

KAPITAN-PILOT  
STANISŁAW SKARŻYŃSKI



NA RWD-5  
PRZEZ ATLANTYK



*NA RWD 5 PRZEZ ATLANTYK*



KAPITAN-PILOT STANISŁAW SKARŻYŃSKI

NA RWD 5  
PRZEZ  
ATLANTYK



WYDAWNICTWO AEROKLUBU R. P.  
NAKŁADEM LUCJANA ŻŁOTNICKIEGO

WARSZAWA • 1934

UKŁAD KSIĄŻKI, OKŁADKĘ  
I INICJALY W DRZEWORYCIE WYKONAŁ  
*STANISŁAW O. - CHROSTOWSKI*

WKŁADKI BARWNE WYKONAŁ  
*BOHDAN NOWAKOWSKI*

DRUK I KLISZE WYKONAŁY ZAŁ. GRAF.  
*B. WIERZBICKI I S-KA, WARSZAWA*

PAPIER DOSTARCZYŁA FIRMA  
*DAWIDOWICZ I KEMPIŃSKI*

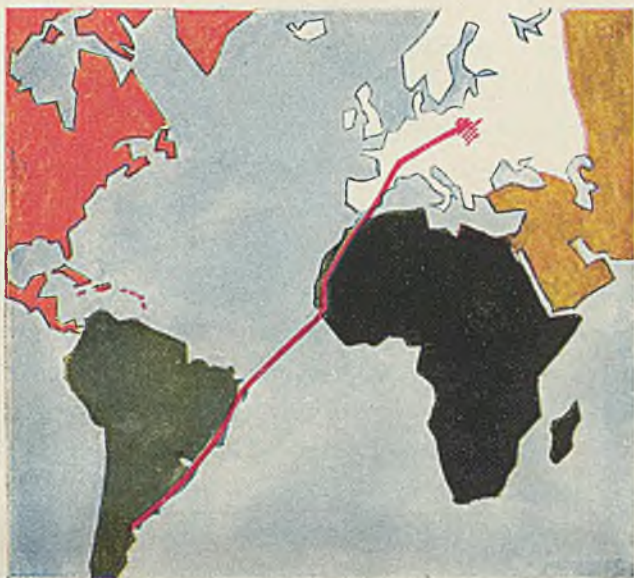
PISOWNIA WEDŁUG PRZEPISÓW  
POLSKIEJ AKADEMII UMIEJĘTNOŚCI  
WYDANIE X - 1933 ROKU

COPYRIGHT BY AEROKLUB R. P.  
WARSAW - 1934 R.

*PAMIĘCI MAJORA - PILOTA  
LUDWIKA IDZIKOWSKIEGO  
WSPOMNIENIA TE POŚWIĘCAM*







*WARSZAWA - BUENOS-AIRES.*

Przed czytelnikiem polskim kładziemy nową książkę: „Na RWD—5 przez Atlantykę“, pióra jednego z najznakomitszych naszych lotników kapitana pilota Stanisława Skarżyńskiego.

W literaturze lotniczej naszej, coraz obfitszej w związku z dokonywanymi przez nas wyczynami miary światowej — nie jest kapitan Skarżyński osobą nową. Przeciwnie — zajmuje w tej literaturze miejsce zupełnie wyjątkowe, bo skreślona przezeń w roku 1931, po olbrzymim raidzie afrykańskim książka „25.770 km ponad Afryką“ — zapoczątkowała tę gałąź naszego piśmiennictwa, otworzyła rynek dla tego typu opowieści, „odkryła“ niejako odpowiednią dla siebie, a coraz bardziej dziś liczną kategorię czytelników.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, jako nakładca pierwszej książki kapitana Skarżyńskiego, zdecydowany był i tym razem od początku dołożyć wszelkich starań, aby cenny dokument wspaniałego wyczynu atlantyckiego kapitana Skarżyńskiego został odpowiednio zachowany dla pamięci szerszych mas społecznych polskich, upatrujących w lotnictwie pola naszej ekspansji narodowej i próby nie tylko sił, ale i charakterów.

Warszawa, w listopadzie 1933.

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

*Kapitan Stanisław Skarżyński przeleciał Atlantyk na aparacie sportowym. W zwykłym ubraniu i kapeluszu wysiadł po stronie brazylijskiej — jakgdyby po spacerowym locie. Wykazał klasę sportowca i hart człowieka. Nadał wdzięk swemu czynowi, opartemu na przygotowaniu i przemyśleniu. A w tem, między innymi, leży wielkość jego czynu.*

*Gdyby nasz dzielny lotnik wystartował z afrykańskiego wybrzeża bez obmyślenia i przygotowania lotu, ot tak, na los szczęścią puścił się na fale Oceanu i doleciał, okryłby się też chwałą, byłby niezawodnie bohaterem, ale byłby też nielada szczęściarzem.*

*Nie jestem fachowym lotnikiem, nie chcę też z tego punktu widzenia wypowiadać się o przelocie Skarżyńskiego, chcę tylko podkreślić, że fakt, iż przelot był w szczegółach przestudjowany, że nie był dziełem szczęśliwego przypadku, a był udanym, wielkim i pięknym w formie wyczynem sportowym, nadaje mu głęboką wartość i imię lotnictwa polskiego służy całemu światu.*

*Skarżyński przeleciał Atlantyk szlakiem, którym od dziesiątków lat rzesze wychodźstwa polskiego przez długie tygodnie płynęły okrętami szukać zarobku i warunków bytowania na obcej ziemi, na ziemi, której dziewicza przyroda wymagała pracy od podstaw. Dziś w krajach Ameryki Południowej mamy osadnictwo polskie, które stanowi poważny czynnik gospodarczy i kulturalny, kierując tem samem zainteresowania i uczucia Polaków na drugą, a tak odległą stronę Atlantyku. Skarżyński swoim lotem złączył ich z nami, skrócił odległość, zbliżył ich do nas i nas do nich, spełnił to zadanie, którego ani szybkobieżny okręt, ani telegraf, ani nawet telefon przez Ocean spełnić nie mógł. Skarżyński dopiero stał się żywym łącznikiem, który długie, długie łańcuchy skuł w jedno ogniwo.*

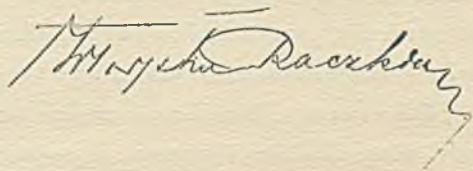
*Jako Prezes Rady Organizacyjnej Polaków z Zagranicy popłynąłem szlakiem Skarżyńskiego w miesiąc po nim, dotarłem do naj-*

dalszych osiedli polskich i przekonałem się, jak wielkie wrażenie na naszych rodakach za Oceanem wywarł jego czyn. Widziałem jak ten bohaterki przelot podniósł dumę narodową i dodał ducha do dalszej, prowadzonej w łączności z Macierzą, pracy.

U przedstawicieli tych narodów, wśród których nasi osadnicy znaleźli możliwość rozwoju i stworzenia polskich osiedli, odczułem nie mniejszy podziw dla czynu Skarżyńskiego i przekonałem się, jak jego przelot spopularyzował tam imię Polski i rozniecił zainteresowanie możliwościami współpracy z Polską. Z dumą mogę stwierdzić, że czyn Skarżyńskiego chwałą okrył imię Polski w oczach narodów Ameryki Południowej.

Wspomnienia kpt. Skarżyńskiego pochodzą z pod pióra wzorrogo obywatela, nieskazitelnego człowieka i żołnierza; te osobiste wartości Autora bardziej jeszcze podnoszą znaczenie jego bohaterkiego przelotu. Z kart książki bije taka szczerość i prostota, że czytelnik sam odczuje, jak o sławę Ojczyzny, a nie o własną walkę Skarżyński z żywiołem, przebijający się przez przestworza nad Atlantykiem.

Kto weźmie tę książkę do ręki, winien zdawać sobie sprawę, że jest to epopea czynu Polaka, który sławę Odrodzonego Narodu rozniósł po obu półkulach. Młodzież na tej książce będzie kształtować w sobie siłę woli, polot ideału, śmiałość, ale i dojrzałość decyzji, a także zrozumienie, że sięganie po imię bohatera Polak dokonuje z prostotą i „klasą“, co imieniu naszemu nadaje w szerokim świecie właściwy wdzięk i urok.



## *Kochany Kapitanie!*

*Tak się jakoś stało, dzięki zrządzeniom ślepego losu, że ja stary, a w każdym razie starzejący się kawalerzysta, postanowiłem dosięść nowego rumaka morsko-kolonjalnego. — I to nie importowanego z której z większych lub mniejszych ościennych, czy dalej położonych potencyj morskich, lecz naszego własnego, nieźle już podpasionego na gdyńskim obroku, — konika polskiego. A wszystkiemu winna historia...*

*Myślałem więc sobie, wertując jej surowe i niejednokrotnie pożółkłe stronicę, o miejscu jakie zajmowała na świecie Polska ostatnich Piastów, wszystkich Jagiellonów, Batorego, a nawet Wazów, piąłem się w górę wraz z Państwem i Narodem, wgłębiając się w dzieje Najjaśniejszej Rzeczypospolitej XV, XVI i pierwszej połowy XVII stulecia, aby dojść wreszcie do tej równi pochyłej, po której staczał się Naród przez długie lata w przepaść równie długiej, a bardziej jeszcze haniebnej i beznadziejnej niewoli.*

*Poprzez krwawe i ofiarne walki kilku pokoleń najbardziej miłujących Ojczyznę obywateli, szła Polska ku Wolności, zrealizowanej potężnym trudem i nadludzkim wysiłkiem Józefa Piłsudskiego.*

*Wielki Wódz nauczył nas marzyć i chcieć.*

*Nauczył nas również tworzyć i budować.*

*Gdy zastanawiam się nad Polską dzisiejszą i porównuję ją z dawną, z najlepszych okresów historycznych, nie mogę oprzeć się wrażeniu, że zmaleliśmy, skurczyliśmy się i skarleli nietylko na świecie, ale nawet w Europie.*

*Inne narody, duże i najmniejsze nawet, poszły na świat i nowe lądy, niosąc kulturę i panowanie swych synów i dążąc do otrzymania*

nia właściwego udziału w dobrach ziemskich, jakimi łaskawy Pan Bóg ludzkość dość hojnie obdarował.

My, z uporem, jak to mówią, godnym, lepszej sprawy, pozostaliśmy w Europie.

Liczne zaś dzieci narodu posłaliśmy w świat, by byli sługami sług zdobywców.

Gdzieś się zatraciła ambicja, a dążenia mocarstwowe stały się jakgdyby pustym dźwiękiem, bezmyślnie powtarzanym na uroczystościach narodowych.

Doszliliśmy zresztą również do niesłychanej nędzy na wsi i w mieście, do najniższego zarobku na głowę ludności, grupując się poza Finlandją, Węgrami, Łotwą, Estonją, Rumunją, Jugosławją, Litwą, a wobec innych państw stając się prawdziwymi i bezsprzecznymi nędzaczami.

I karlejemy dalej, wsłuchani w beznadziejne narzekania na „brak konsumpcji wewnętrznej spowodowany nędzą w kraju“, „brak rynków zbytu“, „brak pracy“ i t. d. i t. d.

Jedyna produkcja, jedyny eksport na miarę światową, jakimi pochwalić się możemy, to tłumy ludzkie, których eksportowaliśmy około 7 milionów, co wobec 32-miljonowej ludności w Polsce jest liczbą, niezastępującą na lekceważenie.

Czy mamy nadal produkować sługi sług zdobywców, ludność dla innych, obcych rasą, językiem, kulturą, suwerennych narodów?

Czy może posiadamy prawo pracą wytrwałą dążyć do zmiany tych niezbyt zaszczytnych i korzystnych dla nas warunków?

Taką wydała mi się, Panie Kapitanie, rzeczywistość polska, dlatego otworzyły się przed oczyma mojemu dalekie szlaki morskie i lądy, na których pulsuje mocne życie, niejednokrotnie wysiłkiem rodaków naszych wzmacniane. Dlatego też postanowiłem dosięść rumaka morsko-kolonjalnego.

*I począłem szukać Polski nietylko w Europie, lecz na świecie całym, równej pod każdym względem wielkim historycznym narodom.*

*Nad oceanem warczał potężnym triumfalnym głosem motor polskiego samolotu, dzięki pańskiemu hartowi ducha, Kapitanie.*

*Z myślą utkwioną w wielką przyszłość Polski, z nerwami do ostatnich granic napiętymi, w szalonym wysiłku woli zdobywał Pan nowy rekord, nowe dla Rzeczypospolitej Zwycięstwo.*

*Ze zwycięstw takich, pełnych bohaterstwa i ofiary, spływają na Naród otucha i wiara, że nie spadliśmy jeszcze na najniższy poziom, że wolno nam marzyć o rekordach — pierwszeństwach i realizować je w coraz pełniejszym zakresie.*

*Ale Pan, Kapitanie, postanowiłeś inicjatywą głęboką zatoczyć szersze koła.*

*Idąc na podbój żywiołu powietrznego, wybrałeś się z Polski do nowej ziemi, gdzie liczne rzesze Polaków się znajdują, gdzie polska rozlega się mowa. Drogą powietrzną, niezupełnie jeszcze przez człowieka ujarzmioną, połączyłeś Polaków „starokrajskich“ z Polakami za morzem, obejmując jednych i drugich swą myślą serdeczną, wolą zdecydowaną i ramion siłą niespożytą.*

*Jednym i drugim dodałeś otuchy, rozżarzyłeś wiarę w lepsze jutro, godne jagiellońskich złotych czasów. — Pokazałeś, że rekordów — pierwszeństw szukać musi Polska, jak inni — na świecie całym, który dla ludzkości, dla narodów nie jest przecież zbyt duży.*

*Panie Kapitanie, znam Pańską skromność, równą wybitnej odwadze i wielkiemu charakterowi, ale niech mi będzie wolno, w imieniu tych wszystkich, którzy marzą o Polsce w pierwszych szeregach wolnych narodów świata, złożyć Panu nietylko z głębi duszy płynące podziękowanie, lecz również zapewnienie, że tej*

gorącej otuchy, jaką Pan czynem swoim, naplnił serca nasze, nie  
zmarujemy, gdyż spotęgowała się nasza wiara w Polskę naprawdę  
mocarstwową, konkurującą w szlachetnem współzawodnictwie  
z najpierwszemi państwami świata.

*Wielki Wódz nauczył nas marzyć, chcieć, tworzyć i budować...*

*Skarżyński — R. W. D. 5.*

*Niech nam Pan wierzy, Kochany Kapitanie, że tak jak Pan,  
gotowi jesteśmy oddać życie i zdrowie w służbie Wielkiej Idei.*

*Warszawa, listopad 1933.*

*Gustaw Orlik-Dresner*



*Lotnictwo wtedy jest silne, kiedy ma dobrych pilotów i dobre maszyny.*

*Ale wtedy dopiero zaczyna być wielkie, kiedy ma swoją legendę. Kapitan Skarżyński jest jednym z twórców legendy polskiego lotnictwa. Dlatego jego prosta książka jest lekcją wielkości.*

A handwritten signature in black ink, reading "J. Skarżyński". The signature is written in a cursive, flowing style with a small flourish at the end.



*Od paru lat przyjął się w Polsce zwyczaj, że powracający z dalekiej wyprawy lotnik, poza sprawozdaniem składanem swym władzom lotniczym, drugie, ujęte w formę książki, składa swemu społeczeństwu.*

*Piękny ten zwyczaj umacnia więź łącząca społeczeństwo z lotnictwem i sprawia, że lotnictwo, które nie jest wszak wycinkiem zagadnienia komunikacyjnego, a potężną i kształtującą współczesne pokolenia ideą — zyskuje w literaturze reprezentację mu należną, przez opowieści skreślone własną ręką aktorów tych wielkich spraw, jakie rozgrywane są dziś w powietrzu.*

*Gdy znaczenie brawurowego lotu i płynące stąd znaczenie opowieści kapitana Skarżyńskiego zostało już dostatecznie oświetlone w poprzednich przedmowach do niniejszej książki — dorzucamy do nich jeszcze nasze gorące życzenia dla jej Autora i wielkiego lotnika, by w tym serdecznym stosunku, jaki stale zacieśnia się między nim, a przepojonem ideą lotniczą społeczeństwem, — znalazł oparcie i impuls do następnych wielkich zamierzeń, godnych „Afrykańczyka“ z roku 1931 i zdobywcy Atlantyku z roku 1933.*

*Jeruzalimski.*

# O D A U T O R A



**B**IORE DO RĘKI PIÓRO W TEM PRZEŚWIAD-  
czeniu, że muszę spełnić ciężki obowią-  
zek opisania tego, co przeżyłem i widzia-  
łem. Zasadniczą moją rolą jest latanie,  
ale sprawia mi ono taką przyjemność,  
że nie mogę go w żadnym razie uważać  
za obowiązek. Co innego — rola „pisa-  
rza“. Jest ona ciężka i trudna, zwłaszcza dla mnie, a to z wielu  
przyczyn, które pokrótce poruszę.

Czuję się bardziej powołanym do władania drążkiem sterowym,  
niż piórem, a tymczasem muszę pisać i to nie jako obserwator  
zdarzeń, ale jako główny aktor. Mogę więc być podejrzewany o brak  
objektywizmu.

Dalsze trudności wynikają z treści i przeznaczenia książki.  
Chciałbym bowiem, aby przemawiała ona w pierwszym rzędzie do  
młodzieży, do tych marzycieli i zapalonych głów, z których sze-  
regów wyjdą bojownicy o panowanie nad żywiołem, o zwycięstwo.  
W związku z tem już słyszę głosy starszych czytelników, zarzuca-  
jące mi zbytnią naiwność w przedstawianiu sprawy.

To jeszcze nie wszystko!

Piszę dla szerokich mas, a więc muszę uprzystępnąć i popularyzować fachowe zagadnienia lotnicze — znudzi to moich kolegów. W locie zdobyłem pewne doświadczenia fachowe, którymi chciałbym podzielić się z kolegami — to znudzi laików. Słowem każdy, kto weźmie tę książkę do ręki będzie miał do mnie o coś pretensję. Wiem o tem z doświadczenia, bowiem, kiedy ukazała się moja książka p. t. „25770 km ponad Afryką“, zarzucano mi naprzykład, że zbyt szeroko rozwodziłem się nad ilością bielizny i innych zabranych w drogę drobiazgów. Tymczasem sprawa ekwipunku bynajmniej nie jest błaha i wiele nagłowiliśmy się wtedy z kpt. Markiewiczem przy ustalaniu spisu potrzebnych rzeczy. Samolot nie jest omnibusem, który można zapchać bagażami, a trzeba jednocześnie być przygotowanym na wszelkie możliwości.

To jeszcze nie wszystko!

Najłatwiej nawiązać porozumienie z czytelnikiem, kiedy podchodzi się do tematu od strony humorystycznej, a trudno mi pozwolić sobie na to w tej książce, ze względu na zbytnią drażliwość niektórych ludzi po drugiej stronie równika. Gdy się wymienia nazwiska — to nie wolno zbyt szczegółowo charakteryzować osób, aby się im nie narazić, choć i tak nie uniknę tego, choćby przez przypadkowe opuszczenie kogokolwiek w opisach. Wskutek tych ostrożności książka nabiera cech referatu i staje się suchą.

I na zakończenie jeszcze jedna poważna trudność. Lot przez Atlantyk — to przecież „sensacja“! Niejeden czytelnik, biorąc książkę do ręki pomyśli: „No, no! Sam jeden w ciemną noc nad wodą i to dużą wodą!... To musi być bardzo ciekawe!...“ A tymczasem zupełny brak sensacji, brak mrozących krew w żyłach wrażeń i wyrażeń! Zbyt prosto ujmuję kwestję latania i uważam je za zbyt bezpieczne, aby mieć jakieś straszne przeżycia. Zda-

rzają się tylko krytyczne chwile wtedy, gdy się ryzykuje. Piszę o tem nie dlatego, żeby uchodzić za bohatera bez trwogi. Nie wierzę w istnienie takich bohaterów. Ważne jest tylko to, jak się człowiek ustosunkowuje do naturalnego uczucia strachu. Ja ośmię, gdy znajduję się w krytycznem położeniu, staram się wmówić w siebie, że nie warto przejmować się i martwić, gdyż to tylko może pogorszyć sprawę i skupiam całą uwagę na możliwość praktycznego zaradzenia złu. Przy stałej pracy można dojść do całkowitego panowania nad sobą. Nazywam to niedopuszczaniem do siebie wrażeń.

Naturalnie trzeba *wierzyć w powodzenie*, a przed rozpoczęciem przedsięwzięcia dobrze je przestudjować, nie zapominając o środkach ostrożności, jednym słowem — rozważyć wszystko na zimno.

Dzięki temu „niedopuszczaniu wrażeń“ lot nietylko nie męczył mnie fizycznie i nerwowo, ale przeciwnie — świetnie uspasabiał, natomiast męczyły mnie bardzo wszystkie uroczystości i przyjęcia, gdyż były zbyt serdeczne i wzruszające, aby ich nie przeżywać. W takich chwilach człowiek mięknie, tembardziej, jeśli zaskoczyły go niespodziewanie.

Kończąc ten nieco przydługi wstęp składam podziękowanie wszystkim tym (wymienionym i niewymienionym w książce), którzy przyczynili się do realizacji lotu, jak i tym, którzy tak serdecznie mnie witali i przyjmowali na obu półkulach.



# PRZYGOTOWANIA



**Z**ACZYNAM SWOJE WSPOMNIENIA O LOCIE przez Atlantyk, sięgając do czasów dość dawnych, odległych o kilkanaście lat. Daję krótki rys autobiograficzny, aby wyjaśnić w jaki sposób dostałem się do lotnictwa, aby na przykładzie swych ciężkich przeżyć dać dowód młodym czytelnikom,

że droga do celu wiedzie przez kształcenie charakteru i woli i przez przygotowanie do walki z przeciwnościami.

W dn. 16 sierpnia 1920 r., walcząc w szeregach 29 pułku Strzelców Kaniowskich pod Radzyminem, zostałem ranny w nogę odłamkiem granatu. Rana nie była bardzo poważna, ale wdało się zakażenie krwi, a potem nastąpiły inne komplikacje i w rezultacie musiałem przebyć dwa i pół roku w szpitalu.

Okres ten był okresem ciężkiej walki o to, czy pozostanę wśród zdolnych do normalnej pracy, czy też zostanę inwalidą. Choć lekarze nie mieli już nadziei, choć z bólem moralnym, większym od fizycznego przeczytałem swe nazwisko na liście oficerów, mających iść do rezerwy — jednak nie straciłem wiary, — przeciwnie, zawzięłem się i postanowiłem walczyć do końca.



Znalazłem świetnego chirurga i człowieka o złotym sercu ś. p. płk. Latkowskiego, który zrobił z moją nogą to, czego dotychczas chirurgji światowej nie udawało się osiągnąć. Wyłatał mnie tak, że mogłem jeszcze mieć pretensje do służby w szeregach armji, ale w kancelarji. Nie odpowiadało mi to zupełnie. Chciałem pełnić służbę w linji i postanowiłem przenieść się do lotnictwa.

Lotnictwem interesowałem się oddawna. Jako studenta politechniki zaciekawiała mnie szczególnie budowa samolotów. Sam przedtem nie latałem, patrząc zawsze z obawą i respektem na cyrkowców powietrznych i nie przypuszczając nawet, że kiedyś zostanę pilotem. Mimo to, gdy otworzyła się przedemną jedyna możliwość służby w linji — lotnictwo — zdecydowałem się odrazu. Ale urzeczywistnienie zamiarów nie przychodzi łatwo. Musiałem rozpocząć walkę z tymi, którzy dotychczas starali się o poprawę mego zdrowia, t. j. z lekarzami, bowiem uważali mnie nadal za kalekę.

Chciałem jednak pokazać, że mimo twierdzeń, iż na zawsze pozostanę inwalidą i nigdy nie odzyskam zdolności do służby linjowej — będę jeszcze służyć w linji. Chciałem pokazać tym przyjaciółom, którzy mi radzili usunąć się („przecież swoje już zrobiłeś“), wziąć działkę ziemi na kresach i łapać rybki, że jeszcze jednak przydam się na coś.

Wcześniej zetknąłem się z twardą zaprawą do życia — ze szkołą żołnierską — i dzięki temu przeciwności nietylko nie zrażały mnie, lecz przeciwnie podniecały do walki. Podstawą powodzenia jest wiara w osiągnięcie wyraźnie wytkniętego celu.

Rok cały trwały usilne zabiegi i starania i wreszcie dostałem się do szkoły pilotów. Będąc w lotnictwie przez długi czas nie mogłem oswoić się z tem wielkiem szczęściem, że jestem znowu zdolny fizycznie do pełnienia służby w linji.

---

Atlantyk! Kto z nas lotników nie marzył o jego zdobyciu!

Marzyłem i ja już oddawna, ale o tych marzeniach nie będę wspominał, gdyż były nierealne. Gdy w r. 1931 leciałem wraz z kpt. Markiewiczem wzdłuż wybrzeży Atlantyku w Afryce — marzenia te odżyły. Oczy mimowoli zwracały się w stronę oceanu, który kusił gładką, spokojną powierzchnią, rozpostartą pod błękitem nieba.

Wiedziałem jednak, że po niepowodzeniach prób zdobycia Atlantyku przez naszych kolegów, władze odrzucą mój projekt i nikt nie weźmie na siebie oficjalnie tak ciężkiej odpowiedzialności przed społeczeństwem. Postanowiłem zatem zacząć z „innej beczki“ — starać się o samolot do rekordu. Rozchodziło się o pobicie rekordu w linii prostej bez lądowania, przyczem zdecydowałem wybrać taką trasę, aby być niedaleko Atlantyku. Naturalnie myślałem o samolotach turystycznych.

Aby zapewnić sobie uzyskanie maszyny należało się zwrócić do Szefa Departamentu Lotnictwa Cywilnego ppłk. Filipowicza. Uchwyciłem wreszcie odpowiedni moment. Było to w maju 1932 r. w Radomiu, na bankiecie z okazji poświęcenia lotniska. Przedstawiłem swój projekt i otrzymałem przyrzeczenie, że samolot dostanę. Z wyborem samolotu radził ppłk. Filipowicz zatrzymać się do wyników Challenge'u.

Będąc z oddanym mi przyjacielem mjr. Jungravem w Rhön (Niemcy) w sierpniu 1932 r. na zawodach szybowcowych zwierzyłem się mu ze swych zamiarów, toteż w późniejszych przygotowaniach pomoc jego bardzo mi się przydała.

Ponieważ Liga Morska i Kolonialna pomogła mi bardzo w locie afrykańskim, więc i teraz zwróciłem się do jej prezesa gen. Orlicz-Dreszera, wielkiego miłośnika lotnictwa, o pomoc. General bardzo chętnie objął protektorat nad lotem, mając tylko jedną

do mnie pretensję, że się wybieram na jednomiejscowym samolocie i że nie może przez to lecieć wraz ze mną przez Atlantyki.

Gdy przedstawiłem swój projekt kochanym „Erwudziakom“ zapalili się do niego bardzo.

Zaczęliśmy zastanawiać się z inż. Wędrychowskim (dyrektor Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych, produkujących samoloty RWD) oraz z konstruktorami inż. Rogalskim i inż. Drzewieckim nad wyborem samolotu i po dokładnem rozważeniu za i przeciw przyszliśmy do przekonania, że najlepiej do takiego lotu nadaje się RWD 5, ponieważ dawał możliwość zabrania dużego obciążenia przy dobrej przeciętnej szybkości, a dzięki małej wadze, nieprzekraczającej 450 kg. mógł być zaliczony, po skasowaniu drugiego siedzenia, do II kategorii samolotów turystycznych.

Na zasadzie postanowień F. A. I. (Federation Aeriennne Internationale), do którego należą 34 państwa, samoloty turystyczne zostały podzielone na następujące kategorie:



Inż. J. Drzewiecki, inż. J. Wędrychowski, inż. St. Rogalski, inż. St. Wigura.

- I — wielomiejscowe o wadze do 560 kg.
- II — jednomiejscowe „ „ „ 450 „
- III — wielomiejscowe „ „ „ 280 „
- IV — jednomiejscowe „ „ „ 200 „

Gdy po wyborze samolotu złożyłem podanie do Szefa Departamentu Aeronautyki płk. Rayskiego, prosząc o zezwolenie na dokonanie próby pobicia rekordu długości lotu bez lądowania, otrzymałem nietylko pozwolenie, lecz również obietnicę pomocy fachowej i pieniężnej.

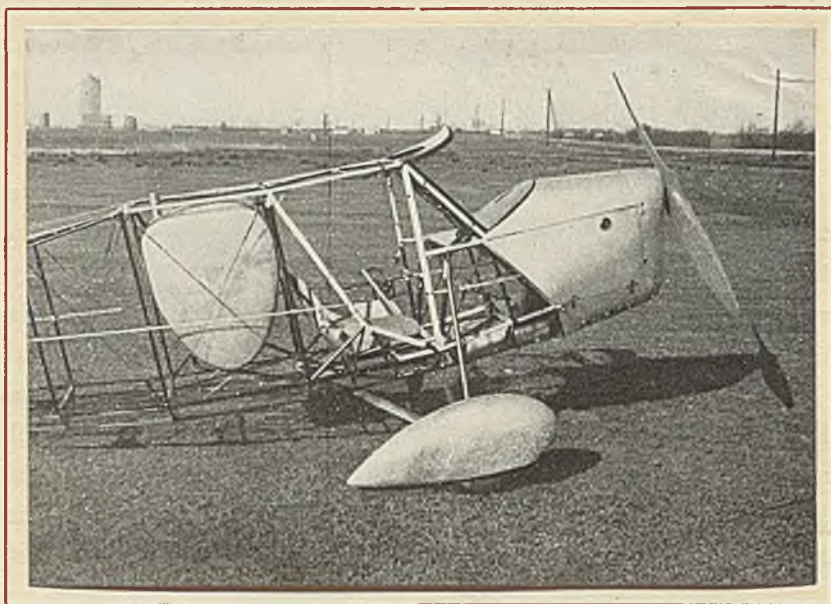
Zamiarem moim było połączenie przelotu przez Atlantycką z rekordem, pod całkowitą kontrolą komisji sportowej, co było zupełną nowością w lotach transatlantyckich. Dotychczas dokonali przelotu nad Południowym Atlantykiem na samolotach turystycznych — Hinckler i Mollison, ale ponieważ lecieli na samolotach I kategorii z obsadzonem tylko jednym miejscem, więc loty ich nie mogły być sklasyfikowane. Nadmienię jeszcze w zakończeniu tych rozważań, że RWD 5 był najmniejszym i najłżejszym z samolotów, które przebyły Atlantycką.

