz nasze dwie koleżanki z tej samej sali.

Słyszę głos Krysi — Myszka i Nolly wsiadajcie.

Nie wiedząc o co chodzi wsiadamy obie z Nolly. Kapitan Łętowski tłumaczy nam, że prowadzi transport Akaczek do WAAF'u, że są jeszcze dwa wolne miejsca — zapytuje czy decydujemy się jechać razem z nimi, tak jak stoimy, gdyż nie ma na nic czasu. Bez zastanowienia się zostajemy w „jeepie” — pozostawiając poza sobą — ja jedynie sweter, a Nolly torbę sanitarną. Mamy jednak obiekcje, że nie zawiadomiłyśmy Komendy Szpitala — Kapitan Łętowski obiecuje, że po powrocie z Holandii, gdyż tam właśnie jedziemy, zawiadomi szpital, że wyjechałyśmy do WAAF'u do Anglii. Przecież to wszystko wyglądało na jakiś zupełnie nieprawdopodobny film.



Od lewej siedzą: — Dziunia Kulczyńska, Maryna Woroniecka - Grabowska, Mysza Gwiazdoń-Brodzka, stoją: — Lusja Kornatowska i Lena Kolanowska-Katelbachowa.

Wilmslow.

Malownicze miasteczko angielskie w pobliżu Manchesteru — stacja trenigowa lotnicza.

Zmierzo nas, zważono, wykąpane — zostajemy w dwie godziny umundurowane. I tu tragedia — nie poznajemy się wzajemnie. Każda dla nas wygląda jednakowo. Zakwaterowano nas w trzech barakach. Oprócz nas odbywa się jednocześnie kurs Angielek.

Dla nas zaczął się intensywny trening trwający 6 tygodni. Oj dali nam tam w kość dali. Wyszlęśmy jednak z Wilmslow zdyscyplinowanym wojskiem — na jakie czekały stacje lotnicze. Wojna jeszcze przecież się nie skończyła i nikt nie wiedział — kiedy będzie jej koniec.

Jak już powiedziałam, że razem z nami na treningu były też Angielki. My wszystkie zachwycone możliwością kąpeli — używałyśmy wody i mydła tyle, co cztery kursy angielskie w ciągu ca-

Ja jadę do Anglii w bryczesach i wysokich butach, Nolly jeszcze lepiej bo na wysokich obcasach. Siedzimy obie cicho.

Jedziemy przez kraj zniszczony akcją wojenną. Gdziegdzie dymią jeszcze pogorzeliska zabudowań niemieckich.

Zbliżamy się do granicy holendersko-niemieckiej.

Jadąca przed nami ciężarówka na dużej szybkości przebija założony szlaban graniczny. My "jak w dym" przejeżdżamy za ciężarówką i już jesteśmy na ziemi holenderskiej. Nikt za nami nie krzyczy, nie strzela.

Kraj jest zupełnie płaski — poprzecinany tylko kanałami, które jak wstęgi rzucone na kobierzec pól tulipanowych, wyglądają jak bajka kolorowa. Gdzieś widać wiatraki. Krajobraz przypomina mi "niebieską porcelanę kopenhaską". W powietrzu unosi się specyficzny zapach tulipanów i hiacyntów.

Po kilkugodzinnej podróży przyjeżdżamy do malutkiego, czyściutkiego miasteczka Enskedee.

To jest nasz punkt w którym mamy przejść bardzo szczegółowe badania lekarskie do lotnictwa.

W Enskedee przebywamy do dnia 24 czerwca. W dniu 21 czerwca przylatuje znowu p. Paszkiewiczowa z dr. Chmurą i lekarką Angielką. Obie lekarki w czasie badania odrzucają 6 dziewcząt.

Jest mi niezmiernie przykro, gdyż pomiędzy tymi sześcioma są nasze dwie przyjaciółki, Krysia i Irena, które umożliwiły nasze "porwanie z obozu".

Po trzech dniach, dwoma Dakotami zostajemy przetransportowane do Londynu, Anglia.

Nie zapomnę mojego pierwszego lotu samolotem wśród szalejącej burzy z piorunami ponad Skatęgakiem. Miałam duszę na ramieniu, ale nie przyznawałam się do tego i nadrabiałam miną jak mogłam, bo przecież leciałam do lotnictwa.

Przyleciałyśmy na lotnisko Croydon, skąd samochodami już WAAF'u angielskiego zostałyśmy przewiezione na jakiś punkt, którego nigdy potem nie udało mi się umiejscowić.

Po śniadaniu zapakowano nas do pociągu na stacji Euston i dalej w drogę do Wilmslow. Na Euston Station Anglicy oglądali się za nami — a widząc nas roześmiane, szczęśliwe, ubrane jak na maskaradę w wielorakie "stroiki" — pewnie myśleli, że przewożą gdzieś dalej w świat "dom wariatek".

Nic to, że tak sobie myśleli — my byłyśmy szczęśliwe.

tego roku (tak nam potem powiedziały służbowe sierżantki na zakończenie kursu).

Z niedowierzaniem patrzyłam się na Angielki, które rano myły się w płaszczach, wycierając twarze jedynie "myjkami" — każda z nas chlapała się i zmieniała wiele razy w tygodniu bieliznę. Piszę o tym, gdyż przecież przeszliśmy niewolę, w czasie której głód nam tak nie dokuczał jak brak ciepłej wody i mydła.

Baraki "huts" nasze wyglądały jak cudenka. Wiadać było, że przywieźliśmy z sobą odblask Polski. Naturalnie zorganizowałyśmy przedstawienie, któ-

re wywołało zachwyt całego staff'u Stacji Wilm-slow. Z nami wszędzie szedł śmiech i radość życia.

Pomimo jednak zewnętrznych objawów radości w sercach naszych miałyśmy smutek stale — w myślach naszych, jak w kalejdoskopie, przesuwały się obrazy chwil przeżytych tak niedawno, a tak strasznie odległych od nas. Polska pozostawiona poza nami płonęła i jej najwierniejsi synowie ginęli.

Maria Gwiazdoń-Brodzka

Melduję się w Faldingworth

Lotnisko ogarnął zmierzch. Szarość wieczoru nadawała budynkom nierealnych widm.

Zajechałam przed messę oficerską WAAF na RAF Station Faldingworth.

Pełna niepokoju weszłam do korytarza. Ot i jestem — nowy posting, polska stacja, polskie WAAF'ki, a w sumie ich około 300.