Przełot taki wymaga odpowiednich studjów i przygotowań. Pierwszym etapem były studia teoretyczne, do których mapy i książki z materiałem informacyjnym przywiózł mi z Paryża dyr. Wędrychowski. Przy studjach klimatyczno-meteorologicznych służył swoją fachową pomocą mag. Niemczewski z Głównej Wojskowej Stacji Meteorologicznej<sup>1)</sup>.

Załatwieniem formalności związanych z próbą pobicia rekordu zajął się ze zwykłą swą energją ppłk. Kwieciński, sekretarz generalny Aeroklubu R. P. wraz z inż. Kwaśniakiem i inż. Polturakiem, którzy wielokrotnie służyli mi radą i pomocą.

---

<sup>1)</sup> Warunki przelotu przez Atlantycką omawiam szczegółowo na innem miejscu.



RWD 5-bis w budowie.

W końcu marca 1933 r. samolot był wykończony i otrzymał znak rejestracyjny SP—AJU.

Po oblataniu samolotu i skompletowaniu ekwipunku miałem zamiar startować dn. 7 kwietnia razem z ppłk. Kwiecińskim i kpt. Hirszbandtem, którzy udawali się na RWD 5 do Casablanki, by stamtąd podjąć lot algiero-marokański. Jednakże nie udało mi się rozpocząć lotu w oznaczonym terminie. Władze przełożone zażądały dokładnego zbadania samolotu przez Instytut Badań Techniczno-Lotniczych. Wyznaczona przez płk. Karpińskiego specjalna komisja zabrała się bardzo intensywnie do pracy. Podczas prób samolot był pilotowany kolejno przez por. Pronaszkę, inż. Grzeszczyka i przeze mnie.



RWD 5-bis.

Badano bardzo dokładnie zachowanie się samolotu przy startach i lądowaniach z coraz to większym obciążeniem, przeciętną szybkość i zużycie paliwa na godzinę lotu. Z polecenia komisji przeprowadzono szereg drobnych zmian i udogodnień, a dn. 15 kwietnia w Wielką Sobotę wystartowałem do najważniejszej z tych prób — do 10-cio godzinnego lotu.

Pogoda, jak zwykle u nas na przedwiośniu, była zła. Niskie chmury, przejściowe deszcze i porywiste gwałtowne wiatry. Jeżeli w czasie takiej pogody samolot zda egzamin ze swej sprawności można śmiało odbywać na nim ryzykowne przeloty.

A RWD 5, mający zresztą już ładną przeszłość za sobą, zdał egzamin doskonale. Przy starcie oderwał się od ziemi z wielką

łatwością i szybko nabierał wysokości. Dobrze reagował na stery i bez wysiłku mogłem parować silne rzucanie. Osłonięta szybami limuzyna nie dopuszczała wiatru, ani deszczu. W kabinie było ciepło i zacisznie. Pomimo fatalnej pogody lot sprawiał dużą przyjemność i nie męczył mnie wcale.

Po dziesięciogodzinnem locie nad Polską wylądowałem o godz. 18-ej na lotnisku mokotowskim, pokrywając przestrzeń 1650 km. i uzyskując przeciętną szybkość 165 km/g. bardzo dużą, zważywszy, że miałem silne wiatry przeciwne lub boczne. Po locie nie czułem najmniejszego zmęczenia, pomimo to udałem się do lekarza, mjr. dr. Krzyczkowskiego, aby mnie zbadał.

Rezultat badania potwierdził moje dobre samopoczucie: — tętno, oddech i reakcja źrenic były normalne.

Długą debatę wywołała kwestja, czy zastosować do samolotu zbiorniki z natychmiastowemi opróżniaczami. Zaprotestowałem przeciwko temu stanowczo. Waga samolotu po dokonaniu drobnych przeróbek i zamontowaniu drugiej busoli wynosiła 446 kg., a więc tylko 4 kg. poniżej normy. Wbudowanie zbiorników z opróżniaczami mogłoby spowodować przekroczenie dopuszczalnej wagi, a więc pozbawiłoby lot przez Południowy Atlantyk charakteru rekordowego, natomiast zwiększenie się bezpieczeństwa było bardzo problematyczne. Zbiorniki takie spełniłyby rolę pływaków, utrzymujących samolot na wodzie, tylko w tym wypadku, gdyby po wypuszczeniu benzyny można je było hermetycznie zamknąć, a jest to niemożliwe do uskutecznienia, gdyż przy otwarciu zamknięć uszczelnienie z kauczuku i szellaku odrywa się. Wielodniowe utrzymywanie się na wodzie samolotu Hausnera nie jest argumentem za stosowaniem opróżniaczy, gdyż Hausner, opuścił się na fale oceanu po wyczerpaniu zapasu paliwa, a więc miał zbiorniki szczelnie zamknięte.

Drugim względem przemawiającym przeciw opróżniaczom, było to, że wypuszczanie benzyny przy źle pracującym silniku napewno spowodowałoby pożar samolotu, udaremniając wszelką możliwość ocalenia.

Trzeci i ostatni wzgląd był ten, że po 3 godzinach lotu, a więc po zużyciu 75 ltr. benzyny, samolot już mógł się unosić na falach. Udało mi się przekonać członków komisji temi argumentami. Dn. 20 kwietnia stwierdzono protokularnie, że samolot nadaje się do lotów długodystansowych. Wieczorem tegoż dnia wręczyłem odpis protokołu komisji gen. Orlicz-Dreszerowi, który bardzo interesował się przebiegiem badań i był obecny przy niektórych próbnym lotach.

W wyniku orzeczenia komisji otrzymałem pozwolenie na podjęcie rekordowego lotu. Pozatem gen. Orlicz-Dreszer udzielił mi szczegółowych instrukcyj w sprawie propagandy wśród naszego wychodźstwa w Brazylii i Argentynie.

Po ostatecznem ukończeniu przygotowań oznaczyłem start z Warszawy na dzień 27 kwietnia.

O przygotowaniach do lotu było cicho i głucho w całej prasie. Nieliczna grupka wtajemniczonych w mój zamiar nie udzielała nikomu informacji, stosując się do moich prośb. Uważam — jak to już zaznaczyłem w książce o locie afrykańskim — wszelki rozgłos dokoła przygotowywanego dopiero przedsięwzięcia nietylko za zbyteczny, ale za szkodliwy. Dziesiątki przyczyn mogły się złożyć na to, żeby lot nie doszedł do skutku, a wtedy szerokie koła społeczeństwa, podniecane sensacyjnymi wzmiankami i artykułami w dziennikach, odczułyby mocno zawód powodu nieodbycia reklamowanej imprezy, co mogłoby się skończyć odcieniem niepomyślnie na propagandzie lotnictwa.

Od Warszawy do St. Louis dzieliła mnie przestrzeń 6.000 km.



W czasie tego przelotu mogły zdarzyć się jakieś trudności, opóźniające lot i tem samem uniemożliwiające (ze względu na stałe pogarszanie się pogody w miesiącach letnich) start do lotu transatlantyckiego.

W tym wypadku również pewne grupy laików w sprawach lotniczych zaczęłyby sarkać na lotnictwo i jego władze.

Wreszcie jest wielkiem ułatwieniem dla pilota, jeśli może powziąć ostateczną decyzję sam, niedopingowany przez nikogo.

Jednakże lotu do St. Louis ukryćby się nie dało. Wobec tego trzeba było wymyślić jakiś pretekst. I wymyśliliśmy. Lot mój oficjalnie miał na celu próbę pobicia rekordu długości lotu bez lądowania w linii prostej dla samolotów turystycznych II-eg kat. na przestrzeni Lyon — St. Louis lub też w kierunku odwrotnym. Fachowcy znający trudności tej trasy — skaliste wybrzeża Hiszpanji, grzbiety górskie Atlasu i AntyAtlasu, pustynne wybrzeża Rio de Oro, gdzie grasują bandy nieujarzmionych arabów — musieli z politowaniem kiwać głowami po przeczytaniu wzmianek prasowych o mojej decyzji.

Oczywiście unikałem wszelkiej możliwości zetknięcia się z dziennikarzami. Tylko jeden z nich był poinformowany o wszystkim dokładnie od samego początku, ale mogłem być pewny jego dyskrecji, a nawet pomocy w zwalczaniu pogłosek o celu lotu, gdyby takie się pojawiły.

Aeroklub Rzeczypospolitej, w którego barwach startowałem, współdziałał w tej niewinnej zresztą mistyfikacji, zwróciwszy się do Aeroklubu Francji z oficjalnem zawiadomieniem o próbie pobicia rekordu na odcinku Lyon — St. Louis i z prośbą o wyznaczenie komisarzy sportowych.

Dn. 26 kwietnia wieczorem po ostatnich przygotowaniach siedziałem spokojny i zadowolony, że udało mi się zmylić czujność

prasy, gdy nagle zadźwięczał dzwonek telefonu. Odruchowo zdjąłem słuchawkę i przeraziłem się. Telefonował jeden ze współpracowników „Gazety Polskiej“, p. Leczycki. Dowiedział się skądś, że nazajutrz zamierzam startować i zaczął wypytywać o maszynę i szczegóły projektowanego lotu.

Muszę się przyznać do poważnej wady — nie mam talentu do kłamstwa, toteż przyparty do muru dałem informacje takie, jakie miał zawierać wydany po starcie komunikat prasowy Aeroklubu R. P., prosząc jednocześnie o dyskrecję. Ta cnota jednak rzadko spotyka się u dziennikarzy.

Startować postanowiłem o g. 8-ej rano z lotniska na Okęciu, gdyż odległość tego lotniska od miasta i brak dogodnej komunikacji zabezpieczały mnie od najścia reporterów i fotografów redakcyjnych, a zresztą lot po zdobycie jakiegoś rekordu nie jest znowu taką sensacją, żeby łapać lotnika na starcie i w dodatku tak daleko od miasta.

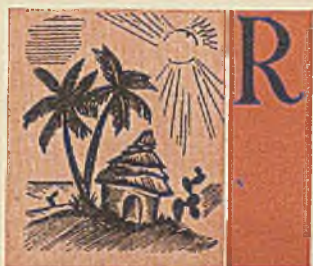
Komunikat meteorologiczny, jaki otrzymałem wieczorem z G. W. S. M.<sup>1)</sup> nie zapowiadał na dzień następny zbyt dobrej pogody na odcinku Warszawa—Lyon, ale, mimo że miałem aż nadto czasu na dotarcie do St. Louis (chciałem wykorzystać dla przelotu przez ocean pełnię księżyca w dn. 8 maja) postanowiłem nie odkładać już dłużej rozpoczęcia lotu. Zdawało mi się, że samolot w hangarze niecierpliwi się, tak samo jak i ja i pragnie jaknajprędzej zmierzyć się z Atlantykiem.

---

<sup>1)</sup> Główna Wojskowa Stacja Meteorologiczna.



# WARSZAWA – ST. LOUIS



**R**ANEK DN. 27 KWIETNIA BYŁ DOŚĆ POGOD-  
ny i ciepły, jakby naprzekór biuletynom  
meteorologicznym, lecz z tego nie można  
wnioskować na dłuższą trasę. Zabra-  
łem z domu resztki bagażu, pożywienie  
na drogę i wraz z kilku kolegami i przy-  
jaciółmi, ulokowawszy się w trzech sa-

mochodach, pojechaliśmy na Okęcie, gdzie w hali Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych nocowałem po raz ostatni mój samolot.

Na Okęciu znajdował się już ppłk. Engler z Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i P. W. z kpt. Cichockim. P. U. W. F. żywo interesował się moim lotem i częściowo go finansował. Przy maszynie uwijali się mechanicy i monterzy. Po upakowaniu reszty bagażu robotnicy wytaczają maszynę z hali i ciągną na lotnisko. Nastrój panuje pogodny i niefrasobliwy. Na twarzach wszystkich obecnych mogę wyczytać pewność, że lot się uda. Ta pewność pochlebia mi bardzo.

Idziemy powoli za samolotem na lotnisko. Zdaleka widzimy, że w naszą stronę pędzi jeszcze jeden samochód — to przyjeżdżają koledzy z Aeroklubu.

Wkrótce jesteśmy już na skraju lotniska. Por. Pronaszko zajmuje miejsce w kabinie, poczem po zapuszczeniu nagrzewa silnik. Przysłuchujemy się jego równemu, rytmicznemu warkotowi — pracuje doskonale. Po kilkunastu minutach samolot jest gotowy do startu.

Ostatnie uściski rąk i pożegnania. Koledzy wtykają mi jeszcze w ostatniej chwili to krzyżyk, to małą raketę sygnałową na wypadek przymusowego lądowania. Są rozczulający.

Zajmuję swoje miejsce i zatrzaskuję drzwiczki. Przez szybę widzę, jak inż. Rogalski fotografuje RWD 5-bis ze wszystkich stron.

Dodaję gazu i kołuję na środek lotniska, gdzie łożoce na wietrze chorągiewka startowa. Ustawiam maszynę pod wiatr i daję pełny gaz. Start idzie świetnie, samolot z rozmachem nabiera wysokości. Zataczam wielką rundę, przechodzę nad głowami żegnających mnie machaniem kapeluszy i czapek przyjaciół i biorę kurs na Poznań. Opanowuje mnie dziecięca radość, że wszystkie trudy przygotowań, tak wyczerpujące nerwy, są poza mną, że nareszcie lecę!

Pogoda o wiele lepsza niż można było przypuszczać. Niezbyt silny wiatr od czoła, wysoki pułap chmur, widoczność dobra, powietrze spokojne, niema zupełnie rzucania. Drogę do Grodu Przemysława znam na pamięć i jeśli rzucam wzrokiem na punkty orjentacyjne — to jedynie w tym celu, aby sprawdzić wskazania busoli.

Od Poznania kieruję się na Zbąszyń, gdyż tam po stronie granicy polsko-niemieckiej znajduje się „brama wlotowa“, zawiadomiona o moim przelocie. Przechodzę nad nią nisko, aby dać możliwość posterunkom zanotowania znaków rejestracyjnych samolotu i biorę kierunek na Lipsk. Pogoda w dalszym ciągu dość dobra.

Po minięciu Lipska stwierdzam z zadowoleniem, że uda mi się dociągnąć jednym tchem do Lyonu, bez potrzeby lądowania na któremkolwiek z lotnisk niemieckich.

Przelatuję nad Wasserkuppe (Rhön), gdzie w zeszłym roku spędziłem w bardzo wesołym gronie dwa tygodnie na zawodach szybowcowych. Odżywają miłe wspomnienia. Na starcie widać kilka szybowców, które czekają na zbliżający się „front“ (chmura burzowa).

Mijam Frankfurt nad Menem, przez „bramę wylotową“ koło Karlsruhe wydostaje się nad terytorjum francuskie. Lecę doliną Renu na Strassburg, a potem Milhuzę, pilnie zważając, aby nie przelecieć ponad którą z gęsto i szeroko rozsianych tu stref zakazanych.

Spotykam niezbyt rozległy, lecz gęsty deszcz. Możliwy byłoby go łatwo wyminąć, ale nie wolno: „korytarz“ ze względu na strefy zakazane jest tak wąski (5 km. na prawo i lewo od rzeki), że trzeba trzymać się jego środka i szorować prosto przez deszcz. Teren staje się coraz bardziej górzysty, porośły lasem. Odczuwa się bliskość Szwajcarii i Alp francuskich. Krajobraz bardzo malowniczy przyciąga oczy swym czarem, ale nie chciałbym w tych uroczych okolicach przymusowo lądować. Na szczęście ani przez chwilę nie zanoszą się na taką możliwość. Pogoda stale dość dobra, a silnik pracuje znakomicie. Wreszcie o godz. 16 min. 45 pierwszy etap lotu zakończony. Siadam na lotnisku w Bron pod Lyonem. Odcinek przebyty tego dnia wynosił 1500 km., na co zużyłem 8 godz. 40 min., uzyskując pomimo różnych wiatrów bardzo dobrą szybkość 173 km/godz.

Po przybyciu zostaję porwany i uwięziony przez naszego konsula, p. Jana Karczewskiego, który wraz z personelem konsulatu otacza mnie bardzo troskliwą opieką i traktuje jak najbardziej

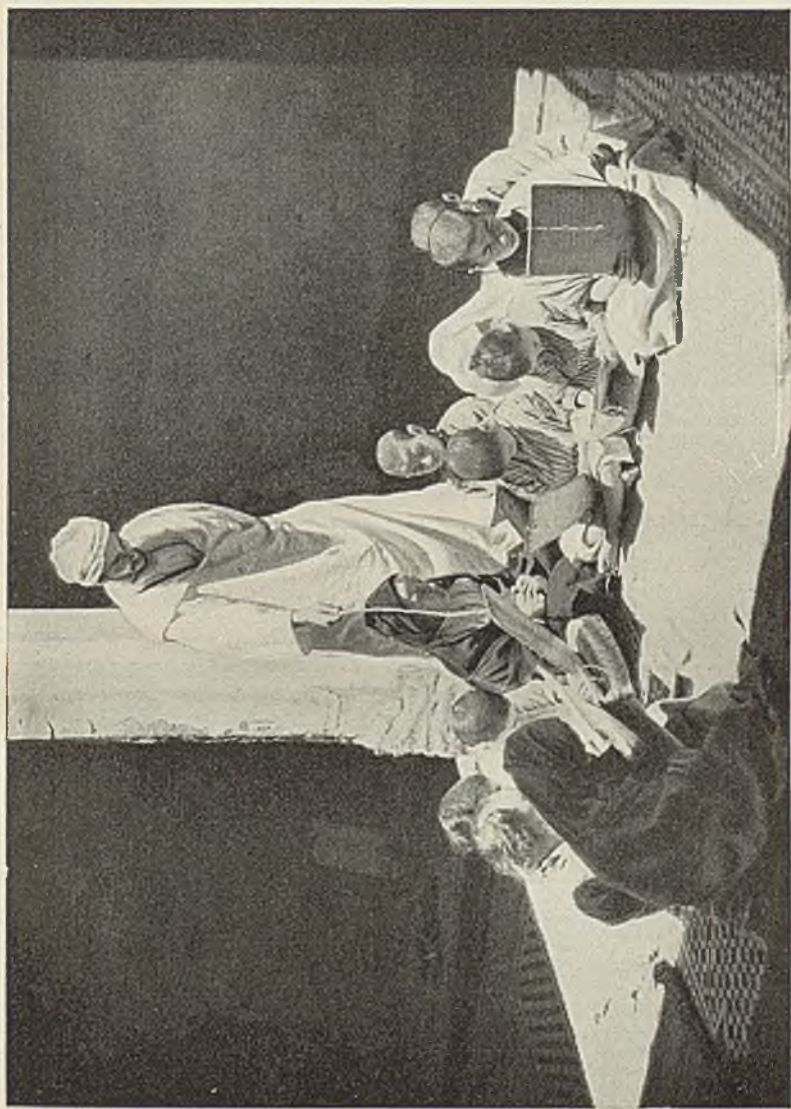
pożądanego gościa. Formalności związane z przygotowaniem do rekordu (ważenie samolotu) trzeba odłożyć do dnia następnego.

Nazajutrz dn. 28 kwietnia trzeba było wyładować z mojego RWD cały, tak troskliwie upakowany w różnych zakamarkach bagaż, opróżnić zbiorniki z benzyną i oliwą i stwierdzić wagę próżnego samolotu.

Wkrótce SP—AJU znajduje się już na wadze i komisarz sportowy zaczyna ceremonję ważenia. Patrzy na wskaźnik wagi, mruczy coś i kręci głową. Patrzę i ja — i drętwieję: — samolot waży 462 kg! O 12 kg ponad dopuszczalną normę, a 16 więcej niż ważył w Warszawie! Przeglądam troskliwie wszelkie kąciki i sprawdzam, czy wszystko wyjęte — niestety wszystko. Zaczynam wobec tego wątpić w rzetelność wagi i dzielę się swemi wątpliwościami z komisarzem. Zgadza się z mojem przypuszczeniem, ale na to niema rady. Trzeba będzie polecieć do Paryża i tam sprawdzić wagę samolotu. Niebardzo uśmiecha się mi ta perspektywa. Jeszcze raz przeglądam płatowiec, zaczynam manipulować kranami od benzyny i pochylać maszynę. Eureka! Przyczyna 16 kg nadwagi wyjaśniona: — w jednym ze zbiorników „zadekowała“ się jeszcze benzyna. Odzyskuję humor, gdy zostaje urzędowo stwierdzona przynależność mojego RWD do samolotów turystycznych drugiej kategorii.

Resztę dnia roboczego poświęcam na dokładne zbadanie stanu silnika, a właściwie bada go mechanik, który przyjechał z fabryki silników z Anglii, wezwany przez płk. Abczyńskiego, kierownika Wojskowego Zakładu Zaopatrzenia Aeronautyki, ja zaś pomagam mu w tej pracy.

Na resztę dnia znowu nasz konsulat rekwiruje moją skromną osobę. Na lotnisku odwiedza mnie korespondent PAT. Po bohatersku wytrzymuję jego ataki i upieram się przy rekordzie na



„Szkoła radosna” w Marokko.

Nauka czytania w blaskach afrykańskiego słońca.





Scena rodzajowa w Senegalu.



Potomkowie Maurów.



Ulica w St. Louis.

odcinku — teraz już — St. Louis — Lyon, gdyż nie mam najmniejszego zamiaru startować z Lyonu z pełnym obciążeniem i wprowadzać w błąd bardzo sympatycznego i czynnego komisarza sportowego.

Ponieważ pogoda bardzo nieszczęśliwa, a komunikaty meteorologiczne z Hiszpanji często zawodzą, nie śpieszę się zbytnio z odlotem, mając zamiar przebyć etap Lyon — Casablanca w ciągu jednego dnia, a do tego trzeba dobrej pogody, gdyż odległość wynosi 2050 km.

Dzień 29 kwietnia poświęciłem na ponowne upakowanie mojego niewielkiego bagażu, co, ze względu na szczupłość rozporządzalnego miejsca i konieczność umieszczenia wszystkiego pod ręką, nie było rzeczą łatwą. W niedzielę dn. 30 kwietnia, nie mogąc się doczekać polepszenia pogody ani komunikatów meteorologicznych, postanowiłem lecieć dalej, licząc, że w razie pogorszenia warunków atmosferycznych usiądę na którymś z lotnisk Aeropostale'u (linja lotnicza pocztowa, łącząca Paryż z Dakarem i przechodząca przez wschodnie wybrzeża Hiszpanji) i tam narzeczcie otrzymam informacje o pogodzie.

Warunki lotu były fatalne. Ustawiczne mgły, niskie chmury i deszcze. Wiatr czołowy wpłynął tak silnie na szybkość samolotu, że spadła do 140 km/godz. Ponieważ w miarę posuwania się na południe pogoda była coraz gorsza, postanowiłem wylądować w Perpignan, aby tam zasięgnąć języka o możliwości dalszego lotu. Z wielkim trudem wśród deszczu i mgły odnalazłem lotnisko i wylądowałem — niestety żadnych wiadomości z Hiszpanji nie było. Zostałem ukarany za niecierpliwość i musiałem poznać nudy samotnej niedzieli w małej, prowincjonalnej mieścinie, kiedy w dodatku wszyscy ze względu na niepogodę skryli się w swych domach. Z utęsknieniem oczekiwałem godziny otwarcia jedyngo

kina i poszedłem obejrzeć film „14 lipca“, który już widziałem w Warszawie, oraz zdjęcia z afrykańskiego lotu lotnika niemieckiego Umeta, z którym spotkaliśmy się przed dwoma laty w Makalu (Sudan Angielski).

Program ciągnął się od dziewiątej do dwunastej w nocy i nie rozproszył nudy, toteż wróciłem do hotelu zdecydowany, że nazajutrz bez względu na pogodę ucieknę z tej, zabitej deskami od świata, dziury.

Na lotnisku znajdował się pilot sportowy, który poprzedniego dnia wyleciał z Paryża do Barcelony. Przy próbie przejścia wśród mgły i deszczu przez Pireneje samolot wpadł w korkociąg. Lotnikowi z trudem udało się wyprowadzić maszynę, poczem zrezygnował z dalszego lotu i zawrócił do Perpignan.

Z Hiszpanji biuletyny meteorologiczne nie nadeszły i oświadczono mi, że pewnie nie nadejdą, ale miałem stanowczo dość Perpignan i wystartowałem, pomimo mglistej pogody i bardzo niskich chmur do odległej o zgórą 1600 km. Casablanki, nie przypuszczając nawet jakie ciężkie zapasy będę musiał toczyć z powietrzem w ciągu kilku godzin lotu.

Nie zlorzeczyłem złej pogodzie. Przeciwnie taka kontrola sprawności maszyny i pilota była bardzo pożądana, wobec oczekującego mnie dalszego lotu.

Do Barcelony warunki atmosferyczne były zupełnie znośne. Dalej jednak, spowodu bardzo niskiego pułapu chmur i słabej widoczności, nie pchałem się już na skalisty ląd, a leciałem nad morzem na wysokości od 50—100 mtr., starając się nie stracić z oczu wybrzeża, aby szukać na niem w razie potrzeby jakiegoś terenu do lądowania. Niski lot nie przedstawiał ryzyka, gdyż powietrze było spokojne i nie rzucało płatowncem. Lecąc tak z dobrą szybkością minąłem Walencję, Alicante i Kartaginę i zbliżałem



Marokko. Ulica w Rabacie.



Marokko. Port w Casablance.

się do Malagi, kiedy pogoda nagle pogorszyła się. Na horyzoncie pojawił się zniecała rozległy front burzowy.

Zaledwie przedarłem się przez pierwszą burzę i odsapnąłem po silnem rzucaniu, gdy nadeszła druga, a za nią trzecia burza, obie równie gwałtowne.

Burze te były resztkami cyklonu, który dzień przedtem szalał nad Marakeszem. O sile jego świadczył wichur, jaki miałem na przestrzeni Malaga—Casablanka: — szybkość mego samolotu zmałała do 100 km/godz.

Byłem zachwycony wartością samolotu. Musiałem swój podziw i wdzięczność wyrazić konstruktorom, toteż pierwszą moją czynnością po załatwieniu formalności lądowania było nadanie depeszy do Aeroklubu R. P., zawierającej dwa słowa: „maszyna doskonała“.

Casablanke poznałem przed dwoma laty, toteż z przyjemnością oglądałem znajome kąty. Miasto trochę zmieniło się — przybyło sporo nowych domów. „Nowy York“ Afryki wytrzymał próbę rozłąki — podobał mi się tak samo jak dawniej.

Spotkałem w tem mieście pp. inż. Zaleskich, znajomych z Warszawy, a że miałem jeszcze dość czasu na dalszą drogę do St. Louis, zatrzymałem się w Casablance jeden dzień.

Ze zgrozą przeczytałem w tutejszych dziennikach wiadomość, że udaję się do Senegalu w zamiarze przelotu Atlantyku. Złożyłem zaraz z inż. Zaleskim wizyty w redakcjach pism i — niech to będzie pociechą dla naszych dziennikarzy — nazajutrz ukazały się sprostowania tej „bezpodstawnej wiadomości“.

W dalszą drogę wystartowałem dn. 3 maja o godz. 7 min. 15.

Pogoda była bardzo dobra, lot odbywał się bez przeszkód i trudności. Począwszy od Agadiru dostałem się już w sferę pasatu, wiejącego w stronę St. Louis.

Wkrótce zniknęły ostatnie ślady cywilizacji, pode mną rozciągnęła się piaszczysta, żółta pustynia.

W miarę zbliżania się nad Rio de Oro zacząłem wznosić się wyżej, gdyż zupełnie nie miałem ochoty służyć za cel karabinom nieujarzmionych synów pustyni. Wzbiłem się na wysokość 1500 mtr., zupełnie nie przeczuwając, że już na tej wysokości znalazłem się w przeciw-passacie, hamującym szybkość lotu.

Ścinając nierówności wybrzeża przeleciałem dość daleko od Cap-Juby, nie widząc zupełnie tej miejscowości, w której lądowałem w r. 1931. Cap-Juby było przed dwoma zgórami laty miejscem zesłania, źle widzianych przez rząd królewski, oficerów hiszpańskich. Czasy się zmieniły, ale Cap-Juby pozostało nadal miejscem zesłania, tylko że teraz — osób nie miłych rządowi republikańskiemu.

Słońce już dawno przeszło przez zenit, gdy znajdowałem się



Marokko. Grobowiec.

w okolicach Villa Cisneros. Po obliczeniu odległości na mapie przekonałem się, że do St. Louis nie dolecę wcześniej niż o g. 10-ej wieczorem. Ponieważ tego lotniska nie znałem i nie wiedziałem, czy będzie należycie oświetlone, postanowiłem wylądować w Port Etienne, znajdującem się na cyplu Białego Przylądka. Lotnisko znajduje się opodal rybackiego miasteczka, na skraju pustyni pod strażą otoczonego zasiekami z drutów kolczastych, murowanego fortu. W jego egzotycznych murach spędziłem już kiedyś kilkanaście godzin, podejmowany gościnnie wraz z kpt. Markiewiczem przez dowódcę fortu, kpt. Bachmana i jego małżonkę.

Zmienił się w ciągu tych dwóch lat dowódca fortu, inny dyrektor zastąpił p. Lucas z Aeropostale'u, ale pozostał ten sam czar pustyni i ta sama nieoceniona uprzejmość i serdeczność z jaką Francuzi, pełniący służbę w kolonjach, podejmują gości.

Odległość 1950 km. pomiędzy Casablanką a Port Etienne przebyłem w ciągu 11 godzin 5 minut z szybkością 175,9 km na godz. Do St. Louis pozostało mi jeszcze tylko 650 km.

Dnia 4 maja opuściłem gościnne mury fortu i o godz. 8 min. 10 rano wystartowałem do ostatniego etapu nad Czarnym Lądem. Mogłem lecieć już niżej, więc dzięki przychylnemu wiatrowi uzyskałem doskonałą szybkość 216 km/godz. i już o godz. 11-ej znalazłem się na lotnisku, leżącym w odległości 6 km. od St. Louis.

Funkcjonariusze Aeropostale'u, z dyrektorem p. de Vieux na czele, z wielkiem zainteresowaniem oglądali samolot, który, po przebyciu zgorą 6.000 km. w walkach z deszczami i burzami, lśnił czystością i żywym blaskiem barw, jakby dopiero co opuścił halę montażową.

P. de Vieux wiedział o zamierzonej próbie bicia rekordu w kierunku na północ. Był delegowany z ramienia Aeroklubu Francji na komisarza sportowego, toteż musiałem go wtajemni-



St. Louis. Mechanik Dupas, kpt. Skarżyński, dyr. de Vieux.

czyć we wszystkie szczegóły konstrukcji, rozmieszczenia zbiorników i nieskomplikowanej sieci przewodów benzynowych.

RWD 5-bis podobał mu się bardzo, a gdy go jeszcze poinformowałem o zachowaniu się samolotu w locie zaczął z wielkim uznaniem odnosić się do naszego przemysłu lotniczego.

Kiedy załatwiliśmy formalności związane z przylotem i skończyliśmy oglądanie samolotu, poprosiłem dyr. de Vieux o chwilę rozmowy w cztery oczy.

Wkrótce znaleźliśmy się w jego gabinecie i wtedy powiedziałem mu, że nie mam najmniejszego zamiaru robić rekordu w kierunku północnym, tylko że celem mojego lotu jest Brazylja.

Oczy pocziwego Francuza zrobiły się okrągłe ze zdumienia i przerażenia. Zaniemówił przez chwilę, a potem wybuchnął:

— *Mais vous êtes fou!*... Jak można w takiej łupince lecieć przez ocean?... Jak się pan będzie orjentował w locie bez sekstan-



su, bez radjoaparatu?... Nie ma pan spadochronu, ani łodzi ratunkowej na wypadek katastrofy?... To szaleństwo!... Zupełne szaleństwo!...

Musiałem rozpocząć długi i obszerny wykład, aby odpowiedzieć na wszystkie argumenty podnieconego dyrektora. Co mi pomoże spadochron w locie nad Atlantykiem? — najwyżej ułatwi utopienie się, a na tem zupełnie mi nie zależy. Składana łódka gumowa w niczem nie jest lepsza od wielkiej, nadymanej powietrzem gumowej poduszki, którą jest wyłożone siedzenie pilota, a za to jest dużo cięższa i zresztą niema na nią miejsca.

Co do radjoaparatu to najlżejszy waży 60 kg — samolot więc przekroczyłby wagę i o rekordzie nie mogłoby być mowy. Zresztą wrazie zbłądzenia ratowała mnie duża rezerwa zasięgu samolotu: z St. Louis do Natalu miałem 3200 km., a zasięg maszyny wynosił około 5000 km. możnaby więc „szukać“ Ameryki.

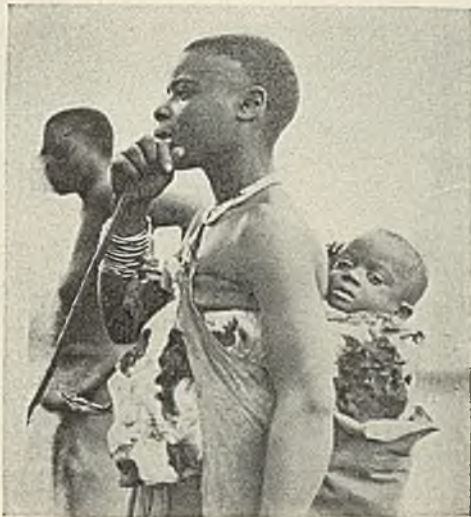
Pan de Vieux nie poddał się jednak odrazu. Wybaczył mi dość łatwo brak spadochronu i łodzi ratunkowej, ale upierał się przy radjoaparacie.

— Jak pan sobie da radę bez radjogonjometri?... Przecież na całej drodze nie ma pan ani jednego punktu orjentacyjnego, a 3200 kilometrów to nie byle przejażdżka!

Potem wspominał o leżących w pobliżu trasy skałach S. Paulo i wysepce Rocas, ale żeby się podług nich orjentować trzeba je najpierw znaleźć i nie zboczyć z kursu. To jest możliwe tylko w szczęśliwym wypadku.

Odpowiedziałem, że nie liczę na szczęśliwe przypadki. Bez względu na szczęście znaczy bardzo wiele, ale do każdego lotu trzeba być odpowiednio przygotowanym.

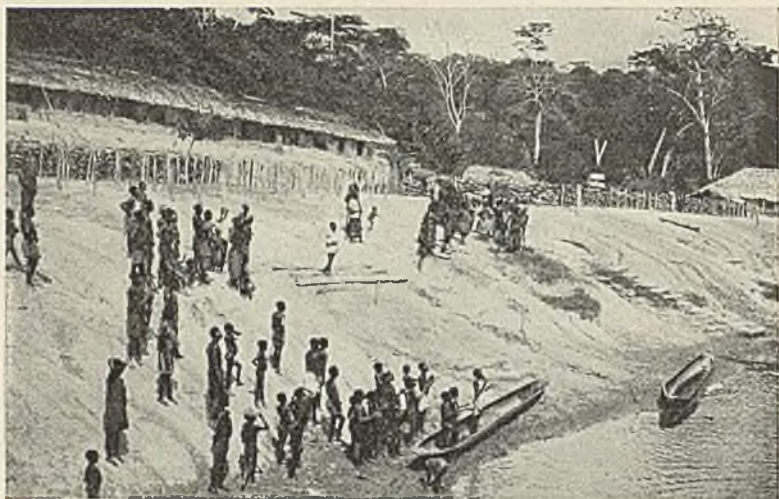
— A kiedy pan zdąży się przygotować, jeżeli chce pan lecieć w niedzielę?...



Najprostszy sposób lokomocji dla niemowląt.



Murzyńska sztuka zdobnicza.



Na wybrzeżach Senegalu.



Zabawa ludowa.

— Przygotowałem się do lotu przez ocean w Warszawie. Nasza Główna Wojskowa Stacja Meteorologiczna poczyniła wszystkie potrzebne obliczenia i wskazania, co do siły i kierunków wiatrów oraz wysokości na jakiej mam lecieć w różnych częściach trasy!...

Oczy pana de Vieux znowu zaokrągliły się. Tym razem z podziwu dla wysokiego poziomu naszej Stacji Meteorologicznej.

Zanim przystąpię do kreślenia dalszego ciągu swych wspomnień, chciałbym dać parę zasadniczych pojęć o nawigacji powietrznej, gdyż bez nich trudno będzie czytelnikom zrozumieć zarówno zarzuty wysuwane przez p. de Vieux, jak i moje stanowisko.

Przy lotach nad ziemią, o ile tylko widoczność jest nienajgorsza, lotnik zawsze może określić miejsce, w którym się znajduje, porównując teren, nad którym leci, z mapą. Punktami ułatwiającymi orientację są osiedla, rzeki, charakterystyczne formy ukształtowania terenu, jeziora, linje kolejowe i inne arterje komunikacyjne. W locie nad oceanem lotnik na olbrzymich przestrzeniach nie ma żadnych punktów orientacyjnych, które mogłyby mu wskazać, czy nie zboczył z trasy lotu. Takie zejście z kierunku może być spowodowane bocznymi wiatrami, bądź też koniecznością usunięcia się z drogi huraganowi.

Ażeby wziąć odpowiednią poprawkę na busoli, lotnik musi mieć możliwość ustalenia punktu w jakim się znajduje. Na samolotach dwu i wieloosobowych kwestja ta nie przedstawia większych trudności, zazwyczaj bowiem wśród załogi znajduje się nawigator, zaopatrzony w sekstans i odpowiednie tablice, który, dzięki obserwacjom astronomicznym, może ustalić miejsce położenia z dokładnością do 30 km.

Radjogonjometria została do lotnictwa wprowadzona stosunkowo niedawno i pozwala na ustalenie miejsca pobytu statku po

wietrznego i kierunku jego lotu z całą pewnością i dokładnością, dzięki sygnałom kierunkowym radjostacyj. Oddaje ona nieoceanione usługi również w komunikacji śródlądowej, kiedy samolot musi lecieć w chmurach lub mgłę, ale latanie takie nie jest sportem, tak samo jak nie jest nim prowadzenie lokomotywy po torze kolejowym.

Sekstansu musiałem się wyrzec, gdyż do obserwacji przy jego pomocy potrzeba obu rąk, a w czasie lotu miałem do dyspozycji tylko jedną, bowiem druga była zajęta sterem.

Po tej małej dygresji wracam do opowiadania. P. de Vieux, przekonawszy się, że jego perswazje natrafiły na mało wdzięcznego słuchacza, zaprzestał molestować o zaniechanie „szalonego“ lotu i zapowiedział, że cały personel Aeropostale'u jest do mojej dyspozycji, wyznaczając mi jednocześnie do pomocy zdolnego mechanika p. Andrè Dupas, który chodził koło samolotu z taką troskliwością i pieczołowitością jak koło najcenniejszego klejnotu.

Przed opuszczeniem lotniska i odjazdem do miasta chciałem wypuścić z kabiny swego RWD dwie pasażerki — muchy, które towarzyszyły mi do St. Louis aż z Perpignan. Były to bardzo grzeczne i przyjemne pasażerki i nie chciałem aby ryzykowały lot nad Atlantykiem. Jednak nie dało mi się ich zmusić do opuszczenia samolotu — rozstałem się z memi towarzyszkami dopiero w Brazylii.

Po załatwieniu tych spraw odjechałem samochodem do miasta i ulokowałem się w bardzo przyzwoitym hotelu, poczem zwiedziłem stolicę Senegalu.

St. Louis jest miastem murzyńskim i sprawia silne wrażenie swą egzotyką. Różne odcienie i barwy skóry — od jasno-czekoladowego aż do hebanu — z przewagą mulatów. Z powodzi różnych plemion korzystnie wyróżniają się Senegalczycy, dobrze zbu-

dowani, o regularnych rysach i oczach tchnących inteligencją i spokojem.

Kuchnia w St. Louis mniej mi się podoba, prawdopodobnie dlatego, że jest równie egzotyczna jak i miasto, a podniebienie zdradza bardziej konserwatywne upodobania niż oczy, które zawsze chętnie gonią za nowością. Jem niewiele i stopniowo wracam do dawnej formy — od czasu odlotu z Warszawy straciłem na wadze 3 kg., trzeba więc będzie zabrać więcej balastu, gdyż wagę pilota regulamin F. A. I. ustala na 75 kg. Samolot sportowy, stający do zawodów musi nosić ściśle określoną wagę, tak jak koń wyścigowy.

Złożyłem wizyty gubernatorom Senegalu i Maurytanji. Okazali wielkie zainteresowanie naszym lotnictwem, a jeden z nich zapowiedział swą obecność przy odlocie.

Wśród niewielu europejczyków, mieszkających w St. Louis odnalazłem rodaka dr. Szczukę, z którym spędziłem wiele miłych godzin. Wolałem przebywać w jego małym pokoiku, niż u siebie w hotelu. Godzinami wysłuchiwałem opowiadań doktora o jego podróżach po Maurytanji, Senegalu i Sudanie Francuskim. Z balkonu roztaczał się widok na rzekę Senegal, na pokraczne pelikany, łowiące w niej ryby i tworzył odpowiednie tło do tych opowiadań.

Wkrótce po przylocie zaalarmował mnie telefon od korespondenta P. A. T. z Dakaru. Oczywiście prośba o wywiad. Nie zdekonspirowałem się, twardo obstając za lotem na północ i obiecując zawiadomić go o terminie startu.

Piątek i sobotę przeznaczyłem na przygotowania, a niedzielę na odpoczynek, choć prawdę mówiąc, nie było po czem odpoczywać.

Przygotowania do lotu szły prędko i sprawnie. P. de Vieux

w charakterze komisarza sportowego rozwinął niezwykle gorliwość, plombując wszystko, co tylko dało się zaplombować. W charakterze dyrektora Aeropostale'u nie chciał przyjąć opłat lotniskowych za hangarowanie i pomoc mechaników i zabronił dawać im napiwki. W charakterze człowieka wzruszył mnie i rozczulił, prosząc, abym — jeśli zabraknie mi pieniędzy, — telegrafował do niego, a natychmiast przyśle każdą żadaną sumę. Pozatem obiecał zasięgnąć w niedzielę informacji radjotelegraficznych o stanie pogody ze stacyj obserwacyjnych w Natalu, na wyspach Zielonego Przylądka i na wyspie Fernando Noronha. Oprócz tego obiecał zawiadomić o starcie lotniska na wybrzeżu brazylijskim (również obsługiwane przez Aeropostale, który zaprowadził tam komunikację lotniczą pomiędzy Natalem a Buenos Aires), aby były przygotowane na mój przylot, a w razie braku dalszych wiadomości zarządziły poszukiwania.

Przed przystąpieniem do opisu lotu przez ocean muszę choćby pobieżnie omówić warunki takiego lotu.

Wielokrotnie i regularnie przeprowadzane obserwacje meteorologiczne wykazały, że zjawiska atmosferyczne nad południowym Atlantykiem powtarzają się w każdym miesiącu z roku na rok.

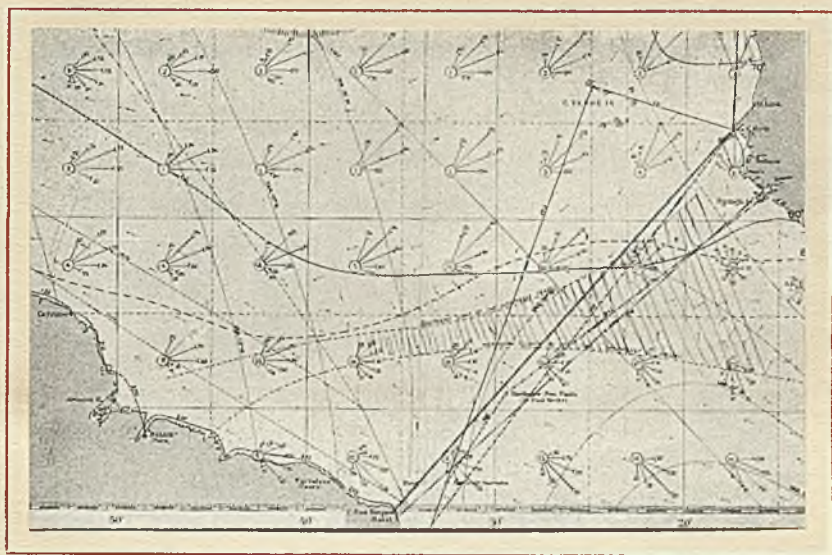
W kierunku do równika wieją stałe wiatry z północno-wschodu i z południowego wschodu, t. zw. passaty. Między nimi rozpościera się w okolicy równika pas ciszy, w którym występują silne deszcze zenitalne.

W miarę jak słońce przesuwa się z południowej półkuli na północną wędruje za niem i pas ciszy.

Jeśli teraz połączyć St. Louis i Cap S. Roque linią prostą i rozpatrywać lot w kierunku Ameryki Południowej, to można zauważyć, że droga cała dzieli się na trzy odcinki:

I — wiatrów sprzyjających, II — ciszy i III — wiatrów bocznych (z lewej strony). W zależności od miesiąca odcinki te stają się względem siebie krótsze lub dłuższe. Najdogodniejszymi do przelotu miesiącami są: styczeń, luty, marzec i kwiecień. W maju pas ciszy przesuwają się wybitnie ku północy i tem samem zmniejsza się odcinek wiatrów sprzyjających, a powiększa odcinek wiatrów bocznych.

Poniżej podaję mapkę meteorologiczną na miesiąc maj.

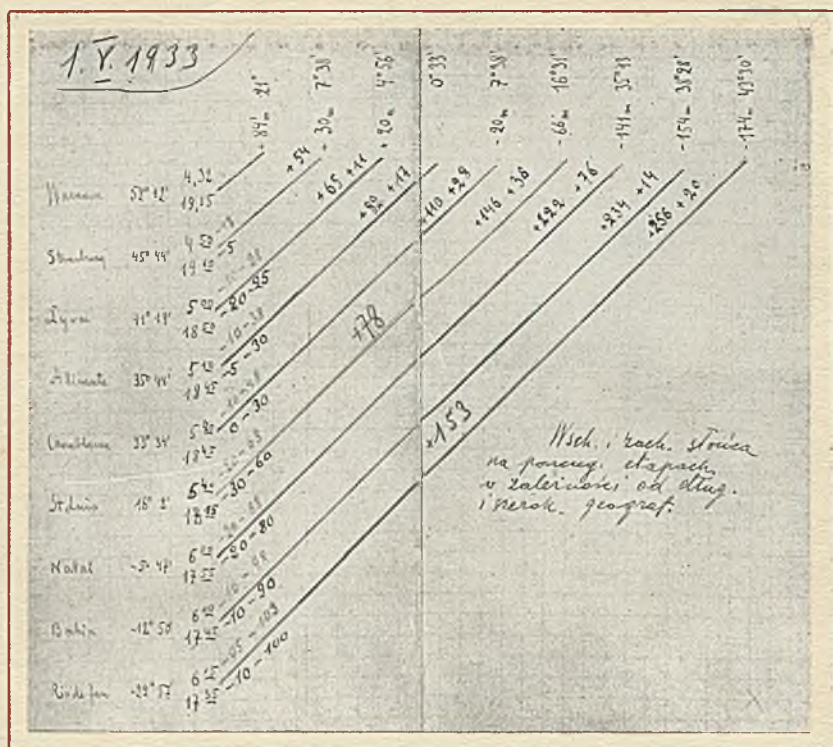


Mapka ta dość dokładnie przedstawia warunki meteorologiczne w czasie mojego lotu.

Znając szybkość własną samolotu (w moim wypadku 175 km/godz.) odległość, długości poszczególnych odcinków oraz siłę i kierunki wiatrów mogłem obliczyć czas potrzebny na przelot od St. Louis do Cap S. Roque.

Wyniki otrzymałem następujące:



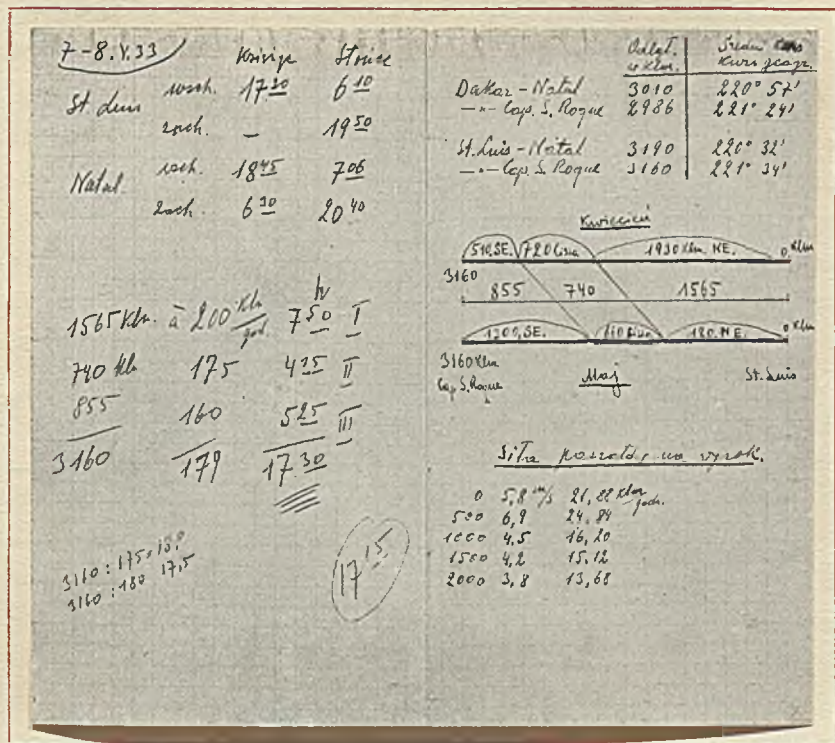


### W KWIETNIU.

	Odległość	Kierunek wiatru	Siła wiatru	Szybkość lotu	Czas potrzebny na przelot
I odcinek	1930 km	NE	25 km/godz.	200 km/godz.	9 godz. 40 min.
II	720 "	—	0	175 "	4 " 7 "
III	510 "	SE	25	160 "	3 " 12 "
Razem 3160 km					16 godz. 59 min.

### W MAJU.

I odcinek	1200 km	NE	25 km/godz.	200 km/godz.	6 godz. 0 min.
II	660 "	—	0	175 "	3 " 47 "
III	1300 "	SE	25	160 "	8 " 8 "
Razem 3160 km					17 godz. 55 min.



Jak widać z tego zestawienia dla przelotu z St. Louis do Cap S. Roque trzeba zużyć w maju o godzinę czasu więcej niż w kwietniu.

Badania meteorologiczne wykazały, że szybkość pasatów zmienia się zależnie od wysokości jak niżej:

na wysokości	0 m	szybkość wynosi	22	km/godz.
"	"	500	"	25
"	"	1000	"	16,5
"	"	1500	"	15,5
"	"	2000	"	13,75

z tego wynika, że w strefie wiatrów sprzyjających najlepiej lecieć

na wysokości około 500 mtr. a w pasie ciszy i wiatrów bocznych wyżej — ponad 2000 mtr.

Ponieważ dane meteorologiczne są podawane, jako przeciętne z każdego miesiąca (odpowiadają zatem dokładnie środkowym dniom miesiąca), a ja miałem lecieć w pierwszych dniach maja, wziąłem zatem średnią wartość poszczególnych pasów z miesięcy kwietnia i maja. Obliczenie czasu potrzebnego na przelot wypadło mi następująco:

	Odległość	Kierunek wiatru	Siła wiatru	Szybkość lotu	Czas potrzebny na przelot
I odcinek	1565 km	NE	25 km/godz.	200 km/godz.	7 godz. 47 min.
II	740 "	—	0	175 "	4 " 13 "
III	855 "	SE	25 "	160 "	5 " 30 "
	<u>Razem 3160 km</u>				<u>17 godz. 30 min</u>

W rzeczywistości przeleciałem tę odległość w 17 godz. 15 min., a zatem o 15 minut szybciej. Różnica ta powstała prawdopodobnie wskutek wykorzystania różnic w sile wiatrów na różnych wysokościach.

Odległość między St. Louis i Cap S. Roque oraz kurs geograficzny otrzymałem z wyliczenia matematycznego, posilkując się długością i szerokością geograficzną punktów — wylotowego i przylotowego. Odległość ta wynosi 3160 km., a kurs geograficzny 221°.

Największe obawy miałem przed poprawką kursu t. zw. deklinacją magnetyczną — jest to odchylenie igły busoli od kierunku właściwego, spowodowane układem sił magnetyzmu ziemskiego. Deklinacja ta dla mojej drogi wynosi przeciętnie — 19°. Odejmując od kursu geograficznego otrzymałem kurs 221° — (—19°) = 240°, a więc o 19° w prawo od kierunku otrzymanego z mapy. Jest to wielka różnica i w razie nieścisłości mógłbym zalecieć zamiast do Brazylii do Ameryki Środkowej.

W taki sposób cały mój przelot przez Atlantyk został rozwa-

żony i przygotowany przy pomocy Głównej Wojakowej Stacji Meteorologicznej i w locie trzeba było tylko mieć cierpliwość i trzymać się danych, wynikających z tych obliczeń.

Jeśli spojrzeć na trasę mego lotu, wykreśloną na mapie, to widać odrazu, że zboczenie z kursu w prawo nie jest groźne — zawsze osiągnie się brzeg. Natomiast niebezpieczne jest zboczenie na południe, ponieważ przy pomyłce o 250 km. można wyjść w kierunku równoległym do wybrzeży Ameryki Południowej i nigdy do niej nie dolecić. Od takiej możliwości zabezpiecza znaczna rezerwa zasięgu samolotu (30 godzin lotu) — w razie niedolecenia po upływie 25 godz. do Brazylii należałoby wziąć kurs o 90° w prawo i wtedy napewno brzeg byłby odszukany.

Pozostaje mi jeszcze wyjaśnić dlaczego startowałem o godz. 23-ej, a nie o jakiejś innej. Otóż godzinę startu należało tak wybrać, aby lądowanie nastąpiło w ciągu dnia (ze względu na bezpieczeństwo). Po drugie ze względu na wzrost zmęczenia w czasie drogi należy nocny lot odbyć możliwie „na świeżo“, a więc na samym początku. Dla pełnego wykorzystania zasięgu samolotu (pobicie rekordu długości lotu bez lądowania) należałoby startować w godzinach 15—17-ta, ale ponieważ wybrałem trasę lotu przez Atlantyk, musiałem liczyć się z panującymi warunkami meteorologicznymi. W pasie ciszy występują ulewne deszcze, osiągając największe nasilenie o godz. 14-ej i o 2-ej w nocy. W porze nocnej deszcze takie są mało przyjemne, a zato dość niebezpieczne, toteż trzeba było startować w miarę możliwości o takiej porze, aby osiągnąć granicę pasa deszczowego o świcie. Po wzięciu pod uwagę tych wszystkich warunków i po obliczeniach wypadło mi, że najlepszą porą startu jest godzina 23-cia (według czasu Greenwich).



# N A D A T L A N T Y K I E M



**P**O NAMYSLE ZDECYDOWAŁEM NIE NAPEŁ-  
niać całkowicie zbiorników benzyny. Za-  
miast 750 ltr. zabrałem 700 ltr., wiedząc,  
że taka ilość wystarczy aż nadto do osią-  
gnięcia zamierzonego celu, a przy star-  
cie każdy kilogram zbędnej wagi wiele  
znaczy.

Po zakończeniu przygotowań w sobotę dnia 6 maja, zatelegra-  
fowałem do Aeroklubu Rzeczypospolitej, że startuję do rekordo-  
wego lotu dnia 7 maja wieczorem. Godziny startu umyślnie nie  
podałem, gdyż w Aeroklubie wiadano, że do lotu przez Atlantyk  
muszę startować o godz. 23-ej, a w kierunku Europy mógłbym  
rozpocząć lot wcześniej. Wkrótce nadeszła do p. de Vieux depe-  
sza z Warszawy z zapytaniem o godzinę startu, lecz powodu  
niedzieli urząd pocztowo-telegraficzny był nieczynny i odpowiedź  
została wysłana dopiero w poniedziałek rano.

Kiedy już wszystkie przygotowania są ukończone, a pozostaje  
jeszcze dużo wolnego czasu, to trzeba koniecznie czemś się zająć  
i rozerwać, aby nie „kombinować“ niepotrzebnie, gdyż to męczy  
i wyczerpuje psychicznie. (Pilot przed większym lotem czuje się

tak, jak uczeń przed maturą — choćby był najbardziej pewny siebie ciągle mimowoli myśli: „jak to będzie?“ i zastanawia się, czy czasem czego nie zapomniał). Dzięki p. de Vieux, a zwłaszcza nieocenionym opowiadaniom doktora Szczuki dzień zbiegł bardzo szybko i nie miałem czasu na owo „kombinowanie“.

Zebrałiśmy się wcześniej w biurze p. de Vieux, ponieważ miałem otrzymać przez radjo dane meteorologiczne z Praia (miejsco-  
wość na jednej z wysp archipelagu Zielonego Przylądka odległa o 650 km. na zachód od Dakaru, a o 500 km. na północno-wschód od mojej drogi), z Fernando Noronha (wyspa położona o 400 km. na południo-wschód od Natalu i 150 km. na południo-wschód od mojej drogi) i z Natalu.

Z Fernando Noronha i z Natalu interesowały mnie tylko przewidywania pogody na dzień następny, t. j. na poniedziałek dn. 8 maja po południu, a najciekawsze były wiadomości z Praia.

Wyniki sondażu z tej miejscowości były następujące:

Godz. 18 min. 15			Godz. 20 min. 30		
Wysokość	Kierunek	Szybkość	Wysokość	Kierunek	Szybkość
0 m	NE	27 km/godz.	200 m	NE	55 km/godz.
200 – 400	„ NW	10 „	400 „	NNW	15 „
400 – 600	„ NNE	25 „	600 „	NNW	15 „
800	„ N	45 „	800 „	N	15 „
1000	„ NNE	85 „	1000 „	N	40 „
1200 – 1400	„ NNW	40 „	1200 – 1400	„ N	7 „
1600 – 2000	„ NNE	30 „	1600 – 1800	„ N	35 „
2200 – 3000	„ NE	30 „	2000 „	ENE	30 „
3200 – 3600	„ ESE	35 „	2200 „	SSE	30 „
3800 – 4400	„ SE	50 „	2400 – 2800	„ E	15 „
			3000 – 3400	„ SE	30 „

Statystyka wykazuje, że przeciętna siła passatów na poszczególnych wysokościach wynosi:

0 mtr.	22	km/godz.
500 „	25	„
1000 „	16	„
1500 „	15	„
2000 „	13,5	„

przyczem zasadnicze kierunki ich są NE i SE, a przy odchyleniach od tych kierunków siła passatów maleje.