Przywitana serdecznie przez Haneczkę i ogrzana przysłowiową cup of tea, poczułam się różnie. Niestety na plotki nie było dużo czasu, godzina robiła się późna, a jutro czekała mnie "droga krzyżowa" czyli meldowanie się u Dowódcy Stacji i w poszczególnych Sekcjach.

Rozpakowałam swój wojskowy dobytek i rozejrzałam się po nowym locum. Pokój wydawał mi się pusty i bezosobowy; małe okienko z szybą zakrytą siatką drucianą, mebli minimalnie. Zrobiło mi się smutno. Czemu nazywano "TO" beczką śmiechu do dziś nie wiem. Nic do wesołości nie usposobiło.

Jak spałam i co mi się śniło nie pamiętam. Ranek wstał typowy angielski i styczniowy. W kasynie zostałam przedstawiona Dowódcy Stacji płk. R. Beillowi. Zawsze uprzejmy i życzliwy powiedział, że na mnie czekają i życzył powodzenia w pracy. Jak bardzo mu jestem do dziś wdzięczna za te dobre słowa!

W Sekcji Intelligence przyjęto mnie bez wylewności, ale rzeczowo. Personel angielski odchodzi i trzeba go zastąpić. Jest 4 Operation Intelligence oficerów i będziemy się obowiązkami dzielić. Do pomocy 5 WAAF'ek sierżantek, watch-

keeperek, pełniących służbę na zmianę przez 24 godziny. Przybyły one z całego świata: dwie z Kanady, jedna ze Stanów Zjednoczonych, jedna z Łotwy — wdowa po Polaku i w końcu ostatnia Angielka, wdowa po naszym lotniku, a wszystkie teraz Polki.

Powoli wciągam się w tę ciekawą pracę Operation Room! Stąd szły operacyjne rozkazy, tu przygotowywano odprawy, tu szykowano loty, tu czekano na powrót załóg — z ulgą wypisując na tablicy przy nazwie maszyny — wszystko znaczące słowo "wylądował". Wreszcie tu, już po interogacji odpoczywano.

Nigdy nie zapomnę ostatniej operacji wojennej 300 Dywizjonu. Cel: Berchtesgaden — siedziba letnia Hitlera. Szykowaliśmy się do niej jak do wielkiego, finałowego przedstawienia. Czuliśmy, że ten lot przed ostatecznym opuszczeniem kurtyny, przed zamknięciem sezonu, musi wypaść efektownie. Załogi chodziły podniecone — my podenerwowane. Godziny startu zmieniano parę razy. W końcu nad wieczorem, załogi wyleciały. Życzyliśmy im, aby robotę wykonali na piątkę i aby cel 4 tysięczkami zdmuchnęli z powierzchni Europy. Rzeczywiście zadanie spełnili pierwszorzędnie i wszyscy wrócili.

Dziś podobno Faldingworth jest zaorane. Śladu tam po nas nie ma. Może tylko złamane drzewo, przez które poniosła śmierć załoga sierżanta Robaczewskiego jeszcze szumi i wspomina polski Bombowy Dywizjon 300 i jego ludzi, którzy tam pracowali, walczyli i przegrali, bo pozostali bogaci tylko we wspomnienia i zawiedzione nadzieje.

Alicja Kaliniecka

Wspomnienia z czasu wojny

*W Szkocję cichą i spokojną,
Uderzyło nagle wojną. . .*

Po miesięcznej morskiej podróży z Palestyny, 12 grudnia 1943 r. przyjechałam do szkockiej nadmorskiej miejscowości North Berwick.

Szkocja przywitała nas swoją wilgotną, mglistą i zimową pogodą – nie łatwą do zniesienia po przyjeździe z gorącego klimatu. Chociaż bomby nie spadały na głowę, lecz można było odczuwać, że jest wojna. Na ulicach oprócz wojskowych, spotykało się tylko ludzi starych i dzieci. W sklepach ograniczenie z powodu racjonowania żywności itp. Mieszkania nasze, w ogóle nie były opalane. Dla zdobycia węgla, chodziliśmy na ochotnika do pracy w kuchni, żeby wieczorem napalić w kominku. Zimna kąpiel przed pójściem do łóżka, miała rzekomo rozgrzewać – dzisiaj przed zimną wanną zmarłabym ze strachu, gdy wówczas po niej, nie miałam wcale kataru.

Pomimo zimy (bez śniegu) okolica była piękna, okno z widokiem na morze, na którym w oddali była skała a na niej widniały jakieś ruiny.

Widok morza był zachwycający, na którego kolor wpływał grymas pogody i pora dnia.

W jednym dniu można było na płótnie utrwalić kilka różnych kolorów, czego niestety, w ówczesnych warunkach, nie byłam w stanie uczynić.

W czasie naszego tam pobytu, polska wojskowa piosenka rozbrzmiewała codziennie ulicami szkockiego miasteczka. W lutym 1944 r. wyjechałyśmy do niebieskiego WAAF'u w Anglii.

Manchester nie byłby sobą, gdyby nie padał deszcz. Przyjechałyśmy tam, "w dzień deszczowy i ponury". Przywitała nas bardzo serdecznie nasza komendantka p. H. Paszkiewicz ze swoim sztabem w Wilmslow Pierwsze wrażenie z pobytu w Anglii i zetknięcie się z tutejszymi polskimi przedstawicielami WAAF'u, było bardzo przyjemne.

Po zmianie munduru z zielonego na niebieski, po kursie rekruckim i urlopie, wyjechałam na kurs Equipment Assistant do Redcar w Yorkshire. Kurs ten, z powodu minimalnej znajomości języka angielskiego okazał się dość trudny, lecz w działaniach technicznych pomagała mi dawna znajomość procedury handlowej. Egzamin zdałam pomyślnie – co zakwalifikowało mnie do pracy w tym dziale.

W czasie pobytu w WAAF'ie, najdłużej bo aż 2 lata byłam na stacji Sealand w pobliżu Chester na



Kol. Stanisław Walczak w otoczeniu oficerów na stacji lotniczej w Dunholme Lodge.

pograniczu Walii. Była to stara, stała przedwojenna stacja pod nazwą 30 M.U. Warunki mieszkaniowe były nadspodziewanie dobre. Przebywało tam przeciętnie około 100 Polek, które pracowały we własnej administracji, na izbie chorych i w różnych działach technicznych. Pracowałam w magazynie mundurowym. Z początku było nas tam 4 Polki – które z czasem zostały rozlokowane po innych działach Equipment. Zostałam tylko sama z Anglikami, z którymi atmosfera i współpraca układały się bardzo pomyślnie – z czego byłam zadowolona.