Jak widać z zestawień sondażu z Praia z godzin 18<sup>15</sup> i 20<sup>30</sup> dane były bardzo różne dla tych samych wysokości i musiałem poważnie zastanowić się nad obraniem najwłaściwszej dla mnie wysokości lotu. (Potrzebny był mi kierunek NE i wiatr jaknajsilniejszy). Zdecydowałem, że nie należy przekraczać 500 mtr. i starać się lecieć możliwie jaknajniżej.

Nadeszła pora odjazdu na lotnisko. P. de Vieux wyciągnął butelkę hiszpańskiej malagi, wypiliśmy „strzemiennego“, poczem każdy robiąc jaknajweselszą minę załadował się na ogromną „kamionę“<sup>1)</sup> i ruszyliśmy.

Murzyni, którzy jechali razem z nami samochodem, łypali na mnie spodełka swemi wielkimi białkami. Nie mogli w żaden sposób pojąć, dlaczego ten biały pcha się w nocy i sam nad taką wielką i mokrą wodę, kiedy mu nikt nie każe lecieć.

Mimo że przygotowania były przeprowadzone pocichu jednak na lotnisku zebrała się grupka ciekawych. Przyjechał również z Dakaru p. Goldman, korespondent P. A. T. z żoną. Obawiałem się go najbardziej i przekonywałem usilnie o locie na północ, do Europy, lecz chociaż wiedział, że zależy mi na zachowaniu ta-

---

<sup>1)</sup> Samochód ciężarowy.



jemnicy — „sfabrykował“ depeszę do prasy o locie przez Atlantyk.

Noc była pogodna. Niebo wyiskrzzone gwiazdami i jasne od blasku księżyca. Samolot, skąpany w jego seledynowem świetle, stał już na starcie, odgradzony od publiczności, aby mi nikt nie przeszkadzał.

Reflektory były przygotowane na wypadek konieczności lądowania. Na moją prośbę zapalono jedynie światła kierunkowe i graniczne<sup>1)</sup>, gdyż dzięki temu unika się przy oderwaniu od ziemi nagłego przejścia ze strefy oświetlonej do ciemnej, a więc chwilowego oślepienia.

Pan de Vieux, mimo moich sprzeciwów, oświadczył, że będzie czekał z oświetlonem lotniskiem i latarnią kierunkową aż do rana.

Oświetlenie wnętrza kabiny miałem rozwiązane w bardzo prosty sposób (pomysł pp. Zawistowskiego i Kurca z Departamentu Aeronautyki) — opaska na czole, a w niej umocowana żarówka rurkowa, połączona z tyłu głowy przewodami z suchą baterją czternastogodzinną, mieszczącą się w kieszeni. Ta instalacja okazała się idealną. Nie daje smug świetlnych i oświetla wszystko tam, gdzie się zwróci głowę, a wreszcie, co najważniejsze, jest niezawodna i prosta w użyciu.

Dla lepszego widzenia terenu przed sobą i z boków — kabiny przy starcie nie oświetliłem. Wszystkie zegary (z wyjątkiem licznika obrotów i ciśnienia oliwy) fosforyzowały tak doskonale, że mogłem z łatwością odczytywać wskazania. W czasie lotu używałem światła tylko od czasu do czasu.

---

<sup>1)</sup> Wokoło lotniska dla oznaczenia jego granic zapala się lampy, dające mało blasku. Dla zaznaczenia kierunku startu ustawia się takie same lampy, tworząc wielką literę T.



*Cała sprawa stąd wynika,  
Że uwiodła Cię Afryka*

*I że na wybrzeżu dzikiem  
Zetknąłeś się z Atlantykiem.*



*W Saint-Louis nie mówisz wiele,  
A więc zdumienie w niedzielę...*

Umieściłem w kabinie resztę bagażu, nagrzałem i wypróbowałem silnik, sprawdziłem instalację oświetlającą dla lotów nocnych (lampki na końcach skrzydeł i ogonie), a po wyściskaniu się z p. de Vieux i dr. Szczuką dałem pełny gaz.

Dzięki gładkiej nawierzchni lotniska (twardy piasek pustynny) i dość silnemu wiatrowi maszyna — mimo, że ją „dusiłem“ oderwała się od ziemi już mniej więcej w połowie lotniska, tak że na jego końcu mogłem zacząć zakręt o 180°.

Widoczność wskutek pełni księżyca i przejrzystości pustynnego powietrza była doskonała. Samolot szybko nabierał wysokości. Po ukończeniu wirażu zredukowałem gaz z 2300 obrotów na 2000 i wziąłem kurs 240°.

Po dziesięciu minutach lotu znalazłem się nad wodą i ogarnęło mnie niemiłe zdziwienie. Nie spodziewałem się zupełnie takiego braku widoczności. Leciałem na wysokości 500 mtr. i nic pod sobą nie widziałem — ani morza, ani horyzontu. Niebo też było słabo widoczne. Zrozumiałem, że nad wodą rozciąga się mgiełka, która w dzień możeby nic nie znaczyła, ale w nocy sprawiała poważną trudność.

Gdybym wszedł wyżej, uzyskałbym prawdopodobnie lepszą widoczność, ale ze względu na możliwość wiatrów NNE, północnych lub przeciwnych mógłbym zostać zepchnięty z kierunku, więc zdecydowałem się lecieć na ślepo.

Poczucie równowagi w człowieku opiera się w znacznej części na wrażeniach wzrokowych, toteż gdy znika oparcie dla oczu, traci się również poczucie równowagi. Lot na ślepo odbywa się w ten sposób, że pilot, nie widząc nic poza przyrządami, musi zapamiętać o t. zw. odruchach (mimowolne reagowanie sterami przy traceniu równowagi) i lecieć ściśle tak jak mu każą przyrządy. Aby osiąść umiejętność takiego latania trzeba przejść dość

zmudny i długi kurs. Kurs taki odbyłem w Warszawie pod kierownictwem p. Klisza, szefa pilotów Polskich Linij Lotniczych „Lot“.

Gdy oswoiłem się już (zawsze pierwsze chwile są najgorsze) zeszedłem na 100 mtr. Lot na tej wysokości miał tę dogodność, że gdy miejscami mgiełka stawała się rzadszą schodziłem na 50 mtr. i jakiś czas mogłem lecieć normalnie, widząc powierzchnię wody, co pozwalało wypocząć oczom. Na tak stosunkowo niski lot w nocy i przy dużym obciążeniu maszyny mogłem sobie pozwolić, gdyż RWD 5 trzymało się świetnie.

Po niecałej godzinie lotu wyłonił się z mgły biały pas brzegu, a potem światła na lewo — Dakaru, a na prawo — latarni morskiej. Przeszedłem tuż nad lotniskiem, które chociaż nieoświetlone, było tak dobrze widoczne w blasku księżyca, że mogłem odczytać napis „DAKAR“.

Ponieważ powinienem przelecieć nad północną latarnią morską Zielonego Przylądka, zatem oddaliłem się o 10 km. w lewo od swego kierunku, wskutek tego, że wiatr był bardziej północny niż potrzebowałem. Wziąłem więc poprawkę na dewjację — 5° i leciałem dalej według kursu 245°.

Dłuższy lot na ślepo jest bardzo nużący dla wzroku. Można go porównać z uporczywym obserwowaniem fosforyzującego lub oświetlonego zegara, w ciemnym pokoju i w nocy, kiedy normalnie chce się człowiekowi spać. Różnica jest tylko ta, że pilota trzyma emocja, jednakże wzrok męczy się tak samo.

Toteż, lecąc tak przez 7 $\frac{1}{2}$  godziny, błogosławiłem każdą chwilę, kiedy mogłem zejść na 50 mtr. i przestać patrzeć w jeden punkt. Pozatem nalałem sobie wody w pokrywkę od termosy i co chwila przemywałem oczy zwilżoną watą.

Wkrótce poczułem, że robi mi się nie tyle gorąco ile duszno, gdyż przy dłuższym locie, w nasyconem parą wodną powietrzu

o temperaturze równikowej, nie pomaga żadna wentylacja. Ubrany byłem dość ciepło, ze względu na przewidywany na drugim i trzecim odcinku lot na dużej wysokości, porozpinałem więc ubranie i zdjąłem kołnierzyk.

Jeżeli chodzi o wrażenia to w nocy nie miałem wiele czasu na rozmyślania, gdyż trzeba było skupić całą uwagę na wskazaniach zegarów, a pozatem należało walczyć z sennością. Bezruch i oddawanie się marzeniom bynajmniej nie wpływają dodatnio na walkę z sennością, toteż starałem się nie poddawać i stale wynajdywałem sobie jakieś zajęcie. Od czasu do czasu przepompowywałem ręczną pompką benzynę z dolnego (300 ltr.) zbiornika do górnych, mieszczących się w skrzydłach. Pozatem ciągle coś jadłem, gdyż ta czynność również świetnie zapobiega senności. Na drogę zabrałem, poza żywnością rezerwową, banany, pomarańcze, czekoladę, cukierki i kolę, wyciąg z orzeszków afrykańskich.

W czasie lotu starałem się nie jeść nic twardego, gdyż wtedy... silnik przerywa. Oczywiście jest to złudzenie słuchowe, powstałe skutkiem gryzienia twardych pokarmów, ale może spowodować niepotrzebne zaniepokojenie o stan Bogu ducha winnego silnika.

Samotność nigdy nie była dla mnie uciążliwa, a zresztą w locie tym nie byłem samotny, gdyż miałem swą najlepszą towarzyszkę-maszynę. Towarzyszka ta jest bardzo zaborcza i wymaga, aby całą uwagę poświęcać wyłącznie jej i mści się za wszelkie zaniedbania...

W sferę deszczów dostałem się na pół godziny przed świtem, toteż dla pewności, ponieważ zaczęło rzucać samolotem, przedarłem się przez chmury z deszczem na wysokość 1700 mtr. i zmieniłem kurs na 240°.

Wechód słońca zastał mnie nad chmurami. Widok był dość

fantastyczny i raczej przygnębiający. Gdźieniedzie przedzierało się nieco różowych promieni słonecznych przez przerwy między chmurami. Słońce miałem od dołu i za sobą i jego blask przyćmiony woalem chmur i sączący się od spodu dawał się porównać z światłem latarni przesłoniętych krepą.

Miałem już za sobą siedem i pół godziny lotu i najgorszą część drogi, gdyż odbywaną w nocy. Była to dopiero jedna trzecia, nie przewidywałem jednakże większych trudności w czasie dalszego lotu — trzeba było tylko uzbroić się w cierpliwość i spokojnie liczyć minuty, czekając póki na horyzoncie nie wyłoni się brzeg amerykański.

Kiedy w rozmowie z jednym z naszych dziennikarzy powiedziałem o tem liczeniu minut — zrobił on porównanie, które uderzyło mnie swą trafnością. Mianowicie porównał wrażenia z takiego przelotu z wrażeniami, powstającymi przy zbieraniu jagód do dużego dzbanka. Rzeczywiście tak samo zbierałem minutę po minucie i wypełniałem niemi dwudziestogodzinny „dzbanek“ czasu. Tak samo rosło naprężenie nerwów, jak przy zbieraniu jagód, kiedy już coraz mniej trzeba ich zerwać, aby wypełnić dzbanek po brzegi. Była tylko ta różnica, że nie mogłem się niecierpliwie i zrywać owych „jagód“ z zegarka w szybszem tempie, aby prędzej skończyć.

Cierpliwości mi nie brakowało — miałem dość czasu, aby się jej gruntownie nauczyć. Dwa i pół roku spędziłem w szpitalach, przyczem nieraz po parę miesięcy musiałem leżeć bez ruchu — w tych warunkach człowiek musi nauczyć się cierpliwości.

Zapewne niejeden z czytelników pomyśli, że przebywając tyle godzin samotnie w powietrzu, bez większego zajęcia — możnaby napisać całe tomy na temat przeróżnych rozmyślań i t. zw. „wrażeń“. Nic podobnego! Gdy się dąży do wytkniętego celu wtedy

poprostu nie widzi się i nie słyszy, co się wokoło dzieje, a przynajmniej zapomina się o wszystkim z chwilą, gdy cel zostanie osiągnięty.

— Ale przecież czas!... — powiedzą niektórzy — wszak to trwało dwadzieścia godzin!...

Cóż! Czas też jest rzeczą względną, gdy już się znajdzie poza nami. Owszem musiałem o czemś myśleć w ciągu tych długich godzin, ale rozmyślenia te nie mogą zaciekawić czytelników, gdyż dotyczyły one więcej mego fachu niż strachu, a ile razy przypominało mi się, że mogę przecież wpaść do wody — wtedy potarzałem sobie powszechnie znaną zagadkę ormiańską:

— Zgóry woda, zdołu woda, naokoło woda — co to jest?...

— ?!...

— Karapet dał nurka!...

Gdy chmury zaczęły rzednąć nieco, a zarazem wyciągać się więcej w górę — nie chciałem zająć za wysoko. Przy locie na dużej wysokości ogarnia lotnika wrażenie zupełnej nieruchomości. Samolot zdaje się dosłownie stać w powietrzu, przez co lot taki jest ogromnie nużący. Poza tem chciałem obserwować się i kierunku wiatru (można orjentować się bardzo dobrze po grzywach fal, trzeba tylko odróżnić falowanie oceanu od „marszczenia się“ wody — bowiem przy wietrze występują oba zjawiska) więc zszedłem niżej.

Jednakże przedzieranie się przez ulewne deszcze (chwilami musiałem posługiwać się przyrządami sztucznego horyzontu), przy silnem rzucaniu, dało mi prędko taką szkołę, że wlałem spowrotem na wysokość 2500 mtr.

Spodziewając się ujrzenia skalistej „wyspy“ Roche S. Paul rozglądałem się na lewo i na prawo. Powinienem mieć ją trochę na lewo, ale nie wiedziałem, gdzie mnie zaniosło.

Zdziwiłem się niezmiernie, gdy o godz. 10 m. 40 ujrzałem między chmurami pod sobą małą podkówkę kamienną i rozbijającą się o nią fale. Ponieważ miałem mapę tylko o podziale 1 : 10.000.000 „wyspa“ ta na niej była punktem, ale sądziłem, że jest większa i że to może coś nowego wylazło z wody. Dopiero po obliczeniu czasu i odległości, zwłaszcza, gdy jeszcze w 25 minut później zobaczyłem po prawej stronie 2 okręty, zdążające z Teneryfe do Ameryki Południowej, uzyskałem pewność, że jestem na dobrej drodze. Mniej więcej na granicy strefy ciszy i wiatrów SE spotkałem wielkie nagromadzenie chmur. Było to piękne białe kłębowiska „cumulusów“, zajmujące olbrzymią przestrzeń wszędy, wznwyż i wzdłuż. Ułożyły się przedziwnie, tworząc ogromne zamczyska z basztami, wałami i dziedzińcami. Całość sprawiała wrażenie imponujące, a zarazem nieco przytłaczała swą potęgą, gdy trzeba było przedzierać się między poszczególnymi zwałami, jakby przez jakieś olbrzymie wrota.

Później chmury już były mniejsze i radsze, o podstawie około 700 mtr., z słabymi deszczami, — świadczyło to o granicy końcowej pasa ciszy.

Z chwilą wejścia w pas wiatrów SE t. j. bocznych wzięłem poprawkę o 5° i leciałem według kursu 235°.

O godzinie 12 m. 35 ujrzałem z lewej strony okręt, płynący do Brazylii, a o godz. 13 min. 15 przeleciałem nad okrętem towarowym idącym z Natalu.

Im bliżej wybrzeża, tem bardziej wzrastało zachmurzenie i chmury przybierały charakter burzowy. O godz. 15-ej przeleciałem nad wysepką Rocas, zalewaną częściowo przez fale, na której znajduje się dość prymitywna latarnia morska, mały domek i radjostacja.

Między Rocas (około 260 km. od Natalu) a wybrzeżem spo-



tkąłem trzy fronty burzowe, które powodowały bardzo silne rzućanie.

Ponieważ nie miałem zamiaru lądować w Natalu mógłbym, począwszy od Rocas, wziąć kurs bardziej na południe wprost ku Maceio i „zarobić“ trochę na odległości. Jednakże chciałem sprawdzić w jakim punkcie wyjdę na ląd, trzymając się zgóry obliczonego kursu i ile godzin zużyję na przelot od brzegu do brzegu.

Trudno mi określić w jakiej odległości ujrzałem ląd, gdyż „manipulowałem“ pomiędzy deszczami. W każdym razie, ci co sądzą, że na widok linii brzegowej uczułem radość — mylą się bardzo. Dopiero wtedy ogarnęło mnie lekkie zdenerwowanie i obawa, żeby na tych ostatnich kilometrach — kiedy już właściwy lot przez ocean ukończyłem — nie „nawalił“ silnik. Na szczęście obawy były płonne i wkrótce znalazłem się nad lądem. Wtedy kamień spadł mi z serca (prawie słyszałem jak spadł). Wszelkie



Wybrzeże brazylijskie (Cap S. Roque).

wyczerpanie fizyczne minęło odrazu i uczułem się tak, jakbym dopiero co rozpoczął lot.

Wyszedłem ponad ląd o godz. 16 min. 15 (czas podaję według Greenwich) między Cap. S. Roque a Natalem mniejwięcej o 15 km. w lewo od zamierzonego celu. Jak na przebytą drogę 3160 km. jest to zboczenie minimalne. Odległość Dakar — C. S. Roque — 3000 km. — przebyłem w 16 godz. 15 min., a odległość St. Louis — C. S. Roque 3160 km. w 17 godz. 15 min.

Wspomniałem o znużeniu fizycznym, wywołanem przez stałe śledzenie kursu na busoli oraz utrzymywanie maszyny w równowadze, gdyż niebo z wodą daje bardzo niski horyzont, a na większych wysokościach zupełnie go nie można zauważyć.

Nerwowo w czasie lotu czułem się zupełnie dobrze, ponieważ nie miałem żadnego powodu do nadwyrężania nerwów. Uważałem bowiem, że jeśli rozważyłem lot dostatecznie pod względem przygotowania maszyny i nawigacji, jeśli stwierdziłem, że mam wszelkie szanse i wierzyłem, że lot musi się udać — to nie miałem żadnych powodów do obaw.

W razie gdyby mi silnik zaczął szwankować, to na to nie było innej rady jak tylko lecieć dalej, dopóki zupełnie nie przestanie działać i potem lekko siadać na wodę. W locie nad oceanem niema więc tego stałego naprężenia, jakie jest udziałem lotnika przy przelocie nad ciężkim terenem (nad górami i lasami), kiedy stale wypatruje się choćby małego skrawka ziemi możliwego do lądowania w razie defektu. Tu niema czego wypatrywać — stale woda i woda — a więc leci się: — *aut-aut*. Wszelkie obawy powinny odpaść z chwilą powzięcia decyzji, a sam lot winien odbywać się w spokoju.

Spokój mój przy locie był tem większy, że miałem decyzję dalej idącą — nie chciałem być wyławiany z wody.





Lotnisko w Maceio.

Po osiągnięciu wybrzeża miałem ochotę zniżyć się, lecz ze względu na różnorodność terenu (piaski, lasy, mokradła i woda), jego pagórkowatość i niewielkie chmury tak bardzo rzuciło maszyną, że wolałem pozostać na wysokości 1200—1500 mtr., gdzie było spokojniej i wiatr (choć również przeciwny jak niżej) słabszy. Przeleciałem ponad Natalem, Parahybą, rozrzuceniem na delcie Recife'm (Pernambuco) i ciągnąłem do Maceio. Wobec przeciwnego wiatru szybkość maszyny zmalała do 150 km/godz. (od rana leciałem na 1950 obrotach).

Widoki z góry mało ciekawe — pagórki, pokryte niskim lasem i mokradła. Terenów do lądowania niewiele, a plaża bardzo wąska.

Ponad Maceio przyleciałem o godz. 19 min. 15. Do zachodu słońca miałem tylko godzinę, a do najbliższego lotniska w Bahia trzy godziny lotu, więc choć dysponowałem jeszcze dużą ilością

benzyny, a sił mi również nie brakowało — zdecydowałem jednak lądować w Maceio, żeby nie narażać maszyny przy nocnym lądowaniu na małym i nieznanym lotnisku.

Okrążyłem dwukrotnie miasto, odszukałem za górami lotnisko i usiadłem o godz. 19 min. 30 dn. 8 maja. Lot transatlantycki był skończony.



# MACEIO – RIO DE JANEIRO



**K**IEDY WYSIADŁEM Z MASZYNY NA PUSTEM i sennem lotnisku w Maceio, czułem się zupełnie dobrze. Tyle tylko, że po dwudziestu i pół godzinach lotu odzwyczaiłem się trochę od ziemi i idąc, zacząłem się kołysać, jak marynarz, chodzący po pokładzie okrętu. Po krótkim spacerze, którego przyjemność stokrotnie zwiększał dym z papierosa, wróciłem do równowagi.

Wkrótce podeszła do mnie żona szefa lotniska z kierownikiem radjostacji, przyglądając się z zaciekawieniem malutkiemu samolotowi.

Przedstawiłem się im jako kapitan polskiego lotnictwa, ale nie zrobiło to żadnego wrażenia. W dalszym ciągu interesowała ich jedynie maszyna. Wreszcie padło pytanie:

— A skąd pan leci?...

— Ostatni start z St. Louis du Senegal — odpowiedziałem skromnie.

— Cooo?

Wszechwiedzący kierownik radjostacji popatrzył podejrzliwie

na mnie, a potem na maszynę, znowu na mnie — znowu na maszynę, wzruszył ramionami i poszedł na swoją stację.

— Niedobrze! — myślę sobie. — Tym Amerykanom to już do prawdy nie można niczem zaimponować.

Pani komendantowa też nie przejęła się moją odpowiedzią, ale — jako że niewiasty mają litościwsze serce — zaproponowała:

— Wszystko jedno skąd pan przyleciał, ale kawy się pan ohyba napije?...

Chętnie skorzystałem z zaproszenia i poszliśmy.

W drodze dopędził nas radjotelegrafista. Jego flegma zniknęła zupełnie. Wymachiwał depeszą i krzyczał:

— To prawda!... Zgadza się!... Te same znaki rejestracyjne na samolocie!...

Okazało się, że otrzymał wiadomość od p. de Vieux z St. Louis o moim starcie, ale wbił sobie w głowę, że to musi być wielka maszyna transatlantycka. Utwierdziła go w tem przypuszczeniu depesza z Natalu, donosząca, że nie lądowałem tam, tylko poleciałem dalej na południe. Toteż kiedy zobaczył mój samolot i usłyszał, że lecę z St. Louis — był przekonany, że kpię z niego.

Wkrótce przyjechał z miasta komendant lotniska p. Girard junior. Załatwiwszy niektóre formalności rekordowe, jak sprawdzenie plomb i pieczęci, oraz utrwalenie okopconej barogramki w werniksie, resztę formalności odłożyliśmy na dzień następny i pojechaliśmy do miasta, gdzie p. Girard ulokował mnie w najlepszym hotelu, należącym do jego brata, poczem nadałem depeszę do Warszawy i Aeroklubu w Paryżu. Po powrocie do hotelu zastaliśmy trzeciego młodego p. Girard i ich ojca, który jest konsulem francuskim w Maceio.

W towarzystwie ich i pani Girard, żony konsula, zjadłem kolację i spędziłem resztę wieczoru, aż do godziny 1-ej w nocy na

pogawędce, przyczem byłem tak dobrze usposobiony, że „odwaliłem“ nawet wywiad z dwoma dziennikarzami.

Jeśli chodzi o samopoczucie to czułem się tak, jak zawsze, gdy mi się powiedzie większy lot — byłem zadowolony z maszyny i z siebie i nic ponadto.

Po spożyciu smacznej kolacji, oblanej obficie winem zaczęła mnie ogarniać niezmożona senność. Dominujące miejsce w myślach zajął obraz wielkiego wygodnego łóżka, nęcącego świeżością pościeli. Wkrótce marzenie stało się rzeczywistością i zasnąłem w mgnieniu oka.

Wypocząłem doskonale i w obliczu pogodnego dnia przelot Atlantyku znacznie zmaleł w moich oczach. Tymczasem zaczęły napływać dziesiątki depesz gratulacyjnych zarówno z Rio de Janeiro jak i z kraju. Przerażała mnie trochę ich ilość, bardziej jeszcze przerażały podniosłe słowa uznania i zachwytu. Najchę-



Maceio.



niej skryłbym się w jakimś odludnym zakątku i odczekał aż cały ten hałas ucichnie, ale niestety wiedziałem, że to się nie da skutecznie. Trudno — trzeba będzie odgrywać rolę bohatera. — Po co się pchałeś przez Atlantykę?... — mówiłem do siebie — cierp teraz za swoje zachcianki!...

Co za szczęście, że Maceio nie spodziewało się przylotu — zyskałem na czysto jeden dzień, ale cierpła na mnie skóra na myśl o pobycie w Rio de Janeiro i o nieuniknionych bankietach i przyjęciach, jakie mnie tam czekały, gdyż, sądząc z telegramów, entuzjazm był wielki.

Specjalnie wzruszyła mnie i rozczuliła depesza od ministra Grabowskiego, naszego posła w Rio de Janeiro, który w pięknych słowach wychwalał mój czyn.

Pierwszą depeszą, jaka nadeszła z życzeniami z Europy, była depesza od 29 p. Strzelców Kaniowskich z Kalisza, która, choć adresowana do Bahii, odnalazła mnie w Maceio. Depesza ta sprawiła mi wielką radość, gdyż w szeregach 29 p. S. K. odebrałem pierwszy chrzest ogniowy i zaprawę wojenną.

Na lotnisku załatwiłem formalności związane z rekordem. Konsul, komendant lotniska i kierownik radjostacji poświadczyli mi wszystkie protokoły, poczem przystąpiłem do uzupełnienia zapasu materiałów pędnych.

Okazało się, że z 700 ltr. benzyny pozostało w zbiornikach około 150 ltr. Zużycie jej było nieco większe, gdyż leciałem na większych obrotach, a pozatem trochę też wyparowało. W każdym razie miałem jeszcze zapas na sześć godzin lotu, czyli biorąc pod uwagę zmniejszoną szybkość nad lądem spowodu przeciwnego wiatru — około 900 — 1000 km. przestrzeni.

Postanowiłem uzupełnić zapas o tyle, aby już nie nie dobierać w Caravellas.



Maceio.

W czasie lotu afrykańskiego w r. 1931 zaopatrywałem się w materiały pędne w placówkach firmy Shell, która wywiązała się ze swych zadań ku memu zupełnemu zadowoleniu — toteż i na lot przez Atlantyck zawarłem umowę z Shellem. Zastępca przedstawiciela tej firmy w Maceio — nader sympatyczny i uczynny Portugalczyk — dostarczył mi potrzebnej benzyny, poczem pojechałem wraz z młodym p. Girardem z wizytą do gubernatora. Przyjął nas, w zastępstwie chorego dygnitarza, sekretarz, który był mocno moją wizytą zakłopotany i nie miał pojęcia jak wybrnąć z tego zagadnienia.

Wogóle całe Maceio zostało zaskoczone moim przylotem i z nim zdecydowano się, co z tym fantem zrobić odleciałem do Caravellas.

Miałem zamiar dostać się do Rio de Janeiro „pocichu“ i zameldować się u naszego ministra, ale o godz. 1-ej wezwano mnie

do telegrafu i trzeba było tłumaczyć się przed ministrem skąd i jak się tu wziąłem.

Ponieważ w prasie przekręcano moje nazwisko na wszystkie strony, a najbardziej przyjęło się Karliński, więc w poselstwie naszym przypuszczano, że to Karpiński (nazwisko to jest wszędzie dość znane, gdyż u nas pracuje na nie czterech lotników) i przygotowano już dla prasy fotografie i życiorysy majora Karpińskiego (otrzymałem od Polonji w Rio de Janeiro depezę adresowaną do majora Karpińskiego). Naraz z rozmowy telegraficznej z ministrem okazuje się, że cały materiał informacyjny na nic, że to się pojawił jakiś nowy gość, zupełnie nieznany i że trzeba szykować nowe informacje.

Dostałem od min. Grabowskiego dużo miłych, ciepłych i pochlebnych słów, a potem omówiliśmy (wszystko telegraficznie) dzień i godzinę przylotu do Rio.

Wieczorem konsul Girard wraz z małżonką zaprosił mnie na obiad. Nazajutrz dn. 10 maja nakarmiony i wyspany (konsul Girard nie pozwolił synowi nic brać za hotel) przystąpiłem do dalszego lotu.

Ponieważ od stolicy Brazylii dzieliła mnie odległość z górą 2000 km., a ze względów propagandowych należało przylecieć w dzień, przeto postanowiłem odbyć lot w dwóch etapach: — Maceio—Caravellas i Caravellas—Rio de Janeiro. Przelot jednym tchem był niemożliwy, gdyż długość dnia w połowie maja w tych szerokościach geograficznych odpowiada długości dnia listopadowego u nas.

Na lotnisko odwiózł mnie naturalnie p. Girard wraz z całą rodziną. Gubernatora reprezentował delegowany przez niego oficer. Pożegnałem serdecznie konsula francuskiego i kierownika portu lotniczego, dziękując im gorąco za niezwykle troskliwą opie-

kę i pomoc, poczem wystartowałem o godz. 7 min. 30 przy dobrej pogodzie do dalszego lotu.

W dolinach i nad przesłiczną zatoką jeszcze spoczywały gdzieś strzępy poszarpanej mgły, zato nad brzegiem morza było spokojnie, cicho i słonecznie.

Dzięki plaży, a więc możliwości lądowania w razie potrzeby, mogłem lecieć wzdłuż wybrzeża na wysokości 100—200 mtr. i przypatrując się krajobrazowi, porównywać go z opisami z przeczytanych książek. Trudno rozplywać mi się w zachwytach nad tem, co widziałem. Dla mnie krajobraz był dość monotony. Jednak na opinii lotnika nie można się opierać, gdyż świat inaczej wygląda z góry niż zdołu i o ile osiedla widziane z lotu ptaka bardzo zyskują, o tyle krajobraz traci. A zresztą, gdyby na mojem miejscu był literat — to możeby opisał bardzo obszernie piękność widoków, gdyż jeśli dać „człowiekowi pióra“ dwie drogi nakrzyż i samotną brzozę (i w dodatku honorarjum „od wiersza“) — to napewno napisze cały poemat.

Chwilami przelatywałem przez nieszkodliwe deszcze, lecz naogół pogoda sprzyjała.

Lotnisko w Bahii jest dość odległe od miasta i zatoki. Pragnąc nad niem przelecieć oddaliłem się od brzegu, wznosząc się ponad teren pagórkowaty i lesisty. Niespokojne powietrze zaczęło mi wywracać maszynę i naciągały chmury deszczowe, więc zaniechałem tej wycieczki „w głąb kraju“. Zanim zdążyłem dolecieć do miasta i podobno przesłiczej zatoki Bahia<sup>1)</sup> rozszalała się taka

---

<sup>1)</sup> Bahia jest ruchliwym i bogatym portem. Stamtąd pochodzą najpiękniejsze owoce, tytoń i cygara. W pobliżu miasta znajdują się kopalnie drogich kamieni jak djamenty, szmaragdy, topazy, akwamaryny i t. p. oraz szyby naftowe.

ulewa, że wkrótce już nie widziałem ani brzegu, ani morza, a woda deszczowa zaczęła mi się wdzierać aż do kabiny.

Lot taki nie był jednak dla mnie ani groźny, ani nieprzyjemny, przeciwnie dawał pełne zadowolenie, gdyż dzięki „sztucznemu horyzontowi“ mogłem kpić sobie z wszelkich przeszkód, stawianych przez kapryśną aurę.

Odcinek Maceio — Caravellas (1300 km.) przebyłem w ciągu 7½ godzin bez wysiłku i w stosunkowo dobrych warunkach atmosferycznych.

Na lotnisku powitał mnie serdecznie komendant lotniska z mechanikiem (Francuzi z Aeropostale'u) oraz kierownik radiostacji Brazylijczyk.

Po złożeniu życzeń komendant zaczął informować mnie wylewnie i wesoło:

— Ale pan wpadł wybierając lotnisko w Caravellas! Przecież to pustynia!... Miasteczko jest mizerne i podupadłe i leży tak daleko od lotniska, że nie warto tam zaglądać!... A tu u nas bieda z ńędzą... Najbiedniejsze lotnisko w całej Brazylii... Prymityw! Koczowisko, bez najmniejszych urządzeń kulturalnych!... Żyjemy tu na odludziu we trzech oraz gospodyni, która zajmuje się kuchnią. Jedyne nasze zajęcie — to obrona przed komarami i innymi insektami, które chcą nas zjeść żywcem!...

Komendant nie wiedział, że właśnie ta pustka i cisza najbardziej mi odpowiada. Z prymitywem i koczowiskiem też trochę przesadzał, gdyż pokoik gościnny, który dostałem, był wprawdzie skromny, ale czysty i jak dla mnie zupełnie wystarczający, a urządzenia lotniskowe nienajgorsze.

Wkrótce znaleźliśmy się we czwórkę przy stole, tworząc zabawną grupkę. Nogi ukryte w workach, dla ochrony przed złośliwymi owadami, a pięści zaciśnięte przy ustach. Szczęki praco-

wały niezmordowanie, walcząc z rozpaczliwą odwagą z mięsem świeżo zabitej i ugotowanej kury. Długo nie chciała się poddać i skrapialiśmy ją różnemi trunkami, aby choć trochę skruszała. Wreszcie odnieśliśmy zwycięstwo i na talerzach zostały tylko ogryzione kości.

Moim gospodarzom sprawiłem wielką uciechę, oddając im zapas francuskich papierosów, które mają odmienny smak od wszystkich innych (rozstałem się z temi papierosami bez żalu — uważam, że brazylijskie są dużo lepsze).

Mając dużo czasu przejrzałem jeszcze z mechanikiem maszynę. Materiałów pędnych nie uzupełniałem, gdyż miałem ilość zupełnie wystarczającą na drogę do Rio.

Wieczorem napisałem spokojnie list do żony i zasnąłem snem szczęśliwego dziecka.

Prawie przez całą noc padał deszcz, a rano wstał chmurny i ponury. Biuletyn meteorologiczny nie był pocieszający, ale trudno — nie można się było namyślać — lot sportowy się skończył, a zaczęła się propaganda. Pilot staje się niewolnikiem programu, musi być punktualny, musi zapomnieć o swojej maszynie, przestać się liczyć z powietrzem, a myśleć o tem, co się będzie rozgrywało na ziemi.

Są ludzie, którzy z przyjemnością odgrywają rolę bohatera, zbierającego zaszczyty — dla mnie jest to męka. Przekonałem się, że najprzyjemniejszą i najłatwiejszą częścią imprezy lotniczej jest sam lot.

Wystartowałem z Caravellas do Rio (800 km.) dn. 11 maja o godz. 7 min. 45, żegnany przez miłych gospodarzy lotniska, a przez kierownika radiostacji podwójnie, gdyż w chwili startu widziałem, jak kreślił nade mną znak krzyża.

Po piętnastu minutach lotu dostałem się w deszcz i to tak

ulewne, że coraz musiałem posługiwać się „sztucznym horyzontem“, gdyż traciłem z oczu wybrzeże. Miałem trochę obawy o śmigło, bowiem od ciągłych i gwałtownych uderzeń o duże krople wody może się poszczerbić, skorzystałem więc z przerwy w ulewie (deszcze szły falami) i chciałem wydostać się ponad chmury. Słońce jednak grzało już widocznie dobrze, a chmur było kilka warstw z dziurami—wskutek tego w powietrzu wytworzył się wielki bigos i w pewnej chwili machnąłem jakąś dziwną figurę (w chmurach trudno zdać sobie sprawę z raptownej zmiany położenia). Dzięki „sztucznemu horyzontowi“ łatwo wyprowadziłem maszynę, ale odechciało mi się męczyć silnik gwałtownem wspięciem się w górę — zszedłem wdół i ciągnąłem dalej wzdłuż brzegu.

Około Barra do Rio Doce spotkałem się z kondorem, ale nie prawdziwym, a z amfibją linii lotniczej „Condor“. Leciiał w przeciwnym kierunku na tej samej wysokości, t. j. 30 — 50 mtr. Amfibja leciała nad plażą, patrząc na wodę, a ja nad oceanem, przyglądając się plaży (aby być zawsze gotowym do lądowania, względnie wodowania, gdy chodzi o „kondora“). Zauważyliśmy się nawzajem, gdy przelatywaliśmy tuż obok siebie.

Koło Victorji wypogodziło się nieco, więc mogłem trochę przyjrzeć się miastu, ładnie położonemu wśród gór nad zatoką. Pogoda poprawiła się dopiero, gdy wdarłem się w głąb lądu, biorąc kierunek na miejscowość Campos.

Resztę trasy (300 km.) przebyłem, lecąc prawie że wzdłuż toru kolejowego, pomiędzy górami, skracając sobie znacznie drogę. W ten sposób nadleciałem nad Rio de Janeiro nie od strony oceanu, a od zatoki.

Stolica Brazylii jest powszechnie uważana za najpiękniejsze miasto na świecie. I słusznie. Położenie jest wprost wymarzone —



*A nad morzem pułap niski,  
Groźne burzy są uściski.*



*Świat zbudzony jest okrzykiem:  
- Skarżyński nad Atlantykiem!*



wśród gór nad poszarpanym brzegiem oceanu i zatoki pełnej wysepek rozsiadło się na przestrzeni dziesiątków kilometrów wspaniałe miasto, tonące w wiecznej zieleni. Przeważają ulice willowe. Małe wille i pałacyki (najczęściej pomieszanie gotyku z barokiem) są otoczone niewielkimi, pełnymi egzotycznego uroku ogródkami i przedzielone od siebie wiecznie zielonym, wysokim żywopłotem. Zieleń, biel domów i jaskrawe światło słoneczne składają się na obraz pełen pogodnej radości.

Miasto wybiega aż nad ocean i zatokę, od których jest oddzielone pasem bulwarów, również pokrytych zielenią. Poza bulwarami zaraz zaczyna się czystotka plaża, bez wstrętnych budek kąpielowych, kabin i t. p., tak, że przyjeżdża się lub przychodzi na nią w kostjumie kąpielowym (na plaży rozbierać się nie wolno).

Jestem zachwycony smakiem estetycznym Brazylijczyków, którzy poświęcili część osobistej wygody, aby nie zeszpecić najpiękniejszej zatoki świata.

Kiedy zapada noc Rio de Janeiro staje się jeszcze piękniejsze — zapalają się dziesiątki tysięcy latarni ulicznych, rozbłyskują światłem okna domów — morze blasków zamienia urocze miasto w bajeczną wizję, stokrotnie zwiększającą swą piękność odbiciem w gładkich jak zwierciadło wodach.

Aby móc należycie objąć okiem piękno całości, trzeba pojechać kolejką zębatą na Corcovado, lub też kolejką linową na „Głowę Cukru“, która stoi jakby na straży u wjazdu do zatoki. Toteż w pierwszych dniach pobytu w Rio de Janeiro uległem pokusie i udałem się w towarzystwie pana Filipa, referenta z poselstwa, na „Głowę Cukru“, kolejką linową. Dawno już nie przeżyłem takiego strachu, jak podczas tej podróży (boję się jeździć windą).

Wybraliśmy się w drogę w takiej porze, aby obejrzeć miasto za dnia, a potem w przepychu sztucznego oświetlenia. Widok jest tak piękny, że można patrzeć całymi godzinami i nigdy nie napatrzeć się dosyta. Nie czuję się na siłach opisać choćby w drobnej części uroku najpiękniejszego miasta — załączone ilustracje są napewno wymowniejsze ode mnie.

Odbiegłem w swem opowiadaniu od chronologii. Porwało mnie piękno Rio de Janeiro i zapomniałem, że jeszcze nie wylądowałem, powracam przeto do właściwego toku.

Kiedy przecinałem zatokę, spotkałem dwie eskadry samolotów, po pięć maszyn każda. Jedna z lotnictwa lądowego, a druga z morskiego. Nie wiedziałem, że wyleciały na moje spotkanie i chcąc być punktualnym nie zwracałem uwagi ani na eskortę, ani na piękne widoki, tylko leciałem w stronę lotniska odległego



Rio de Janeiro. Powitanie.

o 20 *km.* od centrum miasta, ale dzięki temu, że Rio jest ogromnie rozrzucone, znajduje się ono (lotnisko) prawie w mieście.

W Rio de Janeiro miałem być w pięć godzin od chwili startu, a więc o godz. 12 min. 45, tymczasem ktoś puścił pogłoskę, że spowodu przeciwnych wiatrów i deszczów mogę przylecieć dopiero o godz. 14-ej. Nie wiedziano jeszcze nic o szybkości mojej maszyny, toteż pogłoska znalazła wiarę i część oczekujących rozeszła się, aby zbadać na wszelki wypadek zawartość bufetu.

Tymczasem, jak uprzednio zapowiedziano, punktualnie o oznaczonej godzinie wyskoczyłem z poza góry, zataczam nisko koło i ląduję.

Zrobiło się ogromne zamieszanie. Część zebranych biegnie ku maszynie, część zostaje na miejscach, nie wierząc ani przez chwilę, żeby ta mała pchelka miała być samolotem, który przyleciał z Polski.

Zatrzymuję silnik, wysiadam z kabiny i zastanawiam się przez chwilę, co też zrobiłem niewłaściwego, że wszyscy mają takie zdziwione miny. Nie miałem jednak czasu na zastanawianie się — po kilku sekundach znalazłem się już w serdecznych objęciach ministra Grabowskiego.

Naraz wśród słów powitalnych pada pytanie, które mnie elektryzuje:

— Dlaczego pan przyleciał nieubrany?...

— Aaa!... To dlatego te zdziwione miny! — myślę i z przerażeniem spoglądałem na siebie i na obecnych, ale jakoś nie widzę braków w swoim ubraniu — wyglądam przecież tak jak inni. Mimo to pytam jednak z niepokojem:

— Jakto nieubrany?...

— Wyobrażaliśmy sobie, że pan będzie przynajmniej tak



Rio de Janeiro. Kpt. Skarżyński w rozmowie z min. Grabowskim.

ubrany, jak ta pani! — i wskazano mi groźną lotniczkę w „kombinezonie“, kominiarce, okularach i t. d.

Odetchnąłem z ulgą. Już spokojnie zdjąłem kapelusz, nie obawiając się braków w garderobie i wyjaśniłem, że maszyna jest tak wygodna, że można w niej latem i zimą latać w takim ubraniu, w jakim trzeba się pokazać na ziemi.

Słowem wprowadziłem wszystkich w zdumienie, gdyż niechcący wyszło wszystko odwrotnie, niż przy dotychczasowych przelotach: — przyleciałem do Ameryki bez uprzedniej reklamy; — na samolocie najmniejszym, jaki w Brazylii widziano; — nie spóźniłem się do Rio de Janeiro; — byłem ubrany jak zwykły śmiertelnik, w szarem ubraniu i szarym kapeluszu.

Wkrótce otoczyli mnie rozradowani urzędnicy poselstwa<sup>1)</sup>

---

<sup>1)</sup> Sekretarz dr. Wagner, p. Bojarski, p. Stypulkowski, p. Chołoniewski, p. Filip, p. Findling i panna Carmen Lacerda.

i nasi emigranci. Gorączkową, jak zwykle przy powitaniu, rozmowę przerywają nam ciągle fotografowie.

Zaprowadzono mnie do salonu w budynku portowym (mieszczącym zarazem komendę szkoły pilotów wojskowych), gdzie przy szampanie odbyło się oficjalne powitanie przez przedstawiciela Prezydenta Brazylii — szefa kancelarii cywilnej, przedstawicieli rządu i różnych władz oraz organizacji.

Przybyła mnie powitać nawet Miss Brazylija — we własnej — bardzo powabnej osobie.

Po skończonych toastach i przemówieniach pojechaliśmy z p. Ministrem, panną Parczyńską, kuzynką min. Grabowskiego i dr. Wagnerem do poselstwa. Godzinna przejażdżka (20 km. wąskimi ulicami) przeleciała jak jedna chwila na miłej pogawędce.

Pałac naszego poselstwa znałem już z filmu. Będąc zagranicą, po raz pierwszy tak daleko od kraju, czułem się u ministra Grabowskiego jak u siebie w domu. I nie dziwnego, bowiem gościna, jaką ofiarował mi p. Minister na cały czas pobytu w Rio de Janeiro, dzięki jego ojcowskiej opiece i wielkiej troskliwości „Białego Ducha“ — jak nazwał dr. Wagner pannę Małą Parczyńską — była mi kojącym balsamem po różnych bankietach, przyjęciach i innych oficjalnościach.

Pobyt mój w Rio de Janeiro był dość długi, znacznie dłuższy niż przypuszczałem. Miałem lecieć dalej najpóźniej po tygodniu, by zgodnie z instrukcją gen. Orlicz-Dreszera robić propagandę w ośrodkach zamieszkałych przez Polaków. Chciałem przyjąć następującą taktykę: — choć krótko, ale wszędzie. Były to jednak fantazje marzyciela. Nigdzie nie udało mi się pozostać tylko tyle dni ile przewidywałem i gdybym pozostał jeszcze dłużej, to też nie wyczerpałoby się programu, gdyż zawsze coś tam przybędzie nowego.

Ażeby należycie spełnić zadanie propagandowe w Ameryce Południowej i Północnej, trzeba by przynajmniej jednego roku, naturalnie z tem zastrzeżeniem, że główny aktor wytrzyma to fizycznie i nerwowo.

Zdawałem sobie dobrze sprawę, że sam lot to dopiero połowa zadania. Trzeba było wszędzie być: pokazać samolot — ten śliczny twór polskich inżynierów i robotników, opowiedzieć o nowej, silnej Polsce i dodać ducha naszym wychodźcom.

Wychodźstwo to w głównej masie datuje się jeszcze z okresu niewoli i rekrutowało się przeważnie z pracowitego i potulnego, szczególnie na obczyźnie, włościanstwa, toteż nierzadko było ono traktowane niemal niewolniczo. Uwydatniało się to zwłaszcza w porównaniu z imigracją innych narodowości (jak Włochów i Niemców), które, mając opiekę własnych rządów, uzyskiwały większe prawa. Toteż słabsi duchem nieraz wyrzekali się swego pochodzenia.

Placówki nasze ciężko pracują nad propagandą, pomaga im usilnie Rada Organizacyjna Polaków z Zagranicy i Liga Morska i Kolonialna, lecz brakuje nieraz w tej propagandzie atutów, żywo przemawiających do wyobraźni.

Gdy przyleciał z Polski samolot rodzimej konstrukcji i wyrobu, bijąc przytem rekord światowy, gdy nasi wychodźcy ujrzeli, że władze, od których oni są zależni, honorują polskiego oficera — obudziła się naraz w zwątpiałyh duma narodowa i poczuli się nanowo Polakami.

Proszę nie poczytywać tego, co piszę, za wychwalanie własnego czynu — jestem od tego daleki — chcę jednak uświadomić społeczeństwu, ile nieraz można zdziałać dobrego jednym, skromnym lotem.

Pokazano mi na lotnisku różne osoby, mówiąc:

— Niech pan patrzy! Ten człowiek, co płacząc ze wzruszenia, tak głośno krzyczy — „Niech żyje Polska!“ — jeszcze wczoraj zapierał się, że jest Polakiem.

Wielu jest wśród naszych emigrantów takich, co jeszcze przed wojną walczyli i pracowali w różny sposób w akcji niepodległościowej, jest wielu takich, którzy przyglądali się tej walce i mają w pamięci obrazy szarż kozackich, więzień, Sybiru i katorgi — i większość z tych jeszcze do dnia dzisiejszego wyobraża sobie Polskę, jako biedną nieszczęśliwą niewolnicę.

Można więc wyobrazić sobie, jak zabrały się do pracy propagandowej nasze placówki, gdy nadarzyła się im taka okazja, jak mój przylot. Pomagałem im w tej pracy jak umiałem i wkrótce czułem się tak jakbym oddawna pracował z wszystkimi urzędnikami poselstwa czy konsulatu przy jednym biurku.

Pobyty mój w Rio de Janeiro musiał się rozpocząć od złożenia oficjalnych wizyt. Ale w czym? Moje ubranie było niezłe, jednak zbyt uniwersalne.

Udaliśmy się do mistrza krawieckiego p. Tolipana (żyd z Polski, lecz już wynarodowiony), dając mu dwadzieścia cztery godziny na uszycie ciemnego garnituru.

Mistrz pokręcił głową:

— Sie nie da zrobić! Jeden dzień — to nie jest czas!... To jest wogóle nie!...

Zaczelśmy więc wyliczać rekordy w różnych dziedzinach życia, a wreszcie zapytaliśmy:

— Czy tylko krawiectwo ma pozostać wtyle na drodze postępu?...

P. Tolipan wziął do serca nasze słowa i stanął w obronie honoru krawiectwa — wykonał ubranie w żądanym terminie.

Narazie wybawił mnie z kłopotu sekretarz poselstwa dr. Wagner, pożyczając mi swego ubrania.

Nastąpiły więc wizyty. U Prezydenta Brazylii p. Getulio Vargas, który był jeszcze chory wskutek wypadku samochodowego. U ministra spraw zagranicznych A. de Mello Franco, u gen. Augusto do Espirito Santo Cardoso, ministra wojny, u ministra komunikacji dr. Jozé Americo de Almeida, u ministra marynarki adm. Protogenes Guimaraes, szefa lotnictwa wojskowego gen. Jozé Victoriano Aranha da Silva (obecnie już nieżyjącego) i u szefa lotnictwa cywilnego dr. Grullo.

Każdy obywatel Brazylii ma prawo osobiście widzieć się z każdym ministrem na ogólnem posłuchaniu, toteż w przedpokojach i poczekalniach panuje wielki tłok. Uderza również w oczy ogromna ilość oficerów różnych szarż.

Dygnitarze bardzo przystępni i dobroduszni — po wizytach zostaje nader sympatyczne wrażenie.

Potem dalsze wizyty. Nie sposób wyliczyć ile ich było. Zajęły dwa i pół dnia.

Nazajutrz po przylocie byłem na operetce. Po pierwszynie akcie cały zespół z dyrektorem na czele wychodzi przed kurtynę, a primadonna wygłasza na moją cześć wspaniałe przemówienie, z którego nie rozumiem ani słowa. Burza oklasków, owacje.

W następnym antrakcie idę za kulisy, aby złożyć podziękowanie. Ledwo wypowiedziałem kilka słów, gdy primadonna, obejmuje mnie i zaczyna klepać dłońią po plecach. Byłem ten mocno zakłopotany. Dopiero później dowiedziałem się, że jest to powszechny w Ameryce Południowej zwyczaj wyrażania sympatji i nazywa się „abrazo“.

Na śniadaniu w naszym poselstwie poznałem znakomitego pianistę Rubinsteina, który odbywał tournée artystyczne po Ame-



ryce, podróżując razem z żoną. Przemieły człowiek — sypie jak z rękawa doskonałemi dowcipami.

Po wizytach rozpoczynają się przyjęcia, bankiety, rauty i t. p. ponieważ z przylotem moim zbiegły się i inne uroczystości. Z kłopotów toaletowych znowu wybawia mnie p. Wagner.

Nadużywam zarówno jego dobroci jak i ubrań wieczorowych. Żywię tylko cichy żal do niego, że natura obdarzyła go dłuższemi nogami niż mnie.

Pomimo jesieni wygrzewam się, korzystając z wolnych chwil, na wspaniałej plaży, będącej przedłużeniem bulwarów. Tych wolnych chwil nie mam jednak zbyt wiele. Trzeba się zająć samolotem, który ucierpiał nieco w czasie drogi. Ulewne deszcze spłókały farbę ze śmigła i dobrały się miejscami do płótna. Pozatem dotarliśmy wentyle w pierwszym cylindrze, gdyż przepuszczał trochę kompresję.

Piszę „dotarliśmy“ ponieważ przy samolocie pracowaliśmy we trójkę — p. Bojarski urzędnik naszego poselstwa, mechanik lotniczy z czasów wojny z eskadry kościuszkowskiej i kolega z Politechniki konstruktorów mojej maszyny, mechanik wojskowy i ja. Robota poszła składnie i pędko.

Dnia 16 maja przyjechał gen. Strzemieński, aby z ramienia Ligi Morskiej i Kolonjalnej odwiedzić Polonję Brazylijską. W wolnych chwilach od zajęć strzelaliśmy z nim do celu w ogrodzie poselstwa, budząc popłoch wśród papug i małpek hodowanych przez p. Małą Parczyńską.

Podczas wizyt, bankietów i przyjęć mogłem stwierdzić jak wielkim mirem i uznaniem cieszy się u wszystkich minister Grabowski. Cały personel poselstwa z sekretarzem p. Wagnerem na czele jest bardzo starannie dobrany i zgrany i nie mogę poprostu znaleźć słów podziwu dla wydatnej pracy placówki.

Z licznych przyjęć, w jakich musiałem uczestniczyć, opiszę pokrótce kilka, które na zawsze zachowam we wdzięcznej pamięci.

Na pierwszym miejscu muszę oczywiście postawić wieczór spędzony w Kolonji Polskiej w Rio de Janeiro.

Wzruszające owacje oraz przemówienia prezesa towarzystwa p. Nowickiego i delegata tow. Polsko-Brazylijskiego sprowokowały mnie do zabrania głosu i wygłoszenia małej mówki propagandowej. Huczne oklaski, jakie zebrałem napewno nie były skutkiem mojego krasomówstwa—nie zdradzam talentu oratorskiego, a w każdym razie nie tyle, co jeden z moich przedmówców, zacny Brazylijczyk, niezmordowany i zasłużony działacz towarzystwa polsko-brazylijskiego, który w zapale krasomówczym zawołał:

— Mieliśmy rok 1830, 1863, 1905, 1914, 1918 a teraz mamy rok 1933!...

Musiałem schylić głowę i w ataku kaszlu skryć śmiech, który mnie napadł, przy kreowaniu przez utalentowanego mówcę nowej daty historycznej. Na przyjęciu tem wręczono mi dyplom honorowego członka towarzystwa oraz pamiątkowy złoty stoper, a od rodaczki naszej p. J. Czaplińskiej otrzymałem śliczną złotą papierośnicę.

Niemniej wzruszające i serdeczne było przyjęcie, urządzone przez Stowarzyszenie Żydów polskich w Brazylii, mimo dość licznych momentów komicznych. Ze wszystkich przemówień przebiła dominująca nuta przywiązania i tęsknoty za krajem. Na bankiecie uchwalono jednomyślnie wśród gorących oklasków wysłać depezę hołdowniczą do Marszałka Piłsudskiego.

Tu, w przemówieniu prezesa towarzystwa, zdarzył się podobny lapsus linguae, jak w przemówieniu Brazylijczyka:

— Mieliśmy Kościuszkę, mieliśmy Berka Joselewicza, a teraz mamy... Skarżyńskiego!...

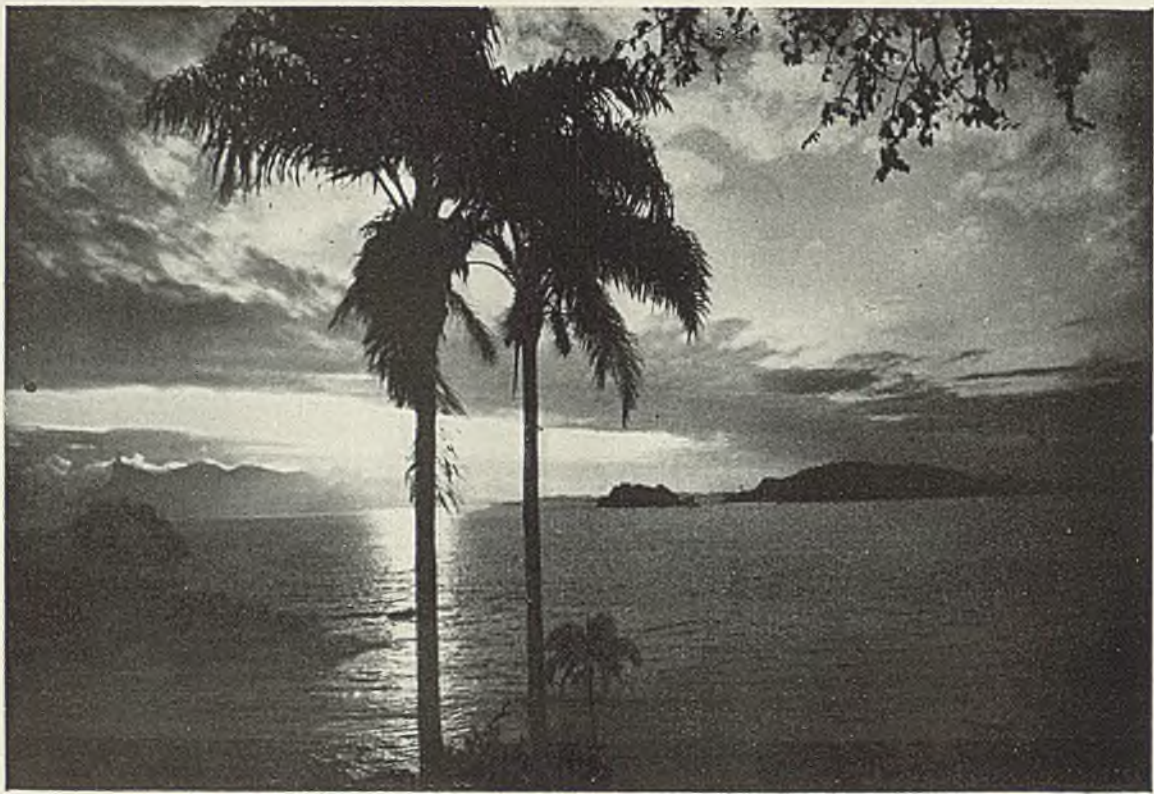


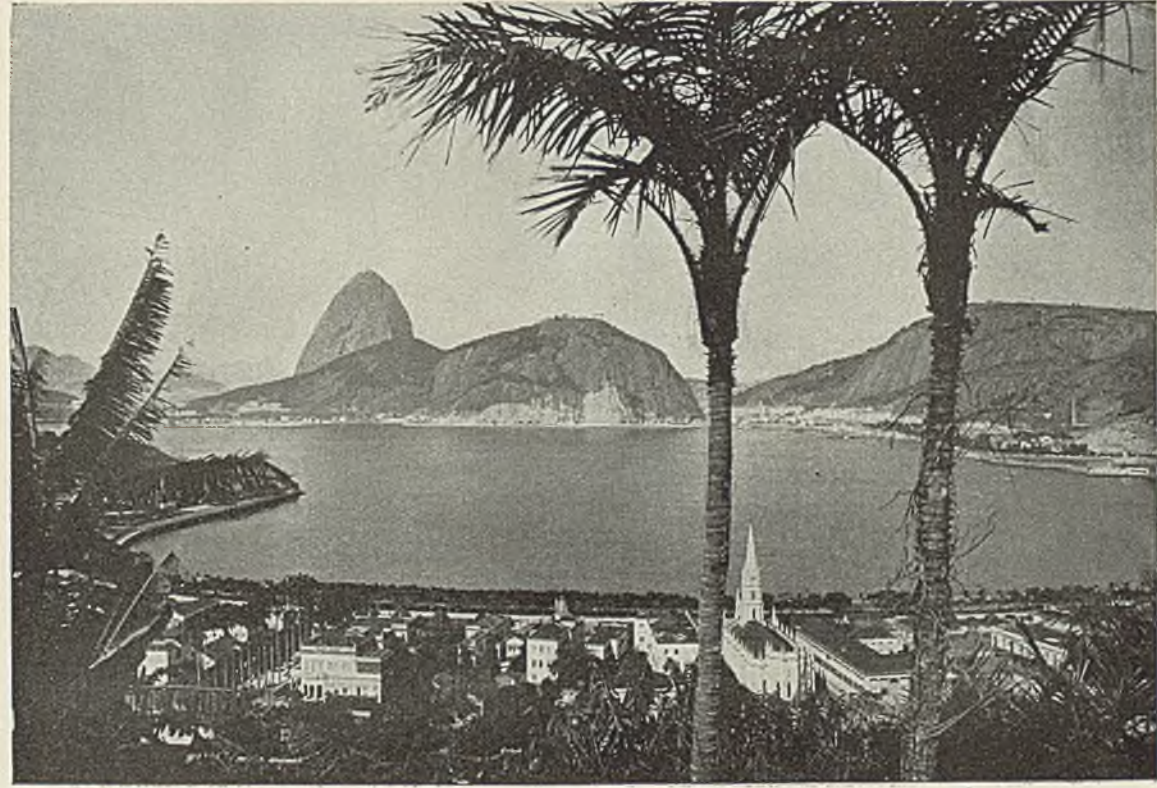
Rio de Janeiro. Widok z Corcovado,  
...można patrzeć całemi godzinami...