Było nas tam zaprzyjaźnionych 5 Equipment asystentek, więc mieszkaliśmy razem w 2 pokojach. Nic nas nie dzieliło za wyjątkiem miejsca pracy, bo każda pracowała w innym dziale. Wszelkie obce elementy, przeciekające do naszej "piątki", poddawane były na jej "forum" ostrej krytyce – po czym patriarchat wydawał orzeczenie, czy aby ten "ktoś" może wejść do rodziny lub nie.

W czasie dwu-letniego tam pobytu, historia zanotowała 3 wydarzenia: Powstanie Warszawskie, Jaltę i Zakończenie Wojny – które przeżyłam nie mniej boleśnie od innych Polaków.

Po tak niefortunnym dla nas zakończeniu wojny, moi współpracownicy darzyli mnie współczuciem, dużą sympatią i zrozumieniem.

Po 20 latach od zakończenia wojny, nasza "piątka" z Sealand zaczęła się kruszyć. Zmarły koleżanki: F. Wołodźko i E. Rabczuk. Na "placu boju" zostały tylko trzy: kol. F. Szlachetko w Lincoln, L. Piela w Wolverhampton i ja w Londynie.

Maria Demus-Maćkowska

Życie w niebieskim mundurze

Po przejściu "piekła", po stracie bliskich naszymu sercu, po przemaszerowaniu przez Iran, Irak, Pustynię, Palestynę w zielonych mundurach – dotarliśmy do "Wyspy Spokoju" – Anglii. Nie przyszło nam nigdy na myśl, że pozostaniemy tutaj do końca życia. Serca nasze i myśli biegły do naszej biednej, zrujnowanej przez wojnę – Ojczyzny, do naszych pól i lasów, które tak kochaliśmy.

Niestety zostaliśmy tutaj na tej obcej ziemi.

W roku 1944, dokładnie 29 stycznia przyплыliśmy do Liverpool, po bardzo uciążliwej i niebezpiecznej podróży morskiej, gdyż parę razy byliśmy gotowe do skoku w ciemną otchłań oceanu.

Z Liverpool kolejną przybyliśmy do North-Berwick (Szkocja). Po nie wiem już którym kursie rekruckim odjechałyśmy do Wilmslow i tutaj zamieniłyśmy nasze zielone mundury na niebieskie (bardziej twarzowe). Po przejściu bardzo dokładnego badania lekarskiego rozlokowałyśmy się w barakach. Zaraz potem, pamiętam jak dzisiaj, a było to 5. 4. 44 – wyszłyśmy na plac ćwiczeń – wszystkie już ubrane jednakowo. Tutaj na placu ćwiczeń miałyśmy trochę kłopotu, bo miał nas ćwiczyć kapral Anglik, który nie znał polskiego – podobnie jak my – angielskiego języka. No, ale jakoś tam szło a on biedak starał się krzyknąć jak najgłośniej "ręce, ręce", czego się w pierwszym dniu ćwiczeń z nami nauczył. To wszystko wprowadzało nas w dobry humor. Poza tym miałyśmy lekcje angielskiego, na których wykladał kapitan – mały, grubiotki. Czasem na lekcjach tych było wesoło, trzeba było porozumiewać się na migi. Cóż dziwnego, byliśmy młode jeszcze i wiele rzeczy nas bawiło.

Po kursie, który nam poszedł niezłe i po pochwałach od Anglików – musiałyśmy znowu ruszyć w drogę.

Wezwano nas do biura pytając na jaki kurs obecnie chcemy się udać, jako że musimy zdobyć jakiś zawód. Tak więc kilkanaście z nas wyraziło ochotę składania spadochronów, niektóre na kurs gotowania, inne na kurs gospodarczy. Odesłano nas do pięknej, położonej nad morzem miejscowości Weston - Super Mere, gdzie zamieszkałyśmy w hotelach. Tutaj zaczęło się inne życie, pełne trosk, żeby dobrze egzaminy zdać i nauczyć się jak najprędzej języka. Wykładowcą był sierżant

Anglik, a tłumaczem Polak chorąży. Kursy odbywałyśmy w miłym nastroju i przyjaznej atmosferze. Zbiórki zabierały nam wiele czasu.

Po ukończeniu kursu i zdaniu egzaminów (wszystkie zdałyśmy), ku zdumieniu Anglików, bo był to pierwszy kurs Polek, które nie znały języka, pracą pokonały trudności.

Po krótkim urlopie wezwano nas znowu do oficera kursów i pytano na jakie stacje chcemy odejść. Kilka z nas odeszło do Faldingworth, do Newton, a nasza piątka udała się do Sealand. Sealand to stara stacja lotnicza położona między farmami – niedaleko granicy walijskiej.

Na stacji powitał nas serdecznie oficer polski i zaraz otrzymałyśmy nazwę "pięcioraczki kanadyjskie". Zamieszkałyśmy w domkach po pięć ochotniczek. Czułyśmy się dobrze i po domowemu.

Na stacji było wiele kobiet, były Polki, Angielki. Pracowałyśmy wszędzie – w kuchni, w biurach, hangarach.

Dowódcą naszym były por. Pałędzka i Symilska. W tym miejscu parę słów muszę skreślić o por. Pałędzkiej. Był to bardzo dobry człowiek, ona dla nas była nie tylko dowodzącą, ale i przyjacielem, z którym można było podzielić się kłopotami, poradzić, umiała pomóc i zrozumieć. Zresztą obie Panie były bardzo miłe i serdeczne.

W wolnych chwilach zwiedzałyśmy okolicę, chodziłyśmy do kina, zaglądałyśmy do Walii. Do Chester jeździłyśmy na zakupy.

Kiedy przyszedł wreszcie upragniony "V-Day" cała messa – wszystko wyszło na plac ćwiczeń, palono ognie i bawiono się do północy. Myśmy się nie radowały, bo dla nas wojna nie skończyła się. I w moim pojęciu trwa nadal. Angielki się pytały, dlaczego jesteście smutne – odpowiadałyśmy, że nie mamy się czego cieszyć.