Kiedy zapada noc Rio de Janeiro staje się jeszcze piękniejsze...

Rio. Zatoka w blaskach księżycyca.





Rio. „Clowa Cukru“.

Menu na tym bankiecie było zestawione dość oryginalnie — najpierw ciasteczka i likiery, a potem wino i ryba po żydowsku, która, nawiasem mówiąc, była doskonała i pałaszowałem ją z ochotą, łykając smaczne kąski wraz z mnóstwem pochlebnych słów.

Ogromnie podobało mi się śniadanie w Rotary-Clubie, przeprowadzone zgodnie ze statutem w północnoamerykańskim tempie. Całość razem z przemówieniami trwała dokładnie tylko jedną godzinę. Widocznie twórcom statutu musiały dobrze dać się we znaki bankiety i niekończące się przemówienia...

Pozatem odbyło się kilka przyjęć dyplomatycznych i pół-oficjalnych w poselstwie, śniadanie u prezesa tow. Polsko-Brazylijskiego b. min. Rodrigo Octavio, u prezesa Nowickiego i śniadanie u p. J. Czaplińskiej.

W tym czasie otrzymałem instrukcję z M. S. Z. (dotychczas miałem tylko poufną od gen. Orlicz-Dreszera), że mam lecieć do Kurytyby, Porto Alegre i Buenos Aires, a potem do Ameryki Północnej, drogą, jaką uznam za najlepszą. Chciałem więc rozpocząć dalszy lot, aby jaknajprędzej wypełnić zadania, lecz 26 maja miał się odbyć bal Polsko-Brazylijski, przeniesiony na ten termin z dn. 3 maja z powodu wypadku samochodowego, jakiemu uległ Prezydent Brazylii i jego żona.

Minister Grabowski, nie spodziewając się tak szerokiej instrukcji dla mnie, chciał abym był obecny na tym balu, wobec czego mój pobyt w Rio de Janeiro przedłużył się.

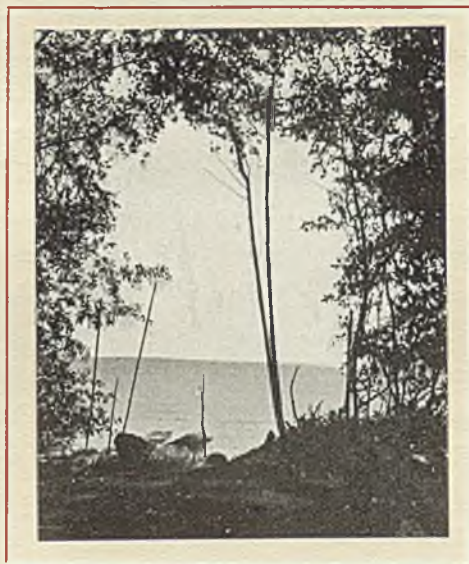
Bal naszego poselstwa w lokalu Botafogo-club był wspaniały. Zgromadził około siedmiuset osób ze sfer rządowych, dyplomacji, kolonji polskiej, towarzystwa polsko-brazylijskiego, przedstawiciele miejscowego społeczeństwa i kolonji Żydów polskich.

Bal rozpoczął się akademją w głównej sali, na której program złożyło się przemówienie b. min. R. Octavio o konstytucji

3 maja, o Polsce współczesnej i o moim locie. Po przemówieniu wręczono mi na estradzie piękny zbiór amuletów, poczem nastąpiła część koncertowa, w której wystąpiła p. Korytko-Domaniewska.

Po akademji w dolnych salonach trwał do rana luzny bal, przyczem powszechne zainteresowanie wzbudzał gen. Strzemiński, który był w mundurze wojskowym.

Po balu jeden dzień przeznaczyłem na odpoczynek, przed dalszym lotem.





# PARANA I RIO GRANDE DO SUL



ZIEN ODLOTU DO KURYTYBY UKRYWAŁEM przed prasą i publicznością i z tego powodu niektórzy poobrażali się niesłusznie na nasze poselstwo, zamiast mieć pretensję do mnie.

Poczuwam się do obowiązku podania powodów tej tajemniczości.

Najłatwiej i najprzyjemniej leci się pilotowi, gdy jest pozostawiony samemu sobie, gdy nikt go nie żegna i nikt na niego nie czeka, chociaż powitanie nie jest tak groźne jak pożegnanie, które bardziej absorbuje.

Jeżeli lotnik ma odbyć kilkugodzinny przelot, a przed startem zapomni przygotować sobie wszystkiego, jak należy, — to ta nieuwaga mści się potem przez całą drogę, powodując niewygodę dla pilota, lub nawet zmuszając go do lądowania w celu usunięcia błędu. Jeśli znowu lotnik potrafi się na tyle opanować, że zapomni o żegnających i przed startem całą uwagę skupi na maszynie, to później w drodze opadną go wątpliwości i ogarnie niepokój innego rodzaju — czy aby pożegnał się ze wszystkimi, czy podając rękę trzymał się ściśle kolejności w myśl zasad pro-

tokółu i nie pomylił się w hierachji, czy też wreszcie nie pocałował zamiast przyjaciela, której z obecnych pań.

Sam byłem jeszcze w położeniu o tyle gorszem, że miałem maszynę przygotowaną do rekordu, a nie do turystyki. Nie było w niej bagażnika ani nawet miejsca na jakąś walizkę. Przyleciałem do Ameryki, mieszcząc cały swój bagaż w dwóch teczkach, z których jedna zawierała mapy, a druga — przybory toaletowe, poza bagażem rezerwowym na wypadek przymusowego lądowania lub wodowania. Im dalej leciałem tem bardziej bagaż się powiększał: przybyła trzecia teczka z ubraniem, czwarta z bielizną i oprócz tego spadochron. Smoking, który odważyłem się kupić w Kurytybie, musiałem wieszać wprost na wieszaku w kabinie.

Trzeba było sporo czasu i wysiłku, żeby obłożyć się wkóło teczkami w taki sposób, aby mieć rzeczy potrzebne pod ręką, a jednocześnie swobodnie władać sterami. Proszę zatem bardzo o wybaczenie, iż z tych względów musiałem ukrywać odlot i wyleciałem bez pożegnania, pozbawiając wielu widoku startującej maszyny.

Na lotnisko udałem się w towarzystwie, że tak powiem, najbliższej rodziny, t. j. pana Ministra i reszty poselstwa z dr. Wagnerem na czele. W porcie aż się roiło od oficerów lotników — to pocziwy generał Aranha zebrał wszystkich na moje pożegnanie. W kasynie wypiliśmy czarną kawę a przy szampanie gen. Aranha powiedział bardzo serdeczną mowę, wręczając mi jako porte-bonheur spadochron oraz życząc, bym nigdy nie miał potrzeby go otwierać. Podziękowałem przemówieniem w języku polskim, które p. minister Grabowski był łaskaw przetłumaczyć.

Wystartowałem dn. 29 maja o godz. 9 min. 50 w towarzystwie klucza trzech samolotów brazylijskich, które odprowadziły mnie 100 km.

Pogodę miałem śliczną, a przed sobą 720 km. najpiękniejszej drogi. Cały czas górzyste poszarpane wybrzeże, a u brzegu mnóstwo wysp i wysepek. Lecz, jak to zazwyczaj bywa, teren wyglądający pięknie z lotu ptaka, nie był bezpieczny, gdyż pozbawiony zupełnie plaży i miejsc możliwych do lądowania. Po drodze miałem tylko jedno lotnisko w Santos.

Przed Parangua skręciłem w prawo i poleciałem 100 km. w głąb lądu. Ten odcinek drogi prowadził nad wspaniałym parkiem naturalnym. Od zatoki paranaguęńskiej teren wznosi gwałtownie i na wysokości 900 mtr. nad poziomem morza rozciąga się rozległy płaskowyż parański. Przedtem jednak należy przejść przez bramy wśród szczytów górskich wysokich na 1700 mtr., które stoją na straży groźnych uroczysk i wspaniałych kaskad. Wśród urwisk i nad skrajami przepaści wije się serpentyną linja kolei żelaznej, a przez drugą przełęcz przeprowadzono szosę.



Kurytyba. Publiczność na lotnisku w oczekiwaniu na przyłot.



Kurytyba. Przedstawicielki Polonji.

Szczyty gór bardzo często spoczywają w chmurach, toteż komunikacja lotnicza z Kurytybą będzie miała pewne trudności, chyba że będzie się odbywać na S. Paulo.

W pobliżu Kurytyby musiałem wymijać dymy z wypalanego stepu (dla użyznienia ziemi), poczem poleciałem nad miasto, ażeby zgóry obejrzeć stolicę naszego wychodźstwa brazylijskiego, które najliczniej rozsiadło się w Paranie.

Gdy znalazłem się nad lotniskiem ogarnęło mnie zakłopotanie. Lotnisko jest małe, dopiero plantowane i w Rio de Janeiro radzono mi, żebym siadał jaknajbliżej hangaru. Tymczasem najlepsze podejście zostało zajęte przez samochody i publiczność, prawdopodobnie wskutek zmiany kierunku wiatru.

Przewidujący komendant lotniska porucznik Souto wyleciał na moje spotkanie, aby wskazać mi miejsce lądowania, lecz, niestety, rozminęliśmy się w drodze.



Kurytyba. Wicekonsul kpt. Cybulski, konsul dr. Staniewicz, dowódca garnizonu.

Lądowanie było trudne, gdyż moja maszyna, obliczona na duże obciążenie, miała twardą amortyzację w podwoziu i zarazem dużą nośność przy ziemi. Trzeba było lądować bardzo delikatnie, niestety jednak nie udało się: przy zetknięciu z jakąś nierównością pękło mi (może już przedtem nadwyrężone) okucie górnej lewej nogi podwozia.

Na szczęście dzięki przegubowej budowie podwozia maszyna siadła sobie jedną stroną „brzucha“, nie kapotując, co zachwyciło fachowców.

Wyszedłem z kabiny, aby zobaczyć co się stało, ale tłum przerwał już kordony policji pieszej i konnej oraz wojska i otoczył mnie ze wszystkich stron. Obrzucono mnie kwiatami, rzucono w górę, ściskano i całowano. Wygłaszano powitalne przemówienia. Trzeba było uśmiechać się, odpowiadać, ściskać setki rąk, a jednocześnie wszystkie moje myśli były przy uszkodzonym samo-

locie. Byłem tembardziej niespokojny, że nie zdążyłem na pierwszy rzut oka stwierdzić rozmiarów uszkodzeń. Gdy orszak powitalny wraz z publicznością i ze mną oddalił się od samolotu, wyraknąłem się boczkim z porucznikiem pilotem Sadowskim<sup>1)</sup> do mojego RWD. Tu z wielką ulgą stwierdziłem, że uszkodzenie nie jest groźne. Dałem parę wskazówek jak przetransportować samolot do hangaru i zostawiłem go pod opieką por. Sadowskiego, a sam odjechałem do miasta w towarzystwie p. konsula generalnego dr. Staniewicza, konsula p. Cybulskiego, (kpt. obserwatora z 1 p. lotn.) i ich małżonek.

Gdy po defiladzie przez miasto korowód aut rozwiązał się, wróciłem cichaczem z Tolkiem Cybulskim na lotnisko, aby spokojnie zastanowić się nad kalectwem mojej towarzyszki. Okazało się, że zapobiegliwy por. Sadowski ułożył już plan działania, brakowało tylko moich technicznych wskazówek. Por.-pil. Souto (na lotnisku w Kurytybie był detaszowany mały oddział lotniczy z dwiema maszynami, jako zaczątek przyszłego pułku lotniczego), miał świetnych mechaników, a sąsiednie warsztaty artyleryjskie posiadały aparat do spawania. Ponieważ ze względu na niezajomość języka portugalskiego nie mogłem porozumiewać się bezpośrednio i brakło mi na to czasu, wskutek przewidzianych uroczystości — byłem niezmiernie wdzięczny inżynierowi Wasilewskiemu, gdy zaofiarował swoją fachową pomoc przy naprawie samolotu.

Program rozpoczął się jak zwykle od wizyt oficjalnych, których było mniej niż w Rio de Janeiro, gdyż Kurytyba jest tylko stolicą stanu Parana. Jak się okazało na lotnisku byli przedstawiciele władz cywilnych i wojskowych, lecz w tłumie jaki po-

---

<sup>1)</sup> Por. Sadowski, który przed paru laty wyemigrował z kraju zajmuje się tu żywo organizacjami wychowania fizycznego w naszym wychodźstwie.

wstał zdołałem zamienić tylko kilka słów z generałem, komendantem garnizonu.

Akademja, którą urządzono z okazji mego przylotu była bardzo podniosła. Wygłoszono kilka ładnych przemówień, a produkcje sceniczne pod kierownictwem panów Ficińskiego i Morozowicza miały naprawdę wysoki poziom, przyczem deklamowano wiersze napisane specjalnie na moją cześć, a głównym autorem był prof. dr. Kosobudzki, dyrektor szkoły polskiej.

W Kurytybie istnieje Związek Miłośników Sceny, który dzięki energii zarządu oraz zapałowi wszystkich członków zyskał sobie uznanie nie tylko społeczeństwa polskiego, ale i brazylijskiego. Związek ten, który zaszczycił mnie godnością honorowego prezesa, urządził bardzo efektowny bal lotniczy. Równie wesoło bawiliśmy się na balu „Junaka“. Organizacja ta, stworzona dzięki usilnej pracy por.-pil. Sadowskiego, a prowadzona przez prezesa Sekułę ma na celu poza utrzymaniem młodzieży wychodźczej



Kurytyba. ...Na polu sportowem osiąga „Junak” świetne wyniki...

w polskości — wychowanie fizyczne. „Junak“ rozwija się znakomicie. Jest to najkarniejsza i najbardziej zwarta ze wszystkich organizacji, jakie widziałem w Ameryce Południowej. Na polu sportowem osiąga „Junak“ świetne wyniki, bijąc we wszelkich rozgrywkach kluby sportowe innych narodowości i zajmuje pierwsze miejsce w Paranie. Dzięki temu organizacja ta robi polskości doskonałą propagandę, gdyż zwycięstwa sportowe najbardziej przemawiają do ogółu, szczególnie gdy chodzi o społeczeństwo amerykańskie.

Najpodnioslejszą uroczystością była msza dziękczynna spowodu mojego szczęśliwego przylotu i modły o dalsze powodzenie. Nabożeństwo odprawił ksiądz proboszcz Trzebiatowski, wygłaszając przytem patryjotyczne przemówienie. Ks. Trzebiatowski jest jednym z tych księży rzymsko-katolickich, który umie doskonale pogodzić obowiązki duszpasterza z obowiązkami dobrego Polaka, czego miałem dowód, zwiedzając prowadzoną pod jego patronatem szkołę sióstr Rodziny Marji.

Przy wizycie w komendzie wojsk stanowych<sup>1)</sup> urządzono mi ładną manifestację — u wejścia do koszar powitali nas (byłem z konsulem generalnym dr. Staniewiczem i konsulem Cybulskim) wszyscy oficerowie, poczem orkiestra odegrała hymn polski i brazylijski. W sali przyjęć powitał nas dowódca i wyżsi oficerowie, a po wypiciu kawy i szampana poszliśmy zwiedzać koszary. Podziwiałem świetne gospodarstwo rolne, warsztaty stolarskie i wielką czystość, jaka wszędzie panowała. Na dziedzińcu koszar stali wyszeregowani wszyscy podoficerowie i szeregowcy.

---

<sup>1)</sup> Brazylja ma dwa rodzaje wojska: federalne — ogólnobrazylijskie i stanowe, utrzymywane przez każdy z poszczególnych stanów Stanów Zjednoczonych Brazylji.



Na dalszy program pobytu w Kurytybie złożyły się: przyjęcie w klubie sportowym Country, bal urządony przez dowódcę i oficerów wojsk federalnych, przyjęcie w Związku Polskim i przyjęcie urządzone przez Aeroklub Parański.

Lotnictwo sportowe w Brazylii dotychczas jeszcze nie istnieje. Aeroklub Parański najżywiej krząta się około jego stworzenia i prowadzi wytężoną propagandę.

Przyjęcie, jakie mi zgotowano, było bardzo miłe. Przed hotelem, w którym odbywała się uroczystość, powitała mnie orkiestra wojskowa. Piękna córka prezesa Aeroklubu, kandydatka praw, wygłosiła niemniej piękne przemówienie, poczem wręczyła mi złotą odznakę Aeroklubu.

Zwiedzałem również polskie szkoły. Dzieciaki, początku trochę zestrachane i przejęte, ośmielały się prędko i zasypywały mnie kwiatami, śpiewając piosenki i deklamując wierszyki, specjanie napisane przez nauczycieli lub starsze dzieci. Poza tem otrzymałem szereg dziecięcych robótek. Na moje pytania o zamiary na przyszłość, prawie że wszystkie odpowiedziały (jakżeby mogło być inaczej!), że pragną zostać lotnikami.

Niezapomniane wrażenie wywarła na mnie wycieczka w góry, jaką odbyłem z p. konsulem Staniewiczem, pp. Cybulskimi, p. Lechem z poselstwa i p. Paszkowskim. Pojechaliśmy samochodami w kierunku oceanu do Morreteas, a stamtąd wróciliśmy do Kurytyby drezyną motorową, łaskawie oddaną nam do dyspozycji przez dyrekcję kolei parańskich.

Pogoda była wymarzona, a szosa wyjątkowo dobra. Przedostaliśmy się poprzez góry Sierra do Marr i zjeżdżając wdół obserwowaliśmy wyraźnie zaznaczającą się różnicę klimatu — kontynentalnego na wyżynie parańskiej i pełnego parnej wilgoci — nadmorskiego.

Zima w Paranie jest ostrzejsza niż przypuszczałem: od zachodu słońca do wschodu panują silne chłody, tem dotkliwsze, że w południe, gdy słońce dobrze przygrzeje, jest gorąco.

Po obu stronach drogi, wijącej się nad urwiskami, szumiała dzika puszcza, bogata w przeróżne gatunki drzew i krzewów. Niżej w ciemnozielony gąszcz zaczynają wplatać się jasne plamy zieleni palm bananowych. (Banany są tam tak tanie, że za 50 groszy można dostać olbrzymią kiść, którą się można żywić przez cały tydzień).

Jeszcze piękniejsza, gdyż dziksza i śmiało wytknięta na zboczach gór, była droga powrotna torem kolejowym.

Chyba dzieci w Praterze wiedeńskim nie zachwycają się tak



Parana. Droga wije się nad urwiskami.

kolejką podziemną, jak my zachwycaliśmy się jazdą dreżyną poprzez tunele i mosty, rzucone nad kaskadami. Droga wspiniała się stale stromemi serpentynami. Zatrzymywaliśmy się co chwila, aby napawać się widokiem otaczającej nas dzikiej natury, jak i doliny sięgającej Atlantyku. Jest to najpiękniejsza droga w Brazylii.

Zapadał już wieczór, gdy wróciliśmy do Kurytyby. Byliśmy tak syci wrażeń, że nie odczuliśmy nawet zimna, którem nas przywitała wyżyna parańska.

Pp. konsulostwo Staniewiczowie, u których przez cały czas pobytu w Kurytybie byłem serdecznie goszczony, wydali na moją cześć obiad i wielki raut.

Bardzo miłe było przyjęcie „w swoim kółku“ u pp. kons. Cybulskich. Tolek Cybulski jako mój stary kolega machnął tak ładne przemówienie, że omal obaj nie popłakaliśmy się. Kilka bardzo miłych chwil spędziłem również w gościnie u pp. Sadowskich.

Jeden z wieczorów był przeznaczony na odczyt. Kpt. Cybulski mówił o lotnictwie polskim w czasie wojny, ja natomiast — o swoim locie, o obecnym stanie lotnictwa sportowego, wojskowego i komunikacyjnego w Polsce, o roli jaką spełniła i spełnia nasza armja w wychowaniu obywatela i odbudowie Państwa, a zakończyłem apelem do wychodźstwa, aby, biorąc przykład z Macierzy, zgodnie dążyło do jednego celu, pracując ku chwale Polski i nowej Ojczyzny — Brazylii.

Pobyt mój w Kurytybie przedłużał się, a ja płonąłem chęcią zobaczenia t. zw. „Interjoru“ — głębi kraju, gdzie nasz rolnik uprawia nową ziemię.

Wreszcie wyruszyliśmy w podróż starym, poczciwym fordziakiem, pamiętającym zapewne przedwojenne czasy. Obsadę starszuka tworzyli: konsul Cybulski, por. Sadowski, p. Paszkowski i ja. Mieliśmy przed sobą 750 km. polnych dróg i odwiedzenie

dwóch ośrodków — Ponta Grossy i Marechal Malet — a czasu na to wszystko półtora dnia i noc. Wyruszyliśmy więc, gdy było jeszcze ciemno. O świcie jechaliśmy jakiś czas prawie poomacku przez opary i niskie chmury — mgłę. Wkrótce, gdy weszło słońce, roztoczył się przed nami niezwykle widok: palmy, pinje, bambusy i drzewa pomarańczowe pełne owoców — wszystko to bieleło się od szronu.

Wysiedliśmy, aby porobić zdjęcia fotograficzne. Dla większego kontrastu chciałem wziąć z auta kiść bananową, ale został mi w ręku tylko pręt — wszystkie banany zmarzły i odpadły. Pomarańczom przymrozki te nie szkodzą — przeciwnie — owoce te dopiero po nich nabierają odpowiedniego smaku.

Droga wiała się w terenie lekko falistym, stepowym, tylko gdzieniegdzie było widać zagajniki. Na pierwszy rzut oka krajobraz niewiele różnił się od naszego, dopiero po dokładniejszym przyjrzeniu się roślinności można było dostrzec różnicę.

O 12 km. przed Ponta Grossą przy moście na rzece ujrzelśmy sporo ludzi i szereg samochodów — to delegacje wyruszyły naprzód, aby nas przywitać. Po powitaniach, uściskach i radosnych okrzykach uformował się korowód, którym przeciągnęliśmy przez miasto do Domu Polskiego.

Kiedy w Kurytybie zapraszano mnie do odwiedzenia Ponta Grossy, stolicy stepów parańskich, dowiedziałem się, że są tam dwa wadzące się ze sobą stowarzyszenia polskie i przeto urządzi mi dwa przyjęcia. Odpowiedziałem, że o tem mowy być nie może — przyjeżdżam odwiedzić Polaków w Ponta Grossie, a nie obozy. Rezultat był ten, że na czas mojego pobytu zawarto zawieszenie broni i przyjmowano mnie wspólnie.

Na akademji w Domu Polskim pierwszy przemawiał nauczyciel p. Jakubiak. Porwany zapałem zapomniał o przygotowanej



Przedstawiciele społeczeństwa polskiego w Ponta Grossie.

mowie oficjalnej i przemówił od serca gorąco i płomiennie, a tak wzruszająco, że na sali co chwila słychać było pociągania nosem i pochlipywania.

Następny mówca, p. Las, po paru słowach tak się wzruszył, że rzucił mi się na szyję i obaj popłakaliśmy sobie przy wtórze reszty zgromadzonych.

Było jeszcze kilka przemówień (w tem i moje), poczem udaliśmy się z wizytami do prefekta i komendanta garnizonu. Pułkownik, uprzedzony na krótko przed wizytą, zdążył pomimo to zmobilizować wszystkich oficerów i wystawić orkiestrę.

Na zwiedzanie miasta nie było czasu. Coprawda te kilka ulic, które przejechaliśmy samochodem, wystarczyło dla zorientowania się w całości. Zastanawiało mnie, czem kierowali się pierwsi mieszkańcy Ponta Grossy, wybierając miejsce pod budowę tego miasta. Rozsiadło się ono na wzgórzu, wśród smętnych stepów, bez

oparcia o nieodzowną w życiu miejskiem rzekę, zdala od lasów, łagodzących klimat.

Wiatry jakby specjalnie upodobały sobie dla swych harców wzgórze Ponta Grossa, niosąc w porze suchej tumany czerwonego kurzu. Samo miasto nie posiada żadnych szczególnych cech charakterystycznych — proste, czyste ulice i niskie domy — zwykły wygląd prowincjonalnego miasta, ale dla swych rozległych okolic jest ono stolicą. Równie dziwił mnie wybór miejsca dla Kurutyby. Malownicze góry, widniejące na wschodnim horyzoncie, byłyby ślicznym naturalnym parkiem dla miasta położonego u ich podnóża.

Po obiedzie ruszyliśmy w dalszą drogę do Irati już w większym towarzystwie, przyłączył się do nas bowiem p. Zawadzki, inspektor firmy Shell, która zaopatrywała mnie w materiały pędne. Pojechał z nami nie tyle z urzędu ile dla okazania swej sympatji. Towarzystwo jego było bardzo pożądane i miłe zarówno ze względu na osobiste zalety charakteru p. Zawadzkiego i jego pogodny humor, jak również wskutek znajomości krętych dróg parańskich i czyhających na nich zasadzek.

Droga, którą mieliśmy przed sobą, nie była szosą, ani nawet specjalnie wytkniętym traktem — ot zwykła ścieżka, wyjeżdżona i rozszerzona z biegiem lat, biegnąca przez dziewicze lasy, poprzecinana bocznkami (oczywiście bez żadnych tablic orjentacyjnych), pełna dziur, wybojów i czerwonego kurzu. Gdyby nie przewodnictwo p. Zawadzkiego, moglibyśmy kręcić się przez tydzień w tej gmatwaninie dróg i połamać wszystkie resory nimbyśmy dotarli na miejsce.

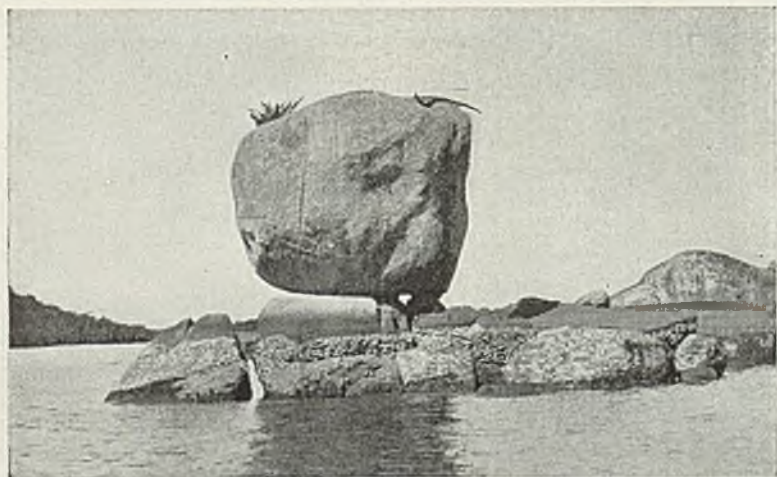
W porze deszczowej drogi zamieniają się w jedno olbrzymie bajoro i wtedy, wybierając się w podróż samochodem po Paranie, trzeba przywiązać styłu dwa woły, do wyciągania wehikułu z grząskich dziur.



Pinjory parańskie.



Osadnicy polscy w Paranie.

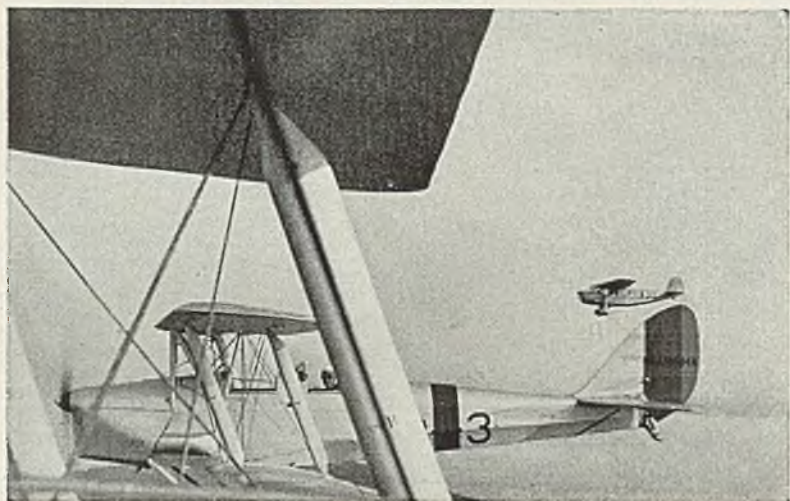


Parana. Często spotykane dziwaczne glazy.



Parana. Step.





Przylot do Porto Alegre.



Porto Alegre. Kpt. Reys i dwaj piloci brazylijscy z eskadry.



Porto Alegre. Tłumy na lotnisku.



Porto Alegre. Wizyta w prasie.

Wieczorem dotarliśmy do smutnej pamięci Irati, gdzie spędziliśmy noc.

Muszę tu pokrótce wyjaśnić, dlaczego nadałem temu miasteczku epitet „smutnej pamięci“. Nie mam zamiaru ani przez chwilę dotknąć tem naszych rodaków, mieszkających w Irati, którzy z „Junakiem“ na czele podejmowali mnie nader serdecznie i gościnnie.

Zawinił w tem tylko miejscowy ksiądz, który z nadmiaru słaźalczosci wobec miejscowych władz, mimo naszych prósb, urządził w powrotnej naszej drodze na własną rękę wielką szopę powitalną (po raz drugi) i mocno przesadził. Wynikło z tego powodu małe nieporozumienie, w które niepotrzebnie wciągnięto osobę prefekta. W rezultacie całą sprawę zlikwidowaliśmy w ten sposób, że z braku czasu posłaliśmy prefektowi tylko bilety wizytowe i pojechaliśmy dalej. Pozostał wprawdzie pewien niesmak, spowodowany zachowaniem się niektórych jednostek, jednak nie wpłynęło to na mój jaknajlepszy sąd o polskich mieszkańcach Irati.

Marechal Malet jest jedną z najdzielniejszych i najżywo-niejszych naszych kolonij w Paranie, do czego wiele przyczynił się niestrudzony organizator i kierownik duchowy wszelkich poczynań p. Paul.

Z dumą w zupełności usprawiedliwioną pokazywano mi wspaniały gmach kolegium polskiego, chlubę naszego wychództwa i ośrodek kultury narodowej. Kolegium to pod kierownictwem p. Postka rozwija się znakomicie i z jego murów wychodzą liczne rzesze przygotowanej do patriotycznej służby młodzieży, powiększając kadry „Junaków“.

Wiadomość o naszym przyjeździe do Marechal Malet wyprzedziła nas zaledwie o pół godziny. Mimo to panie tak energicznie zabrały się do pracy, że przyjęcie wypadło bardzo okazale i wy-



Marechal Malet. P. Paul, p. Zawadzki.

warło niezatarte wspomnienie, ponieważ wychodźtwa tworzyło naprawdę jedną zgraną rodzinę. W czasie przyjęcia wygłoszono szereg przemówień. Przemawiali — między innymi inż. Krzesimowski i prefekt.

P. Paul — abstynent — tak się wzruszył w czasie przyjęcia, że na jeden wieczór odstąpił od swych zasad, aby wychylić kilka toastów. Ten dzielny człowiek ma jedną słabostkę — obawia się samochodów, jak djabła, ale gdy odjeżdżaliśmy, zmógł swą obawę i odwiózł nas samochodem aż do Irati.

Drugim abstynentem, który na jeden dzień zerwał z zasadami w czasie gorącego i serdecznego klimatu przyjęcia w Marechal Malet był nasz przewodnik, p. Zawadzki. Rozochocił się tak, że w powrotnej drodze, zatrzymując się na rozstajach dla wskazania drogi, proponował nam stale „jednego“. Korzystaliśmy chętnie z jego propozycji, gdyż poranek był bardzo chłodny, szron po-

pokrywał pola i drzewa, a kpt. Cybulski zaopatrzył się w solidne przekąski.

Przybyliśmy w powrotnej drodze do Ponta Grossy późno w nocy. Ponieważ pana Paszkowskiego jakoś „pokreśliło“, a „Fordziak“ nam się zbuntował, za to, że na stare lata pędziliśmy go przez dwa dni i prawie dwie noce i odmówił posłuszeństwa, postanowiliśmy przeto pozostawić oboje na kuracji. Pan Bukowski „marszałek“ (właściciel hotelu w Ponta Grossa) przenocował nas pocichu, a raniutko pojechaliśmy autem w dalszą drogę, zwiedzając jeszcze kopalnie złota, leżące w pobliżu Kurytyby.

W czasie wycieczki do „interjoru“ widziałem bardzo dużo, ale i zarazem bardzo mało, w porównaniu z tem, co mógłbym jeszcze zobaczyć, gdybym mógł dysponować czasem.

Wrażenie wyniosłem jaknajlepsze — zetknąłem się z mocnem, zdrowem i pracującym wychodźstwem, byłem w jednej Polskiej Rodzinie, a nie wśród wielu kłócących się stowarzyszeń. Ale mimo wszystko z rozmyślań i wrażeń powstała uraza i żal do... naszych przodków.

Powracała uparcie ta sama myśl, która nasunęła mi się przed dwoma laty — w czasie lotu afrykańskiego. Zazdrościłem tam (oczywiście w skrytości ducha) Anglikom, Francuzom, Belgijczykom, Portugalczykom, Hiszpanom i innym nacjom, że choć oddaleni o tysiące kilometrów od ojczyzny, są jednak u siebie, w cieniu własnego sztandaru i pod ochroną własnych praw. Nie byliśmy narodem morskim, zabrakło nas, gdy inni zajmowali owe tereny niczyje. Żądza przygód naszych przodków wyczerpała się na Dzikich Polach. Brakło im ogromnych perspektyw, pragnień i ambicij zdobywczych, jakie dawało morze; brakło im zmysłu kupieckiego i żądzy zysków, które pchały obcych żeglarzy na nieznanne szlaki morskie.

Tu, w Paranie, kiedy zobaczyłem na własne oczy olbrzymią pracę cywilizacyjną, dokonaną rękami polskiego chłopca, kiedy widziałem te wielkie obszary w trudzie i znoju, w najcięższych warunkach, wydarte dzikiej naturze przez naszych osadników, owa uraza do przodków i ich mało przewidującej polityki jeszcze spotężniała.

Ale zostawmy prochy dziadów i pradziadów w spokoju — wyciągnijmy tylko z ich zaniedbań wskazania na przyszłość.

Szerokie sfery naszego społeczeństwa jeszcze ciągle nie doceniają znaczenia morza w życiu państwa. Nasza ekspansja na dalekich szlakach morskich ciągle jest powolna, za mało okrętów pod polską banderą odwiedza egzotyczne porty. Musimy zrozumieć, że ten skrawek wybrzeża mamy nie poto tylko, aby wygrzewać się latem na plażach. Obrót handlowy morski powinien przynajmniej w połowie odbywać się na polskich okrętach. Nasza młodzież powinna wyjść na morze. Mamy w tej dziedzinie do zrobienia o wiele więcej, niż inne narody, ale nie wolno nam załamywać rąk przed ogromem czekającej nas pracy, tylko z energią i stanowczością zabrać się do dzieła. Najwyższy czas, aby platoniczna miłość do morza zamieniła się w miłość praktyczną.

Początek i to wspaniałe początek w postaci Gdyni już zrobiony. Dalszy ciąg leży w rękach społeczeństwa.

Liga Morska i Kolonjalna jest tym organem, który uczy kochać praktycznie morze, który budzi czujność społeczeństwa i krzewi znajomość spraw morskich. Liga nawiązała kontakt z wychodźstwem, krzepi jego dumę, świadomość narodową i broni przed wynarodowieniem, oczywiście nie odciągając od obowiązków względem przybranej ojczyzny. Liga wreszcie szuka odpowiednich terenów osadniczych dla naszych emigrantów oraz bada możliwości uzyskania własnych kolonij.

Wiemy, jak wiele zrobiła i robi Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, dzięki groszowym składkom społeczeństwa. Jeszcze większe zadania leżą przed Ligą Morską i Kolonjalną, a więc każdy komu nie jest obojętny rozwój potęgi państwa, każdy troszczący się o przyszłość gospodarczą kraju, o losy naszego wychodźstwa, powinien bezwzględnie zostać członkiem Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Zdołałem stwierdzić w czasie swojego lotu, że jeden konkretny czyn ma większą wartość propagandową od setki gołosłownych artykułów. Stała obecność naszej bandery na szlakach transoceanicznych, polskie okręty w dalekich egzotycznych portach — będą tym czynem, który udowodni całemu światu naszą żywotność i zdolność rozumnej ekspansji.

Po wycieczce byłem porządnie zmęczony, ale nie miałem czasu na odpoczynek, gdyż należało załatwić resztę wizyt i przyjęć, a potem lecieć dalej.

O maszynę nie kłopotalem się zupełnie, gdyż była w dobrych rękach. Zaraz po powrocie z „interjoru“ inż. Wasilewski oświadczył mi, że samolot jest gotowy do startu.

Chcąc podziękować mechanikom za pracę zaprosiłem ich na śniadanie. Uczynny „Junak“ zorganizował tę imprezę pierwszorzędnie, a panie, z dr. Kosobudzką na czele, urządziły świetne przyjęcie, podczas którego przemawiali por. Sadowski i dr. Kosobudzki. Odpowiedział im bardzo ładnie szef mechaników.

Z Kurytyby wystartowałem dn. 9 czerwca o godz. 10 min. 10.

Mimo że jak wszędzie ukrywałem dzień odlotu, na lotnisku zgromadziło się sporo znajomych i nieznanym. Przybył dowódca garnizonu z kilkoma oficerami, zastępca interwentora, prefekt, delegacja Aeroklubu, oficerowie wojsk stanowych i t. p.

Drogę (680 km.) miałem łatwą i ładną. Pogoda jak na zamó-

wienie — słoneczna i bez mgieł, które w tej porze roku zazwyczaj stale płaczą się w okolicach stanu Santa Catharina. Widoki były bardzo ciekawe, szczególnie w pobliżu dużej wyspy Florianopolis, połączonej z wybrzeżem długim mostem.

Na granicy stanu Santa Catharina i Rio Grande do Sul kończy się pasmo gór a zaczyna wielka, idealnie równa płaszczyna.

Mniejwięcej o 60 km. przed Porto Alegre ujrzałem się w jednej chwili otoczonym przez trzy brazylijskie samoloty wojskowe. Był to dowódca eskadry kpt. Reys z towarzyszami, którzy wylecieli na moje spotkanie i odnaleźli mnie, mimo że mogłem przylecieć od oceanu trzema drogami.

Początkowo miałem zamiar lądować na lotnisku Aeropostale'u, ale eskorta zaprowadziła mnie na lotnisko wojskowe.

Gdy zobaczyłem tłumy ludzi zgromadzonych na lotnisku, zdziwiłem się bardzo, gdyż nie przypuszczałem, że w Porto Alegre



Porto Alegre. Powitanie przez dźiatwę szkolną.



znajduje się tak duża kolonja polska. Jest ona — jak się później przekonałem — doskonale zorganizowana.

Na lotnisku panował wzorowy porządek. Powitali mnie: patron kolonji, p. Anusz, prezes stowarzyszeń polskich w Rio Grande do Sul, p. Służyński, przedstawiciele władz stanowych i miejskich, delegacje oraz szkoły.

Czułem się bardzo nieszczególnie, gdyż męczyła mnie gorączka (wskutek grypy, jakiej nabawiłem się w Kurytybie). Na szczęście przemówienia powitalne były krótkie, choć bardzo serdeczne, tak że wkrótce ruszyliśmy korowodem do hotelu, gdzie dzięki pp. Służyńskiemu i Anuszowi mogłem wypocząć do wieczora. Po wypoczynku zjedliśmy obiad w ścisłym i serdecznym kółku.

Nazajutrz w towarzystwie pp. Anusza i Służyńskiego złożyłem wizyty przedstawicielom władz stanowych i miejskich, oraz miejscowej prasie.

U gubernatora spędziliśmy zgorą godzinę na bardzo miłej rozmowie.

Gubernator, wiedząc, że stan Rio de Janeiro nawiązał z Polską stosunki handlowe, wypytywał się o możliwości wymienne, pragnąc, aby również i stan Rio Grande do Sul nie pozostał wtyle. Nawiązanie stosunków handlowych jest jednak dość trudne, gdyż w Porto Alegre niema naszej placówki konsularnej.

Po akademji nastąpił bankiet w dość licznym gronie. Przemawiali między innymi dwaj dziekani — Polak i Brazylijczyk. Następnie podochocone towarzystwo zaczęło prześcigać się w przemówieniach i wiwatach, tak że musiałem wszystkich powściągać, obawiając się, że bankiet będzie trwał bez końca.

Pożegnanie było równie wesołe i entuzjastyczne. Siedziałem już w samochodzie, kiedy naraz poczułem, że maszyna zaczyna wnosić się do góry to sprzodu to styłu. To kochani rodacy tak

się rozpędzili w wiwatach, że chcieli unieść samochód wraz ze mną, ku przerażeniu szofera, który nie mógł pojąć, co się nagle stało jego potulnej zazwyczaj maszynie i skąd stalowy rumak nabrał naraz tyle siły i fantazji, że zaczyna stawać dęba.

Jeden z entuzjastów naszego lotnictwa nie mógł, niestety, brać udziału w radosnej zabawie — już dnia poprzedniego uroczyście oblewał mój przylot, chodząc od knajpy do knajpy i każąc wznosić okrzyki na moją cześć.

W jednym z lokali natknął się na Niemca, który przeciwstawił się jego żądaniom. Powstał konflikt dyplomatyczny, którego nie mogła załagodzić wymiana not werbalnych, ponieważ były utrzymane w mocno niedyplomatycznej formie. Zaczęło się starcie, w którym Niemiec został poszkodowany. Niestety krótka była radość zwycięzcy, bowiem na arenę wkroczyła międzynarodowa sprawiedliwość, ubrana w mundur brazylijskiego policjanta.

Wysoki trybunał w mundurze znalazł się w prawdziwym kłopotcie, gdyż sercem był całkowicie po stronie napastnika, a formalne przepisy nakazywały mu wziąć w obronę zaatakowanego. Jak zawsze w takich wypadkach sucha formułka przepisów prawnych zwyciężyła. Przedstawiciel porządku publicznego w długim i kwiecistym przemówieniu wyjaśnił naszemu rodakowi, że aczkolwiek rozumie doskonale jego patryotyczne uniesienie i z chęcią zamknąłby oponenta, to jednak jest skrzepowany wyraźnymi przepisami prawa i z bólem serca musi osadzić w areszcie napastnika. Nasz rodak przyjął spokojnie wywody policjanta i poddał mu się bez walki.

# B U E N O S   A I R E S



**P**RZY ODLOCIE Z PORTO ALEGRE W DN. 11 czerwca panował na lotnisku idealny porządek, gdyż żołnierze trzymali publiczność w przyzwoitej odległości od samolotu.

Wystartowałem o godz. 9 min. 50 wraz z trzema samolotami wojskowemi, które towarzyszyły mi przez godzinę. Cała droga do Buenos Aires (1120 km.) prowadziła nad monotonną równiną. Szczególnie Urugwaj (w tej części, nad którą przelatywałem) stanowi poprostu jedno lotnisko, pozbawione nie tylko lasów, ale nawet zagajników.

Nad stolicą Urugwaju — Montevideo — przelatywałem dość wysoko, gdyż na 2500 mtr. Do lotu na tej wysokości zmusiły mnie prądy powietrzne, które, idąc z różnych kierunków, ścierają się około przylądka Polonia i powodują bardzo silne rzucanie.

Buenos Aires, położone nad bardzo szerokim ujściem Rio de la Plata, wygląda z góry imponująco. Zajmuje wielką przestrzeń, pokratkowaną, przecinającą się pod kątem prostym ulicami. Dość gęsto wystrzelają w górę drapacze nieba, a wzdłuż bulwarów ciągną się ładne skwery.

Lotnisko wojskowe El Palomar znajduje się dość daleko od miasta, po drugiej jego stronie i jest niezbyt łatwe do odnalezienia. Dostrzegłem jednak zdala w powietrzu grupę samolotów, co wskazywało na bliskość lotniska.

Gdy po wylądowaniu kołowałem w stronę hangarów, ujrzałem z przerażeniem, że tłum przerwał kordon wojska i ruszył do ataku.

Nie chcąc narażać samolotu na skutki entuzjastycznego powitania, czempředzej wyłączyłem silnik i poszedłem na spotkanie, stawić czoło atakującym.

W jednej chwili znalazłem się w objęciach rozradowanych rodaków. Co się ze mną działo — doprawdy trudno mi opisać. Więcej wiem z gazet, które podały obszerne sprawozdania z tumultu i zamętu, jaki powstał. Ani wojsko, ani policja nie mogły sobie dać rady. Dla łatwiejszego utrzymania porządku ograniczono ilość biletów wstępu na lotnisko i tłum publiczności, nieposiadającej biletów (zebrany na szosie), przypuścił szturm do bram. Podobno — jak donosiła tamtejsza prasa wystawiono na postrach karabiny maszynowe, ale i to nie pomogło — nie zrobiły żadnego wrażenia. Tłum zdobył bramy i przedostał się na lotnisko.

Wyrywano mnie sobie z rąk. Podczas, gdy jedni podnosili mnie dogóry, drudzy czepiali się palta i ściągali nadół. Ściskano mnie, szarpano na wszystkie strony, a klepanie po plecach (abrazo) dotkliwie pamiętałem przez kilka dni. Poddawałem się ulegle tym wszystkim operacjom, wiedząc, że są to bądźco bądź objawy radości.

W końcu otoczyli mnie mechanicy, wydarli z rąk tłumy i przeprowadzili do hangaru, zamykając drzwi. Powoli przez różne wejścia zaczęły się sączyć strumyki wybranych. Dowiedziałem się, że p. Mazurkiewiczową, żonę naszego pośła, tłum przewrócił i omal nie stratował. W bezpiecznej przystani, jaką był hangar, zwróci-

liśmy całą uwagę na to, aby doprowadzić do porządku wytarמושone ubrania.

Oczywiście znaleźli się liczni przedstawiciele prasy i fotografii. Natarła na mnie nowa armja uzbrojona w notatniki, ołówki i pióra, zasypując huraganowym ogniem pytań.

— Jaki odcinek drogi był najtrudniejszy?...

Miałem chęć odpowiedzieć, że Warszawa — Okęcie ze względu na niemilosierne kocie łby, ale taką odpowiedź oceniliby należycie tylko warszawianie, odrzekłem więc:

— Cała droga była zupełnie łatwa...

— A najsilniejsze wrażenia z lotu nad oceanem?...

— Nie miałem żadnych wrażeń. Zupełnie zwyczajny lot...

— Były jakieś niespodziewane trudności?...

— Wcale! Jak sobie opracowałem lot w Warszawie — tak też dokładnie się odbył!...

— Ale przecież wiemy, że taki lot jest bardzo trudny. Może pan kapitan jednak coś sobie przypomni?...

— Naprawdę, nic nie mogę panom powiedzieć! Dla Polaków jest wszystko łatwe!...

Korzystając z chwili uspokojenia się zgromadzonych tłumów przekradliśmy się do samochodów. Bagaż musiał tymczasem zostać w samolocie, do którego niesposób było dotrzeć.

Za nami ruszyły natychmiast z lotniska setki samochodów i autobusów. Wszystkie przepełnione publicznością, wznoszącą nieustannie okrzyki. Wożono mnie w ten sposób przez wszystkie główne ulice, przy wiwatach tłumów, zalegających chodniki.

Że wszystko jednak ma swój koniec, dotarliśmy nareszcie ku wielkiemu memu zadowoleniu do gmachu naszego poselstwa, gdzie odbyło się krótkie powitanie z udziałem personelu poselstwa, komitetu przyjęcia i wojska, a potem obiad u pp. min. Mazurkiewi-

czów w gronie personelu poselstwa. Przed poselstwem tymczasem zebrał się tłum rodaków. Wiwatowano i śpiewano „Rotę“ — musiałem kilkakrotnie wychodzić na balkon.

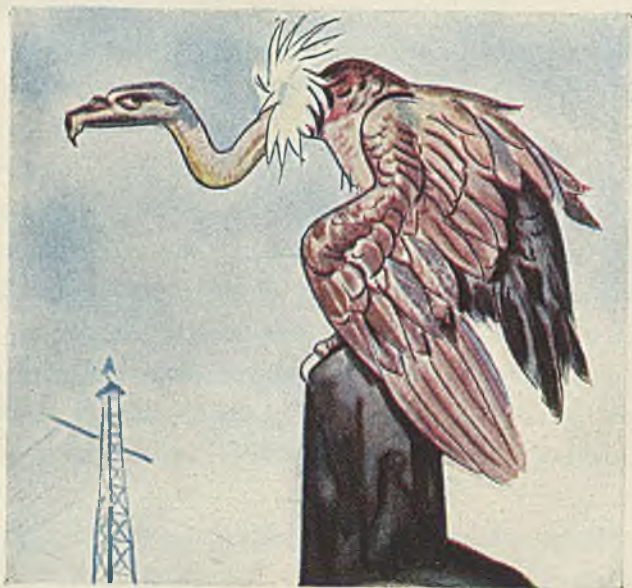
Minister Mazurkiewicz, poza Argentyną, jest jeszcze akredytowany w Chile, Peru, Boliwji, Pargawaju. Wszędzie zyskał sobie wysokie poważanie i wielką sympatię — zarówno wśród społeczeństwa argentyńskiego, jak i wśród naszego wychodźstwa, które bez względu na różnice w poglądach politycznych — ceni go bardzo i pragnie, aby jaknajdłużej pozostał na placówce, na której oddaje wielkie usługi Macierzy i kolonji polskiej.

Program mego pobytu w Buenos-Aires narazie był średnich rozmiarów, lecz później ku mojemu przerażeniu rozrastał się stale i wyglądał ogólnie mniejwięcej tak:

- 11.VI.33. Przyłot, powitanie i obiad w poselstwie.
- 12.VI.33. Śniadanie, wydane przez p. Sułka w Jockey Clubie.
- 13.VI.33. Przyjęcie w Rotary Clubie, wieczorem przyjęcie dyplomatyczne w poselstwie.
- 14.VI.33. Przyjęcie u pp. Markus.
- 15.VI.33. Śniadanie u pp. Rubinstein, wieczorem bankiet w Domu Polskim.
- 16.VI.33. Pokaz lotniczy, śniadanie w kasynie oficerskiem, wieczorem obiad ze sferami urzędowemi w poselstwie.
- 17.VI.33. Śniadanie dla prasy argentyńskiej.
- 18.VI.33. Nabożeństwo, audycja radjowa, śniadanie w poselstwie dla pp. Rubinstein, bal wydany przez komitet przyjęcia.
- 19.VI.33. Śniadanie u dyrektora P. K. O., obiad u „Wujaszka“ p. Sułka.
- 20.VI.33. Praca koło samolotu.
- 21.VI.33. Śniadanie u Szefa Lotnictwa Wojskowego, pożegnanie w P. K. O.



*Że samolot taki mały,  
Ześ pokonał trud ten cały.*



*Radjowieści wszędzie bieżą:  
- Viva Condoro Silencioso!*

Program ten był mocno przeplatany wizytami u władz, dyplomacji i bardzo licznej prasy.

Od Polaków, zamieszkujących w różnych zakątkach Ameryki Południowej, otrzymałem setki wzruszających listów. Niektóre z nich były zbiorowe, inne podpisane tylko inicjałami. Takim był list podpisany literami W. B., zawierający 50 pezów i trzy bilety na loterję z prośbą, a bym przyjął ten „darunek od kochającego rodaka dla bohatera“...

P. Szulc-Sułk jest „wujaszkiem“, conajmniej paru dziesiątków, jeśli nie setek „siostrzeńców“. Jowialny, wesoły i serdeczny z łatwością zdobywa sobie sympatję wszystkich i już w czasie śniadania nazajutrz po przybyciu do Buenos Aires i ja zaawansowałem do rzędu jego „siostrzeńców“.

Moim nieodłącznym towarzyszem i serdecznym opiekunem był p. Szejko, urzędnik polskiego poselstwa, autentyczny siostrzeniec p. Szulc-Sułka.

Gmach Jockey-Club'u, w którym „Wujaszek“ wydał śniadanie— jest urządzony z niezwykłym przepychem. Klub ten to instytucja bardzo ekskluzywna, gdyż członkami jego mogą być tylko potomkowie założycieli.

Wspaniały prezent ofiarowała mi dyrekcja „Union Telefonica“ w postaci dziesięciominutowej rozmowy telefonicznej z żoną, przebywającą w Warszawie. Rozmowa ta odbyła się dn. 15 czerwca w dzień Bożego Ciała. Mimo kilkunastu tysięcy kilometrów przestrzeni nas dzielącej słycać było każde słowo głośno i wyraźnie bez żadnego zniekształcenia. Rozmowa taka robi bardzo silne wrażenie. Świadomość bezpośredniego porozumienia z osobą z drugiej półkuli świata zmusza do refleksyj nad postęпами cywilizacji XX-go wieku.

Nazajutrz, dn. 16 czerwca przed południem odbył się pokaz



lotnictwa wojskowego urządzony na moją cześć dla ścisłego grona osób. Lotnicy argentyńscy latali bardzo ładnie i odważnie. Minister marynarki Casal, który w czasie pokazu obejrzał stojący w hangarze RWD-5 bis orzekł, że jest to „kieszonkowy samolot“. Wogóle zainteresowanie naszymi samolotami jest tu ogromne. Zawsządnagabywano mnie o prospekty i katalogi, toteż zwróciłem się do Aeroklubu R. P. z prośbą, by je nadesłał.

W czasie śniadania, które nastąpiło po pokazie, zabrał głos szef lotnictwa wojskowego płk. Zuloaga. Przemówienie jego cechowała bardzo dokładna ocena pracy naszego lotnictwa. Będąc swego czasu attaché wojskowym w Paryżu, miał możność zapoznać się nieco z naszym krajem. Zna on osobiście płk. Rayskiego i poświęcił wiele gorących słów jego działalności. Odpowiedział pięknie zarówno w treści jak i formie poseł p. Mazurkiewicz, a na zakończenie i ja zabrałem głos. Przypomniałem obecnemu na śniadaniu inż. Macias'owi, pionierowi i twórcy lotnictwa argentyńskiego, że przed dwoma laty na zjeździe F. A. I. w Bukareszcie obiecałem złożyć wizytę w Argentynie. Obietnicy dotrzymałem, a teraz oczekujemy rewizyty lotników argentyńskich w Polsce. Zaproszenie to wywołało wśród młodych oficerów lotnictwa ogromny entuzjazm. Oświadczyli mi w rozmowach, że będą mieli teraz okazję prosić o zezwolenie na lot transatlantycki.

Na pamiątkę wizyty u lotników argentyńskich otrzymałem srebrne pudełko do papierosów z dedykacją i podpisami.

Przedstawiciele prasy opiekowali się mną z całą troskliwością, pilnując każdego mojego kroku i fotografując gdzie się dało. Toteż dn. 17 b. m. nasze poselstwo zrewanżowało się im za tę troskliwość w propagandzie Polski i jej lotnictwa śniadaniem. Za pominięcie w zaproszeniach prasy polskiej, obraził się niesłusznie jeden z dzienników polskich, boć przecież własnej prasie nie trzeba chy-



Buenos Aires. Powitanie na lotnisku.



Buenos Aires. „Rodzina” u „Wujaszka”.



Buenos Aires. W kasynie na lotnisku.

ba specjalnie dziękować za propagandę swego kraju — jest to jej obowiązkami. Toteż uważam tę całą sprawę za zwykłe nieporozumienie.

Początkowo zamieszkałem u ministra Mazurkiewicza, później jednak, aby nie robić kłopotu pani Ministrowej, tembardziej, że tak troskliwie opiekowała się, ażeby wyleczyć mnie z przeziębenia, przenieśliem się do p. Szejki na ósme piętro wielkiego domu. Z okien tego mieszkania roztaczał się wspaniały widok na bulwar, port i zatokę. Rano przy wstawaniu i wieczorem puszczałyśmy w ruch patefon i słuchaliśmy z zadowoleniem polskich melodj. Nachodziła mnie ostra tęsknota za naszym słońcem, zwłaszcza że centralne ogrzewanie niekiedy przestawało działać i w mieszkaniu robiło się piekielnie zimno. Na noc okrywałem się czem tylko mogłem, ale i to niewiele pomagało. Może to był skutek trybu życia do jakiego nie jestem przyzwyczajony i osłabienia po chorobie, której nie miałem czasu wyleczyć. Nie mogłem sobie pozwolić nawet na jednodniowy odpoczynek w łóżku, z obawy, że rozkleiłbym się zupełnie i cały program pobytu w Buenos Aires wzięłby w łeb. A że program ten nie pozostawiał mi niemal wolnej chwili dla siebie, może posłużyć przykład „zajęć“ z dn. 17 czerwca: godz. 9 min. 45 — wizyta u szefa lotnictwa wojskowego płk. Zuloagi, g. 10 m. 30 — przyjęcie delegacyj, g. 11 m. 30 — wizyta u p. Araty, szefa lotnictwa cywilnego, g. 13 m. 30 — śniadanie w naszym poselstwie dla przedstawicieli prasy, g. 15 m. 30 — powitanie w klubie sportowym argentyńskim, g. 16 — 20 — wizyty w prasie, g. 21 — obiad u „Wujaszka“.

Dzień wyliczony na minuty jak dzień rekruta, a inne zupełnie do niego podobne.

Życie stolicy Argentyny przeciąga się długo w noc, gdyż normalna pora spoczynku to 2-ga lub 3-cia godzina po północy. Trze-

ba mieć więc nadludzką wytrzymałość, aby robić tak intensywną propagandę przez szereg tygodni z rządu.