Ostatni etap naszej służby w niebieskim mundurze – to była stacja lotnicza wojenna Dunholme Lodge koło Lincoln. Tutaj zamieszkiwałyśmy w "Beczkałach śmiechu", jak je nazywałyśmy i przeżyłyśmy okropną zimę 1947 roku. Pracowałyśmy na rozrzuconej po polach stacji, w barakach, magazynach żywnościowych i mundurowych.

Tu spotykałyśmy się znowu z por. Pałędzką. Po paru latach pobytu – odeszłyśmy do cywila.

Była to stacja ostatniego etapu w wojsku. Stąd wychodzili Polacy do cywila, jedni decydowali jechać do Polski — inni rozjeżdżali się na wszystkie strony świata.

Żegnał nas prawie ze łzami w oczach angielski pułkownik Upton, którego dobroć do dziś pamiętam, dawał nam dobre rady na drogę, jak żyć w cywilu.

Tak więc rozsypałyśmy się nie tylko po Anglii, Szkocji i Walii, ale po całym świecie. Nasze

Koleżanki żyją też w Ameryce, Kanadzie, N. Zelandii. Powychodziły za mąż, założyły rodziny. Wiele nas pozostało samotnie — potraciły na wojnie mężów i rodziny.

My starsze, już obecnie stare i samotne, często siedząc przy kominku wspominamy dobre czasy w niebieskim wojsku i prosimy Boga, by wrócił wolność naszej biednej steranej Ojczyźnie.

Felicja Szlachetko

4-ty Zjazd P.L.S.K. w Londynie 1973 r.

Drogie Koleżanki!

W dniach 26 i 27 maja br. organizujemy 4 z kolei Zjazd Koleżeński w Londynie pod protektorem płk. pil. A. Gabszewicza DSO, DFC, prezesa Stowarzyszenia Lotników Polskich i mjr. H. Paszkiewiczowej.

Poprzednie nasze Zjazdy odbyły się: w Londynie, Nottingham i w Birmingham. Dotychczasowe doświadczenie utwierdziło nas w przekonaniu, że Zjazdy te są bardzo potrzebne i cieszą się coraz większą popularnością i frekwencją; stały się już naszą tradycją P.L.S.K. Są okazją do spotkania i odświeżenia wspomnień i dawnych przyjaźni, — bierzemy w nich udział wraz z całymi rodzinami, — ale nade wszystko, są dowodem przynależności naszej do wspólnej organizacji i kontynuacja naszej kobiecej lotniczej tradycji.

Tak stosunkowo niedawno, bo dopiero pięć lat temu, postanowiłyśmy się zorganizować; inicjatywę podjęła mała grupa, kilkunastu koleżanek z Londynu. Obecnie jest nas ponad dwieście, których adresy posiadamy i z którymi jesteśmy w stałym kontakcie i mamy nadzieję, że dołączy do nas jeszcze więcej koleżanek w przyszłości.

Ze względu na duże rozproszenie w terenie, jako członkowie Stow. Lotn. Polskich, należymy organizacyjnie do najbliższych Kół i Skrzydeł. Pracujemy w nich na funkcjach: prezesów, wicepre-

zesów, sekretarzy, skarbników, w dziale imprez i opieki społecznej, na równi z kolegami lotnikami, a równocześnie tworzymy lokalne Sekcje P.L.S.K.

Na terenie Stowarzyszenia, nasze koleżanki są członkami Rady, delegatkami na Walne Zebranie S.L.P. i członkami Funduszu Społecznego i równocześnie, Sekcja w Londynie, jako najliczniejsza, stanowi Centralę P.L.S.K. przy Stowarzyszeniu Lotników.

Prowadzimy także swoje wewnętrzne życie, ściśle związane ze sprawami PLSK; mamy miesięczne zebrania Zarządu, doroczne Walne Zebrania i Zjazdy Koleżeńskie, specjalny nacisk kładziemy na pracę charytatywną, utrzymujemy kontakty i opiekujemy się koleżankami w Polsce. Na zewnątrz, koleżanki nasze są delegatkami do Komisji Porozumiewawczej Polskich Emigracyjnych Organizacji Kobietych w W. Brytanii, która obejmuje 22 organizacje i do British Ex-W.A.A.F. Association.

Mamy nadzieję, że tegoroczny nasz Zjazd będzie równie udany jak poprzednie, że zobaczymy się wkrótce i wymienimy spostrzeżenia na temat naszej działalności w ub. roku, jak również będziemy miały możliwość przedyskutowania planów na przyszłość dla dalszego rozwoju naszej Organizacji.

J. Kujawska
Przewodnicząca Zjazdu

Od Redakcji

Na zakończenie tej krótkiej historii "Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet" – "Women Auxiliary Air Force" w II wojnie światowej – pragniemy podkreślić, że praca ta jest pracą zbiorową kilkunastu koleżanek, które zadały sobie wiele trudu w napisaniu swoich wspomnień z okresu naszej służby dla Polski.

Praca ta zawiera wszystkie artykuły otrzymane przez Redakcję, która z całą pieczołowitością podała je w oryginałach. Jednocześnie dla porządku podajmy, że sięgnęłyśmy po artykuły do "Skrzydeł" i charakterystyczne przedrukowałyśmy w naszym wydawnictwie. Jesteśmy pewne, że Redakcja "Skrzydeł" nie weźmie nam tego za złe. Przedrukowałyśmy artykuły koleżanek Alicji Kaliniec-kiej, Janiny Kujawskiej, Teodozji Lisiewicz, Felicji Szlachetko oraz płk. Witymira Bieńkowskiego.

Wiemy, że do tej pory zbiór faktów, dotyczących naszej służby nie ukazał się i zdajemy sobie sprawę, że nasza praca może nieudolna zachęci prawdziwe historyczki do napisania pracy źródłowej na temat "Służby Kobiet w Lotnictwie Polskim".

Niech nam będzie wolno podkreślić raz jeszcze ten fakt, że spotkał nas duży zaszczyt, że do tak skomnej naszej pracy, choć kilka słów napisali nasza komendantka mjr. Halina Paszkiewiczowa i dowódca Polskich Sił Powierznych generał brygady Stanisław Ujejski.

Pragniemy również podziękować wszystkim Koleżankom, które przyczyniły się do wydania tej pracy przez dostarczenie nam swoich materiałów i fotografii.

Toronto, 15 maja 1973 roku.

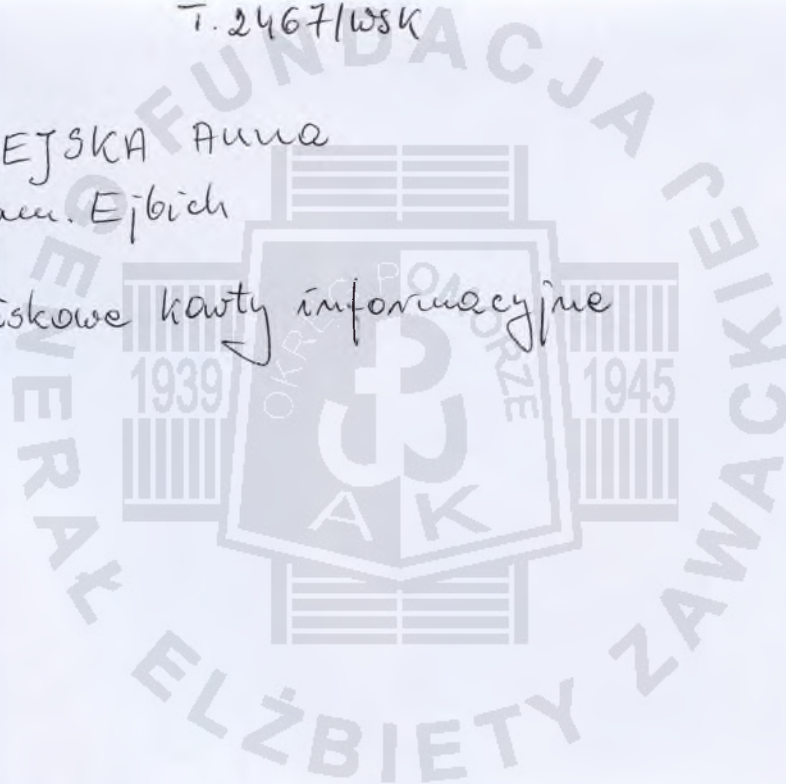


T. 2467/WSK

PLSK

VJEJSKA Anna
sam. Ejbich

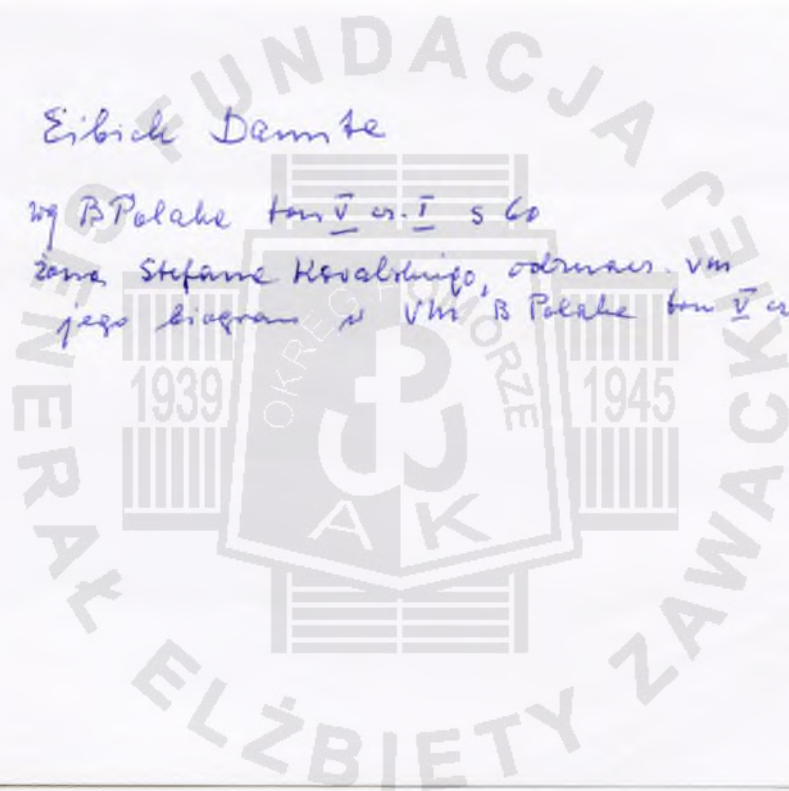
V Nazwiskowe karty informacyjne



PSK

Eibichl Demnte

209 B Palake ton V cr. I s 60
žena, Stefane Kovaldunigo, odmar. v m
jeho biograf. v VM B Palake ton V cr 1



PLSK

UJEJSKA - EJBICH Anne

- była uczestniczką "zielonego kurzu
nieumiejętne" dla ochotników do
PLSK razem z m.in. Władę Rejwską
i Zofię Lejniswską.

A. Ujejska jest córką gen. pil. obr. Stefi-
niowej Ujejskiej, Inspektora Generalnego
Polskiej Siły Powietrznej.

z do. T. protol. PLSK - 1.112.

D. Kr. II 2001

w. Bugt.
PLSK

Ejbside Ujyske Anne

prosi o przykazy

in in 30 rocznicę wojny organizuj

rob w mactwoske

PSK

Henryka Ciopko - (S132)

Sokul Lent 4-tyl 318 Komp.)

Kowby

i

PSK

Ujejska Krypty na
ziostna

Odzn. Sm V 202 M

1939



1945

zob.: "Ochronnicza" V 45 nr 5 (20) str. 45

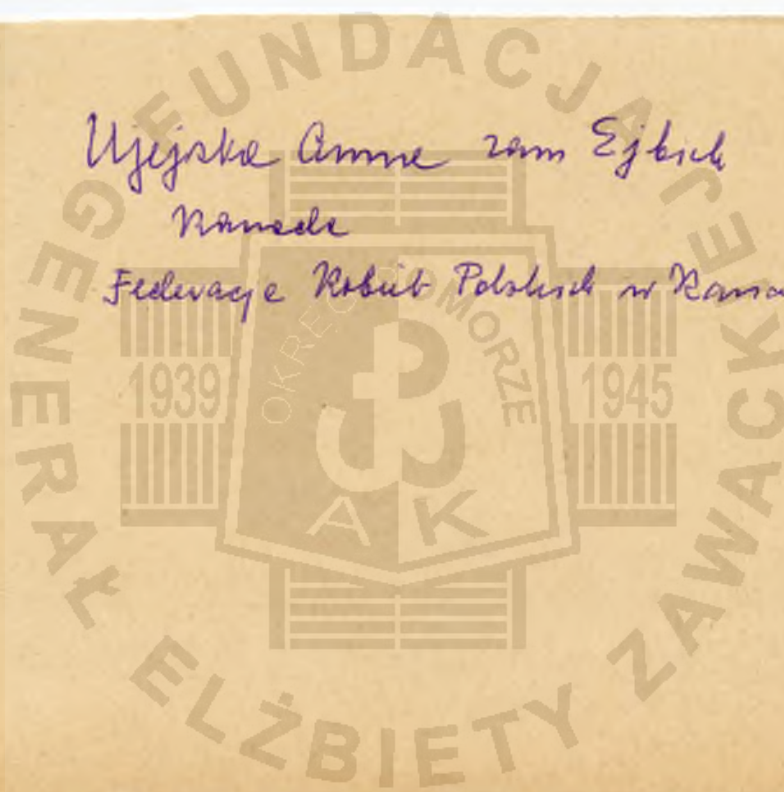
w: AP AK

Bohm '98

PLSK

Ujęta Amma zonn Ejbich
Nameda

Federacja Robot Polskich w Kanadzie



i

PLSK

UJEJSKA Anna

zam. EJBICH

zob.

Kartoteka probl., T. 1.112

K. Min'98

i

PSK

phon. Ujęjska A.

Dywizjon Wybrzeże, RAF.

Car Edward M.: Kobiety w Szeregach Polskich
Sił Zbrojnych na Zachodzie 1940-1948, w-mo 1995,
s. 58

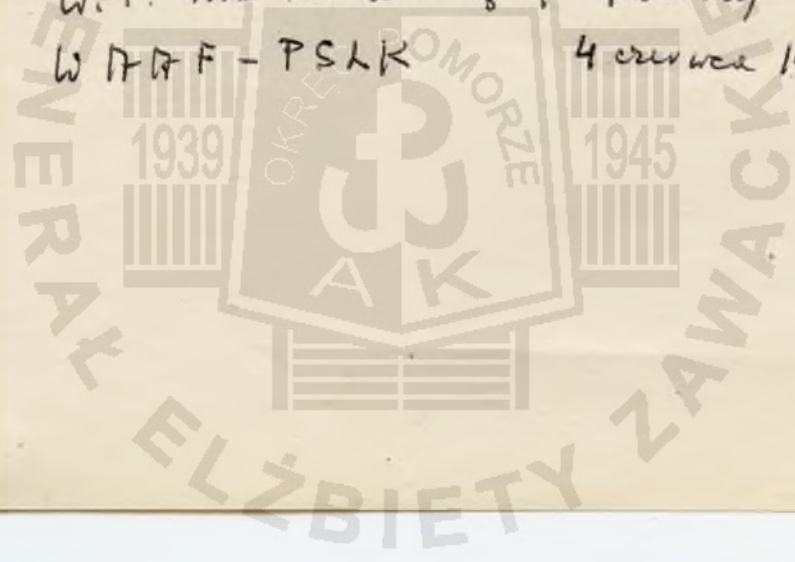
dfiz '97

Kanada

Ujirska - Ejbicki Panna z Kanady
na Parkewskij - Dnieciej first mi -
cjatorkę odstawienia w Koszyci Polowym
W. P. na ul. Dniegiej fabrycy

W P P F - P S L K

4 czerwca 1994



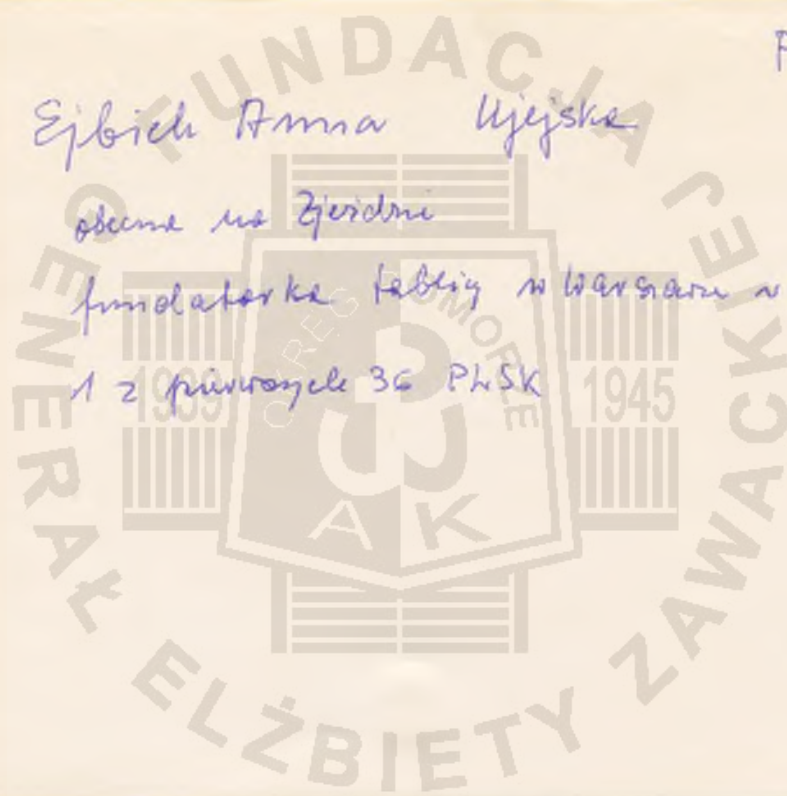
PLSK

Epicka Anna Ujejska

obecna na Zjezdzie

fundatorke fabryki w Warszawie w 1994r

1 z piwuzyce 36 PLSK



PLSK
W PPF

1
Ejbsch Anna z d. Kjejska
adres 82 Raymond Ave
Toronto, Ont M6S 2B4 Canada

12 pismenych 36 osobnosc - instruktorach
kubicech Lit Pawitomych W PPF

[ustanowily 10% wamych Lit Pawitomych, prawie
1500 kubice, bytymy na wamych stajach
na wamych Dwojznanach; 4 pilobli]

zob Lit H Dzielic - Pawitomy 2 5 x 196 (tabela)
tamie inf o ochranie tabely W PPF - PLSK
w Kuchnie Polny WP WPA ul Dimpa

82'97

a

UJEYSKA-Ejbich Anna.

adres: 1939

OKREG POMORZE

1945

Toronto Ont. MBS 2B4

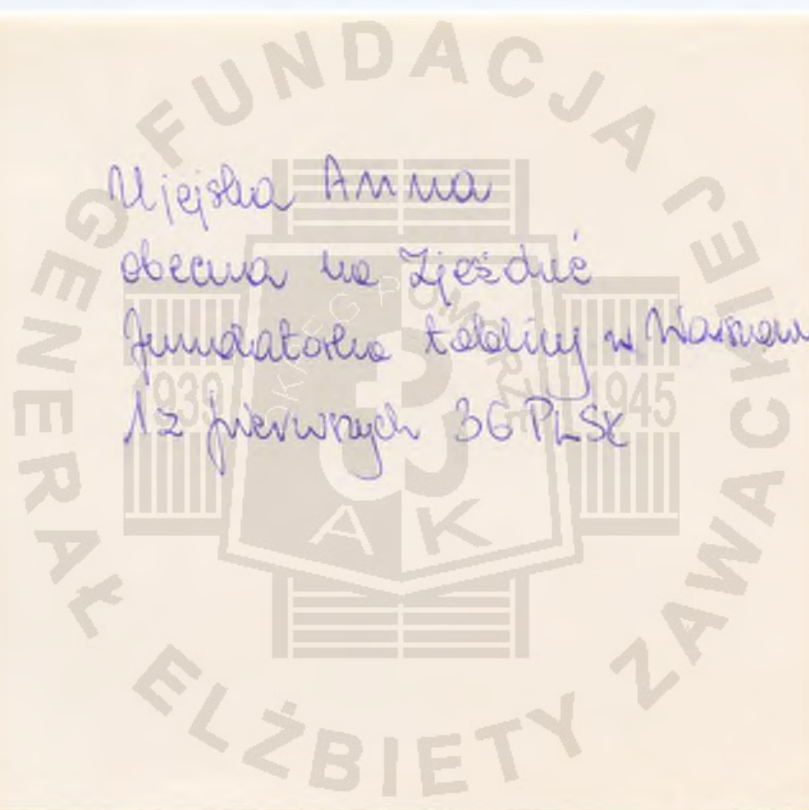
Canada

zob.:

no: teurce Paszkowska Helena T. 428/W5K

K. Nici' 98

Ad. Borytko
PLS



Miejscia Anna
obecna we Zjednoc
Fundatorke tabeliny w Warszawie w 1994r
z pierwszych 36 PLS

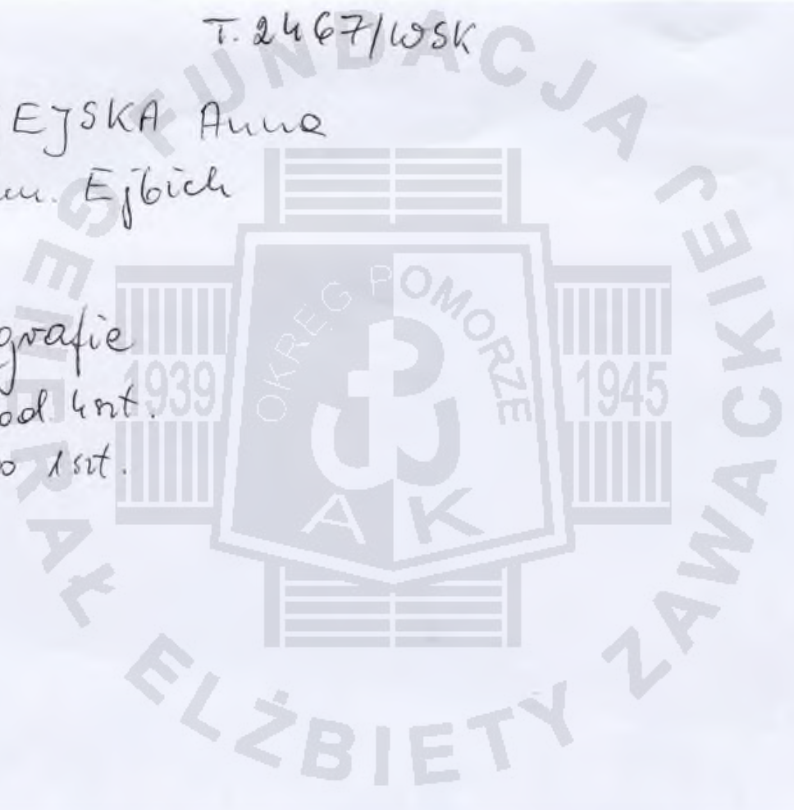
T. 2467/WSK

PLSK

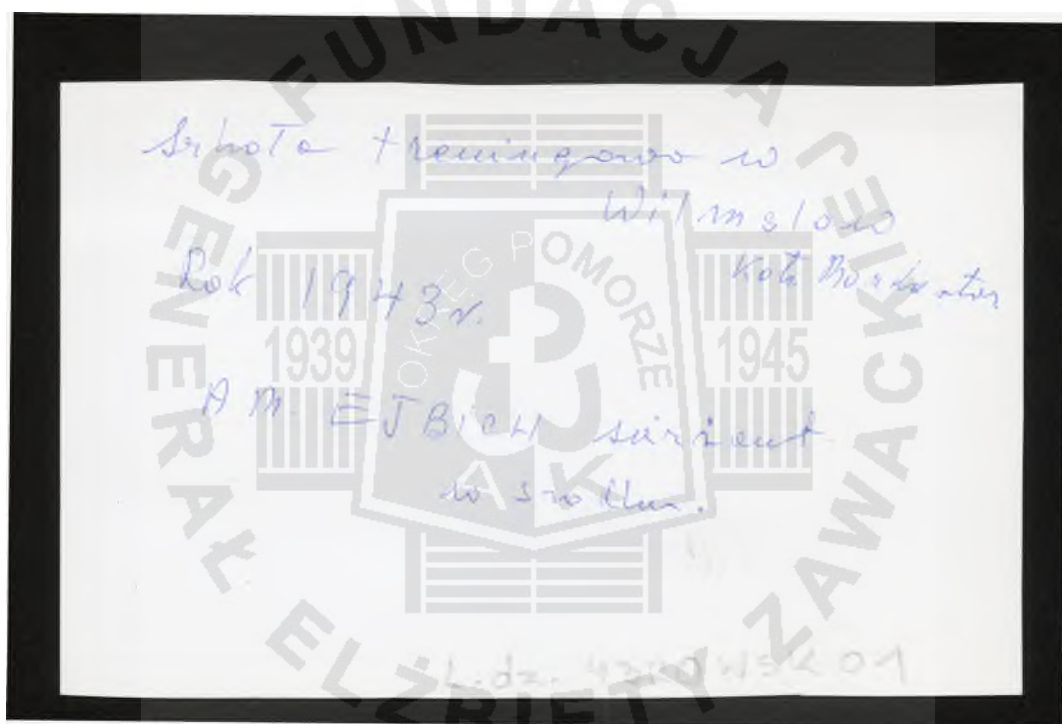
UJEJSKA Anna
zam. Ejbich

VI Fotografie

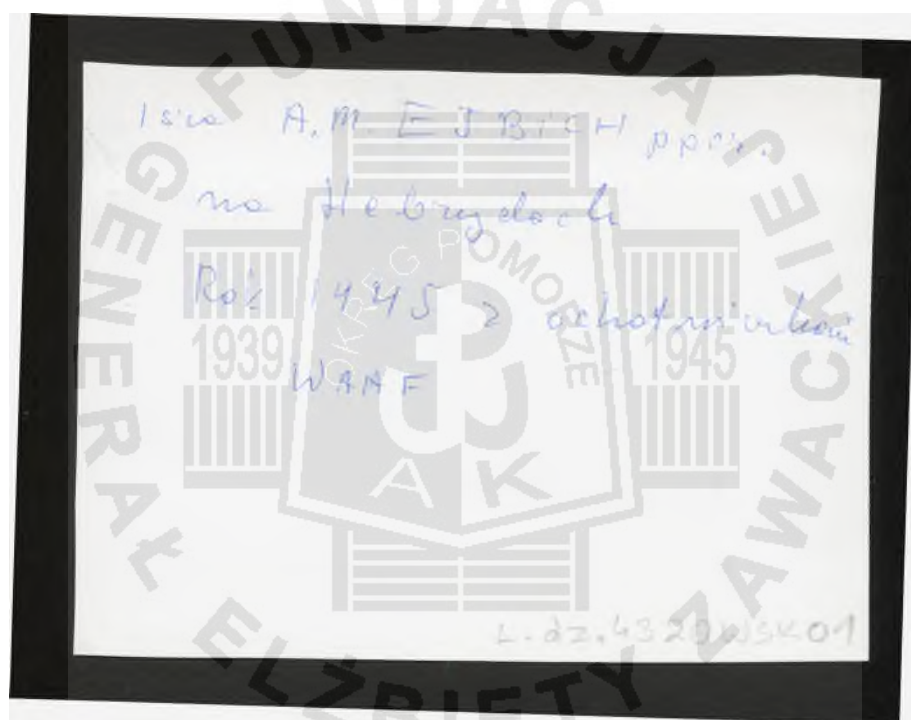
- reprod. 4nt.
- ksero 1st.



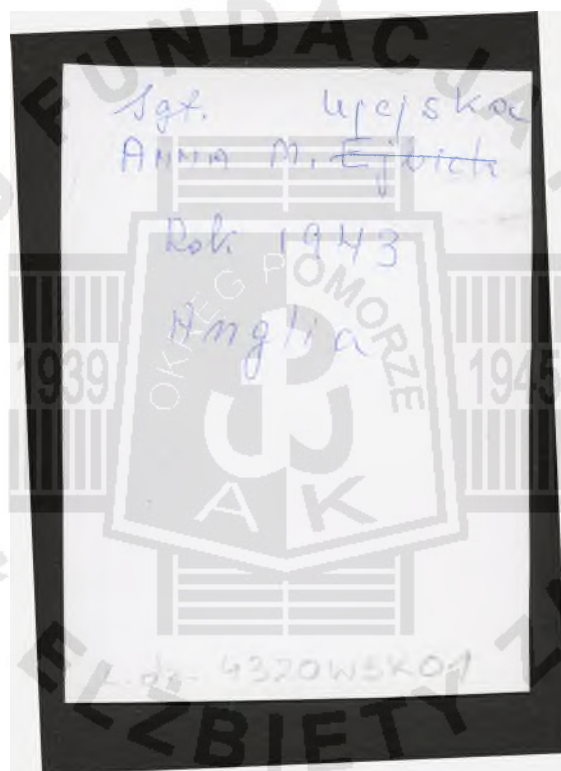












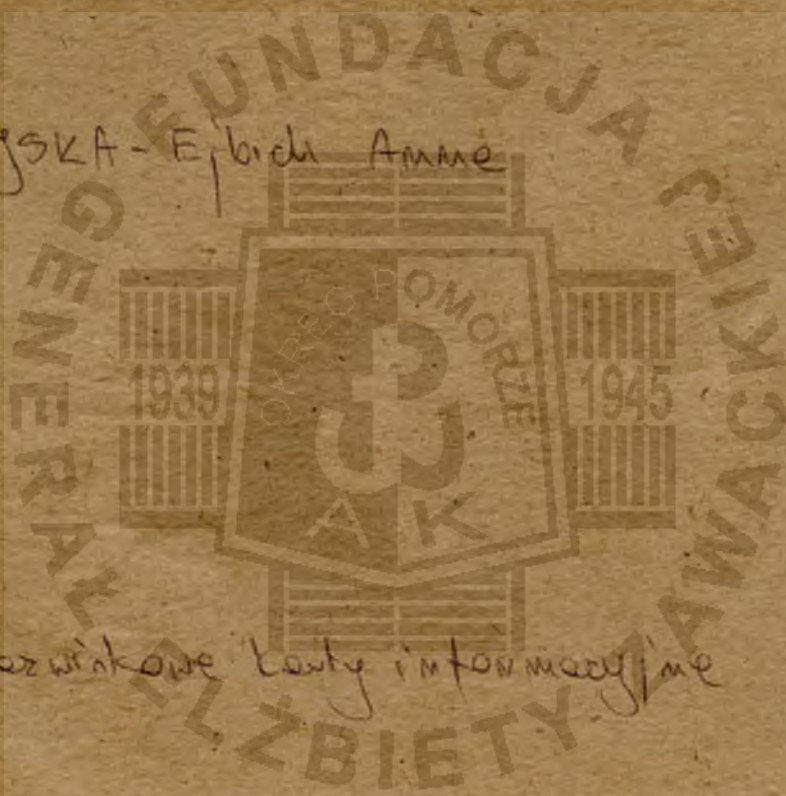


ANNA m. ^{ujsho} E. bich ppou
wzrost oficerowa
304 Dymyry'owa
Ro. 1 944
Hebrides - Hebrides
L. d. 4320 152 16. B.





UJEYSKA - E. bridi Amme



U Nazwiskowe listy informacyjne

UJEJSKA AMME