Wśród urzędników P. K. O. odnalazłem kolegę z ławy szkolnej z Włocławka i współtowarzysza z Polskiej Organizacji Wojskowej, kpt. rez. Romana, którego po raz ostatni widziałem w r. 1918. Od drugiego z kolegów szkolnych z jeszcze dawniejszych lat, gdyż z Kalisza, p. Szreibera otrzymałem list. Mieszka on stale po drugiej stronie olbrzymiej zatoki w stolicy Urugwaju—Montevideo.

Prasa argentyńska jest bardzo sprężysta i intensywna. Większe dzienniki wydają po cztery i więcej nakładów dziennie.

Wizyty w prasie ze względu na dużą ilość dzienników i konieczność odpowiadania w każdej redakcji na analogiczne pytania, były bardzo męczące. Mówić ciągle to samo w kółko — to przecież znuży nawet aktorów!

W Buenos Aires wychodzą także dwa nasze dzienniki: „Głos Polski“ i „Niezależny Kurjer Polski“, będące zewnętrznym wyrazem rozdwojenia w naszym wychodźstwie. Redaktorem pierwszego z nich jest p. Owsianowski, a drugiego p. Woynowski. Oczywiście złożyłem wizyty w obydwóch redakcjach.

Dn. 18 czerwca odbyła się uroczysta msza święta na moją intencję. Kościół był wypełniony przedstawicielami kolonji polskiej. Po nabożeństwie na stopniach kościoła odbyła się uroczystość wręczenia poświęconego wienca laurowego.

Wręczyła mi ten wieniec imieniem Polonji młodziotka urzędniczka naszego konsulatu, panna Irena Białobrzeska, a potem pocałowała mnie — również w imieniu naszej emigracji. Był to podobno pierwszy pocałunek w jej życiu — nie wątpię w to, gdyż był bardzo nieśmiały.

Po uroczystości ksiądz proboszcz Zakrzewski skierował szofera



Buenos Aires. Dom Polski.

poselstwa w innym kierunku, niż chcieliśmy jechać i w ten sposób zajechaliśmy wraz z min. Mazurkiewiczem i konsulem p. Kraczkiewiczem przed gmach „Ogniska“, gdzie w tajemnicy przygotowano manifestację. Nie wysiadłem jednak wcale z samochodu, gdyż był najwyższy czas jechać do studjo miejscowej radiostacji, gdzie miałem wygłosić przemówienie przed mikrofonem. Z trudem zdążyłem na czas i byłem nieco poirytowany podstępem porwaniem, zwłaszcza że było fizycznym niepodobieństwem złożenie wizyt we wszystkich stowarzyszeniach polskich, i aby uniknąć jakichkolwiek nieporozumień, chciałem mieć do czynienia tylko z Federacją t. j. ze Związkiem Stowarzyszeń.

Siedzibą Federacji jest „Dom Polski“, mieszczący się w obszernym gmachu przy ulicy San José.

Pozyskanie tej siedziby stało się możliwe dzięki wielkiej ofiarności p. Anieli Rocca, obywatelki argentyńskiej, Polki z pochodzenia, która ofiarowała na rzecz „Domu Polskiego“ 100 tys. pesów i zagwarantowała spłatę procentów od pozostałego długu.

W związku z mojem przemówieniem stacja radjofoniczna w Buenos Aires przygotowała wielką polską audycję i Argentyńczycy zamiast zwykłej porcji „tang“, otrzymali nasze mazury, kujawiaki, oberki i piękne pieśni w doskonałym wykonaniu, p. Rozwensa i pani Edi-Edison.

Wieczorem odbył się, zorganizowany przez Komitet przyjęcia, wspaniały bal na kilkaset osób, który przeciągnął się do białego dnia, nazajutrz od rana znów zaczął się zwykły kołowrotek wizyt

W bardzo miłym i serdecznym, a chwilami wzruszającym nastroju spędziłem czas na śniadaniu u pp. Bączkowskich (dyrektor P. K. O.) w szczupłym gronie gości. Był obecny wicedyrektor p. Nowiński z małżonką i kpt. Roman.

Dowiedziałem się, że dn. 23 czerwca przybywa do Rio de Janeiro marszałek Raczkiewicz i chciałem koniecznie być przy jego powitaniu, toteż oznaczyłem nieodwołalny termin odlotu na dzień 22 czerwca, aby odbyć drogę w dwóch etapach.

Po śniadaniu u pp. Bączkowskich złożyłem wizytę pożegnalną u szefa lotnictwa cywilnego, a następnie u chargé d'affaires Urugwaju z przeprosinami, że ze względu na brak czasu nie będę mógł skorzystać z zaproszenia i odwiedzić Montevideo.

Po raz pierwszy miałem wieczór do swej dyspozycji, więc „Wujaszek“ zabrał mnie z najbliższą swoją „rodziną“ do kina, a potem na kolację. „Wujaszek“ ma ślicznie urządzone mieszkanie. Każdy pokój to istne muzeum innego egzotycznego kraju. Gdy okrągły stół był zastawiony do posiłku, na środku imponował zawsze wielki świecznik, przesłaniając rozmawiających. Toteż, gdy już wszyscy

Buenos Aires. Przedstawiciele władz i ofic. korp. lotn. i członek. naszego poselstwa.







Buenos Aires. Przed kościołem po uroczystym nabożeństwie.



Buenos Aires. Na balu w „Domu Polskim”.

biesiadnicy mieli dosyć robienia do siebie „a kuku“, kończyło się zawsze tem, że przyszła siostrzenica, panna Marchwicka, przemawiała: — „Wujaszku! Już wszyscy świecznik obejrżeli! — i lokaj wynosił ostentacyjnie świecznik.

Inną słabością „Wujaszka“ od paru lat był samochód. Ma ślicznego Buicka, lecz zawsze jeździ taksówką. Jak twierdzą starzy mieszkańcy Buenos Aires „Wujaszek“ tylko dwa razy wyciągnął swoją maszynę: raz na uroczystość 3 maja i drugi raz na mój przylot. Święte życie ma szofer.

Dn. 20 czerwca do południa dłubałem przy maszynie, żałując, że nie mogę poświęcić jej więcej czasu.

Potem nastąpiła wizyta u prezydenta Argentyny i jednocześnie premjera gen. A. P. Justo, który zna się bardzo dobrze na lotnictwie i będąc uprzednio ministrem wojny odbywał wiele lotów na maszynach wojskowych, celem przeprowadzenia inspekcji garnizonów w tym rozległym i pozbawionym dogodnych środków komunikacyjnych kraju.

W czasie jednego z takich lotów inspekcyjnych, spowodu silnego rzucania urwały się pasy i minister wypadł z samolotu, lecz dzięki spadochronowi wylądował szczęśliwie w stepie. Pilot nie zauważył wypadku i dopiero po przylocie na miejsce przeznaczenia stwierdził z przerażeniem, że zgubił swego pasażera. Natychmiast zarządono gorączkowe poszukiwania przy pomocy samolotów i samochodów i po dwóch dniach znaleziono ministra, który, nie tracąc humoru i fantazji maszerował przez rozległy step w stronę najbliższego osiedla ludzkiego ze spadochronem na plecach. O locie moim był bardzo dobrze poinformowany, bo, jak mówił, śledził przebieg lotu w prasie.

Następnie byłem u pp. Lalewiczów. P. Lalewicz jest profesorem muzyki w miejscowym konserwatorjum.

Ostatni dzień pobytu w Buenos Aires rozpoczął się od śniadania u płk. Zuloagi, na którym byli obecni min. Mazurkiewicz z żoną, dwóch pułkowników i inż. Macias. W czasie śniadania ponowiłem zaproszenie złożenia wizyty w Polsce drogą powietrzną. Nastrój był nadzwyczaj serdeczny i wesoły.

O godz. 16 min. 30 odbyła się w gmachu P. K. O. uroczystość pożegnalna. Dużo wzruszających, płynących z głębi serc przemówień. Łzy we wszystkich oczach. Zupełnie nieoczekiwanie dla mnie wręczono mi szarą książeczkę oszczędnościową P. K. O., opieczetowaną na sumę 1000 pezów — dar od Polonji argentyńskiej.

Pozatem dostałem i inne piękne dary: od „Rodziny“ — wielki talerz srebrny i torebkę dla żony, od pp. Bączkowskich — piękny zegarek dla żony, od pani Ministrowej — srebrne naczynie do picia „Szymaronu“<sup>1)</sup>. Pan Minister zrobił mi wielką przyjemność, dając starą oprawioną mapę świata (z czasów odkrycia Ameryki Płdn.) z dedykacją: „Temu, który doleciał“.

Mój nieznanym wielbiciel p. W. B. dał znowu znać o sobie — przysłał mi na pożegnanie piękny portfel z zawartością 50 pezów i paru słowami odpowiedzi na moje podziękowanie, jakie ogłosiłem w gazecie. Zostawiłem dla niego list i fotografię w P. K. O.

Wieczorem odbył się obiad u pp. min. Mazurkiewiczów w szczupłym gronie, abym mógł wypocząć przed lotem.

Buenos Aires ma rozległe dzielnice podmiejskie, a w nich dość duże skupiska Polaków. Nie wszyscy mogli być na lotnisku ze względu na znaczną jego odległość, toteż dostałem sporo za-

---

<sup>1)</sup> Jest to napój z parzonej herwy (w Argentynie zwanej „yerbą“), który dawniej pito z jednego naczynia i przy pomocy jednej srebrnej rurki. Pierwszy pociągał kilka łyków gospodarz, a następnie podawał naczynie z szymaronem kolejno gościom. Obrzęd ten ma pokrewieństwo ideowe z indyjską „fajką pokoju“.

proszeń od różnych organizacyj. Taksamo i na prowincji domagano się mojej wizyty. Szczególnie z Santa Fe, skąd otrzymałem mnóstwo depesz oraz listów zbiorowych. Szkoda, że nie mogłem wszędzie być, ale myśl, że mam jeszcze lecieć do Ameryki Północnej nie dawała mi spokoju i nagliła do pośpiechu.

Dnia 22 czerwca o godz. 10 min. 15 wystartowałem do Porto Alegre, wywołując nigdy niezapomniane wspomnienia z gościnnego i nadzwyczaj serdecznego przyjęcia przez pp. min. Mazurkiewiczów, personel poselstwa, „Rodzinę“ i wszystkich rodaków.

Odległość 1120 km. przebyłem przy pięknej pogodzie w ciągu 5 godzin 15 minut z doskonałą szybkością 213,3 km. na godzinę.

Przez część drogi towarzyszyły mi trzy samoloty argentyńskie.

W locie tym stwierdziłem, jak fatalnie odbił się na mnie niekończący się karuzel przyjęć i bankietów — po pięciu godzinach powietrznej podróży, odbywanej w doskonałych warunkach atmosferycznych, byłem bardziej zmęczony, niż po przelocie Atlantyku.

Ponieważ nie uprzedzałem nikogo w Porto Alegre o przylocie (poza przedstawicielem f-my Shell), więc po uzupełnieniu materiałów pędnych, znalazłem się szybko w hotelu. Wieczorem telefonowałem się z p. Anuszem i razem z nim, z p. inż. Sobczakiem i p. Mazurkiem zjedliśmy we czterech kolację, gawędząc długo o sprawach wychodźstwa.

Nazajutrz rano dolinę Porto Alegre spowijała gęsta mgła. Czekałem długo na jej rozejście się, ale gdy czas płynął, postanowiłem startować, aby zdążyć do Rio de Janeiro przed zmrokiem.

Wystartowałem we mgle o godz. 9 min. 50 i po paru minutach przedarłem się ponad białą zasłonę, spowijającą ziemię. Po godzinie mgła rozeszła się i zapanowała słoneczna pogoda.

Kiedy po pięciu godzinach lotu minąłem Santos, znalazłem się nad górzystą porośłą lasami okolicą. Brzeg morski skalisty i wy-

soki — nigdzie żadnych miejsc do siadania aż do samego Rio, a tymczasem w odległości 60 km. za Santos zauważyłem katastrofalny spadek ciśnienia oliwy. Zawróciłem natychmiast i wylądowałem na lotnisku w pobliżu Santos.

Okazało się że od wibracyj silnika urwała się rurka odpowietrznika przy zbiorniku z oliwą i cały zapas oliwy wyciekł. Szczęściem w tej przykrej przygodzie było to, że wypadek zdarzył się w pobliżu Santos. Gdyby przytrafiło się to nieco później, mój samolot roztrzaskałby się przy przymusowym lądowaniu wśród lasu.

Po stwierdzeniu, że naprawa zajmie kilka godzin zawiadomiłem telegraficznie nasze poselstwo w Rio de Janeiro, że przylecę dopiero nazajutrz. Depesza ta przyszła tam dopiero o godz. 10-ej wieczorem i już bardzo niepokojono się o mój los.

Zdecydowałem się na zupełne usunięcie rurki odpowietrznika w zbiorniku oliwy. Zastąpiło ją doskonale przedziurawienie korka, zamykającego zbiornik.

Po naprawie uszkodzenia i nabraniu oliwy wystartowałem z Santos dnia następnego o godz. 12-ej do odległego o 360 km. Rio.

Wigilję św. Jana (tutaj jest to najkrótszy dzień w roku) obchodzą w Brazylii bardzo uroczyście, gdyż przez cały tydzień. Zwyczaj są tylko nieco odmienne — tak samo płoną sobótki i ognie sztuczne, ale zamiast wianków puszczają pod niebo papierowe, oświetlone balony. Kiedy, nie wiedząc o tym zwyczaju, spojrzałem wieczorem w górę, zdumiałem się, że tyle maszyn odbywa nocne loty, dopiero gdy niektóre balony zaczęły spadać, płonąc jasnym ogniem, rozwidniło się i mnie w głowie.

To puszczanie baloników jest „surowo“ zakazane, ale nie wiele zakazy pomagają, jak się o tem przekonałem, lecąc z Santos do Rio. Niemal przez całą drogę krztusiłem się od dymu z palących się lasów okolicznych, podpalonych przez „świętojańskie“ baloniki.

# S P O W R O T E M W R I O D E J A N E I R O



WYŁADOWAŁEM W STOLICY BRAZYLJI o godzinie 14-ej, witany serdecznie przez p. marszałka Raczkiewicza, min. Grabowskiego, całe poselstwo oraz inż. Piotrowskiego, towarzysza podróży p. marszałka i sekretarza p. Lepeckiego.

Wracałem do swego pokoju w pałacyku naszego poselstwa z prawdziwą radością, taki wydał mi się swój i przytulny. Wszędzie podejmowano mnie serdecznie i gościnnie, wszędzie było mi dobrze, ale jednak prawie tęskniłem za Rio de Janeiro. Może dlatego, że tu przeżywałem intensywnie pierwsze wrażenia zwycięstwa, może dlatego, że miasto jest piękne, bo przecież wszędzie i wszyscy byli dla mnie bardzo dobrzy. Nie bez znaczenia zapewne był fakt, że znalazłem się zgórą o dwa tysiące kilometrów bliżej domu i że za pierwszym pobytem czułem się tu świetnie i fizycznie i moralnie.

Kiedy wylatywałem stąd — nie przypuszczałem, że mnie ta propaganda tak wymęczy. Może kto inny czułby się dobrze, ale dla mnie to ciągle tkwienie „na wystawie“ i odgrywanie roli pierwszej osoby było okropne — przez kilka tygodni nawet na chwilę nie

wolno mi było być sobą, zwykłym skromnym człowiekiem — tylko „samotnikiem bohaterem“, rodzajem nadzwyczajnego okazu, który się z ciekawością ogląda.

Po powrocie spędzałem czas w Rio bardzo przyjemnie. Były znowu uroczystości i przyjęcia, ale na cześć marszałka Raczkiewicza, a ja asystowałem sobie przy nich, jak zwykły śmiertelnik, z czego byłem bardzo zadowolony.

Czytałem wiele i słyszałem o marszałku Raczkiewicz, ale poznałem go dopiero tutaj i wywarł na mnie nadzwyczaj ujmujące wrażenie. W towarzystwie jego i min. Grabowskiego nawet oficjalne przyjęcia stały się miłymi.

Panna Mała Parczyńska znów objęła rolę mej najtroskliwszej opiekunki, nie wypuszczając ani na chwilę z pod opieki swego „nawiek rozwiniętego dziecka“, jak mnie nazywała.

W niedzielę dn. 25 czerwca odbyły się konkursy hipiczne o nagrodę mojego imienia. Stało aż czterdziestu jeźdźców z Rio i okolicy, tak że rozgrywkę dokończono na drugi dzień. Wręczyłem osobiście nagrody zwycięzcom w naszym poselstwie.

Na cześć marszałka Raczkiewicza, który przybył do Brazylii i Argentyny w charakterze prezesa Rady Organizacyjnej Polaków z Zagranicy w celu zwiedzenia ośrodków polskiej emigracji, wydano między innymi śniadanie w poselstwie węgierskim (małżonka posła jest Polką). Tegoż dnia odbył się recital śpiewaczy p. Korytko-Domaniewskiej. Śpiewała bardzo ładnie, choć to chyba za skromne określenie. Odniosła ogromny sukces, wyrażający się w żywiołowych aplauzach i cenny już przez to samo, że publiczność brazylijska odnosi się bardzo wstrzemięźliwie i chłodno do cudzoziemskich artystów.

Dzięki uprzejmości marszałka Raczkiewicza zwiedziłem z nim górę Corcovado z olbrzymią 30-metrowej wysokości figurą Chry-



Rio de Janeiro. Corcovado.





Rio Aleja palmowa



Rio. Szosa do Petropolis.



Rio. Droga wiję się serpentynami...

stusa na szczycie, dziełem rzeźbiarza p. Landowskiego. Z góry tej jest jeszcze piękniejszy i rozleglejszy widok na miasto, niż z Góry Cukrowej.

Następnie zrobiliśmy wycieczkę do Petropolis, miejscowości położonej o 80 km. od Rio w górach, na wysokości 900 mtr. Sama miejscowość nie jest zbyt urocza, ale droga zachwycająca. Betonowa wstęga szosy przecina odwieczną puszcę, przebiega nad urwiskami i przepaściami, wzbija się ku górze serpentynami wykutymi w skale i odsłania ciągle widoki pełne majestatu i grozy.

Okolice wszystkich osiedli ludzkich są smętne, gdyż pozbawione drzew. Ludność w rozpędzie „cywilizacyjnym“ tępi je bezlitośnie ogniem i siekierą, a potem na skwerkach sadi tylko małe karłowate drzewka i palmy. Nieuprawione tereny po wytępionej puszczy porastają jedynie krzewami i rachitycznymi drzewkami, co daje w rezultacie obraz bardzo przygnębiający.

W Rio zwiedziłem między innymi zamieniony na muzeum dom Ruy Barbozy, uczonego prawnika i polityka, który w czasie naszej niewoli, pomimo protestów Niemiec i Austrii walczył o to, aby Brazylja uznawała narodowość polską. Na grobie tego naszego przyjaciela złożył marsz. Raczkiewicz wieniec w imieniu Rzeczypospolitej.

Dn. 27 czerwca na raucie w naszym poselstwie odbyła się dekoracja przedstawicieli władz brazylijskich orderem „Polonia Restituta“, a dn. 29 czerwca w Towarzystwie Polsko-Brazylijskiem min. Grabowski dekorował orderami „Polonia Restituta“ i krzyżem za usługi szereg działaczy brazylijskich i naszych.

Znowu przyglądałem się pracy naszych placówek i stwierdziłem, jak jest ciężka. To nie są tylko instytucje dyplomatyczne i reprezentacyjne — mają one ogromne zadania społeczne, wobec tysiącznych rzesz emigrantów, a do tego dochodzi jeszcze obecnie

duży dział handlowy. Pozatem na utrudnienie pracy wpływają ciężkie warunki klimatyczne, częsta niewdzięczność niektórych naszych wychodźców i żądania, których niepodobna spełnić. Jestem z wielkiem uznaniem i podziwem dla pracowników naszych poselstw. Niema tu godzin urzędowych, a często i niema świąt.

Jeżeli chodzi o wrażenia ogólne dotyczące naszego wychodźstwa to są one naogół bardzo dobre — tylko potrzeba więcej inteligencji, więcej ludzi, którzyby zajęli się pracą społeczną nie dla zadowolenia swych—najczęściej niczem nieuzasadnionych—ambicji, ale na prawdę dla dobra emigracji, dla wychowania nowego pokolenia, któreby obok pełnej lojalności dla Brazylii było świadome jednocześnie swych obowiązków moralnych wobec Ojczyzny.

Wdzięczne pole pracy miałyby tu duchowieństwo polskie, gdyby zechciało się tem zająć. Księża niemieccy naprzykład są wielką pomocą dla swego rządu i idą na rękę wszystkim działaniom placówek dyplomatycznych. Inteligencja wychodźcza polska, zresztą bardzo nieliczna, jest niesłychanie drażliwa i przeczulona. Byle co zraza ją i zniechęca, a w pracy społecznej, jak w każdej innej, najważniejszą rzeczą jest wytrwałość i uparte dążenie do celu.

Oczywiście nie omawiam kategorycznie tych spraw. Dla wyrobienia sobie opinii o naszej emigracji trzeba z nią zjeść beczkę soli, mieć wrodzoną przenikliwość, a zarazem obiektywizm. Dlatego też opisy i sprawozdania naszych podróżników są tak różnorodne i sprzeczne, gdyż pisane są pod wpływem nastrojów i nieskontrolowanych opowieści entuzjastów, bądź też ludzi rozgoryczonych.

Dn. 30 czerwca wieczorem marsz. Raczkiewicz odjechał z Rio de Janeiro do Kurytyby w towarzystwie p. Lepeckiego i inż. Piotrowskiego.

Dowiedziałem się, że jeszcze podczas mego pobytu w Buenos Aires min. Grabowski wraz z min. Mazurkiewiczem, widząc moje

przemęczenie wskutek usilnej propagandy, zwrócili się do naszego M. S. Z. z propozycją nieodbycia lotu do Ameryki Północnej.

W dn. 1 lipca na skutek tej propozycji przyszło z Warszawy polecenie zaprzestania dalszego lotu.

Przyznam się, że wiadomością tą nie zmartwiłem się zbyt, bowiem po głębszem zastanowieniu przyszedłem do przekonania, że lot do Ameryki Północnej nie opłacał się zupełnie, a to z następujących względów:

1) Lot ten, wobec instrukcji, nakazującej przelatywanie możliwie małych etapów, nie powiększyłby znaczenia sportowego już dokonanej części lotu, lecz przeciwnie mógłby narazić na szwank to, co zostało zrobione w razie przymusowego lądowania, połączonego z uszkodzeniem maszyny;

2) Ryzyko lotu było duże ponieważ:

a) samolot zrobił 130 godzin ciężkich wysiłków, a z braku specjalistów nie mógł być przed lotem należycie skontrolowany (w Brazylii niema żadnej fabryki lotniczej);

b) lot zachodniem wybrzeżem Ameryki był niemożliwy ze względu na pułap<sup>1)</sup> samolotu i wysokie góry Andy; trasa wzdłuż wybrzeża wschodnio-północnego — ciężka, gdyż, począwszy od Natalu, jest eksploatowana jedynie przez hydroplany. Lotniska (bardzo rzadkie) są zaniedbane, co dla małej maszyny jest niebezpiecznym. W dodatku wobec pory deszczowej lotniska te mogły być częściowo nie do użycia;

c) wybrzeże to jest w znacznej części dzikie, przeto w razie przymusowego lądowania mógłbym długo czekać przy maszynie, zanim otrzymałbym jakąkolwiek pomoc;

d) warunki meteorologiczne w ciągu lipca są najgorsze.

---

<sup>1)</sup> Pułap — największa wysokość na którą dany samolot może się wznieść.

Nęciła mnie coprawda możliwość poznania ciekawych krajów, ale to poznanie przy locie propagandowo-reprezentacyjnym jest conajmniej wątpliwe. Wszystkie te rzeczy były jednak drobiazgiem, wobec czekającej mnie w Ameryce Północnej, jeszcze większej piły wizyt i przyjęć, a tego dobrego, jak na jednego człowieka i na jeden raz, byłoby stanowczo za wiele.

Zaczęły się zatem przygotowania do podróży okrętem. Kiedy się wybieram w drogę koleją, zawsze ogarnia mnie na długo przedtem „gorączka podróżna“. Można więc sobie wyobrazić moje przejęcie, gdy po raz pierwszy miałem jechać (może „płynąć“ — nie znam bowiem terminologii i zgóry przepraszam marynarzy) okrętem.

Najbardziej przerażały mnie wiadomości o zwyczajach panujących na dużych, luksusowych okrętach. Nie znoszę skrępowania i przymusu, toteż szukałem w rozkładzie jakiegoś pół-towarowego statku, na którym mógłbym względnie szybko (na czasie bardzo mi zależało) dostać się do Europy. Niestety, nie znalazłem nic odpowiedniego i musiałem zdecydować się na najszybszy w tym miesiącu z okrętów pasażerskich, zatrzymujących się we Francji — „Avila Star“.

W biurach angielskiej linii okrętowej „Blue Star Line“, do której okręt ten należy, spotkała mnie bardzo miła niespodzianka. Oświadczone mi, że przewiozą samolot jaknajchętniej i to zupełnie darmo. Na tym samym okręcie transportował swoją maszynę Mollison, toteż ulokowano mój samolot na pokładzie z taką znajomością rzeczy i pieczołowitością, że jestem dla dyrekcji linii i oficerów okrętu z najwyższem uznaniem.

Zwróciłem się do inż. Soncheina (pilot i przedstawiciel francuskich firm lotniczych w Brazylii) z prośbą o opakowanie samolotu do podróży morskiej, ale lotnicy brazylijscy oświadczyli, że to

do nich należy i zajęli się tem z całą energją i starannością. Nie zostało mi więc nic innego, jak czekać na przybycie okrętu z Buenos Aires.

W początkach lipca lotnictwo brazylijskie poniosło wielką stratę, zmarł bowiem generał Aranha, szef departamentu lotnictwa wojskowego. Pogrzeb odbył się bardzo uroczystie dnia 4 lipca, przyczem minister Grabowski dekorował trumnę orderem komandorskim „Polonia Restituta“.

Dnia 6 lipca odbyło się w naszym poselstwie ostatnie oficjalne przyjęcie, w którym uczestniczyłem — obiad dyplomatyczny i raut. Nazajutrz dzięki uprzejmości p. Kepicha, który użyzył swego auta, odbyliśmy z p. Małą wycieczkę do Terezopolis, miejscowości położonej na wysokości 1600 mtr. nad poziomem morza o 60 km. poza Petropolis. Droga wije się serpentynami, o warjackich zakrętach, dochodzących do 180°, tak, że większe auta muszą brać je na raty. Nasz murzynek — szofer na Fordzie brał je z dziecinną łatwością, ale czułbym się dużo pewniej, gdybym taką drogę odbywał w samochodzie otwartym i ze spadochronem na plecach. Szofera darzyłem sympatją, jak zresztą wszystkich murzynów, do których od czasu lotu dokoła Afryki mam duży sentyment, gdyż są zawsze pogodni i uśmiechnięci jak dzieci.

Inną strukturę duchową ma mulat. Krzyżowanie rasy białej i czarnej nie stwarza pogodnych typów. Ci, z którymi stykałem się w Afryce, byli zawsze ponurzy i zamknięci w sobie. Być może jest to wpływ nieczyszczalnych pragnień, by być zupełnie białym.

W Terezopolis, a właściwie w pobliżu tej miejscowości, zatrzymaliśmy się na farmie p. Krausego, który jest zamiłowanym botanikiem i przeprowadza próby nad aklimatyzacją różnych roślin europejskich. Pozatem zakupił kawałek puszczy i pozostawił ją w stanie dzikim jako park.



Okolice Terezopolis są pełne farm, których właściciele należą do najróżniejszych narodowości. Niektóre z tych farm są miejscami wypoczynku w czasie upalnego lata, inne znowu mają charakter zarobkowych ogrodów warzywnych.

W pobliżu Rio de Janeiro, ze względu na morskie powietrze, nic się nie chce rodzić — ani owoce, ani warzywa, nawet trawniki muszą być flancowane, a nie obsiewane — toteż Petropolis i Terezopolis, połączone ze stolicą linią kolejową, są głównymi punktami zaopatrzenia miasta w ogrodowiznę i owoce.

Pomimo znacznej wysokości i pory zimowej, dzień był gorący, dzięki intensywnej operacji słońca i osłonie szczytów górskich. Wieczorem jednak nasz gospodarz kazał rozpalić ogień na kominu. Po zachodzie słońca oglądaliśmy ze stoku góry, na którym znajdował się domek p. Krausego przepiękny krajobraz, oświetlony blaskiem pełni miesięcznej.

Spacerując po górach miałem możność zapoznać się bliżej ze światem roślinnym tej części Brazylii.

Roślinność jest ogromnie różnorodna i znawca doznawałby rozkoszy, wyszukując najrozmaitszych odmian krzewów i pnączy, naturalnie tylko do chwili ugryzienia przez żmiję. Bowiem na tej pięknej ziemi, mimo wszelkich starań człowieka stale czyha niebezpieczeństwo ze strony żmij i jadowitych owadów.

Najbardziej ze wszystkich drzew podobały mi się bambusy (ślicznie wygląda aleja w lasku bambusowym), drzewa paprociowe, palmy bananowe oraz palmy o krótkim pniu i pierzastem ulistwieniu (niech botanicy nie biorą mi za złe naiwności opisu).

Ciekawe są również drzewa i krzewy o liściach białych, niebieskich bądź też jaskrawoczerwonych.

Kwiaty, motyle i ptaki mają ubarwienie o wiele jaskrawsze niż u nas, ale kwiaty są przeważnie bez zapachu.

Nazajutrz pojechaliśmy na drugi koniec Terezopolis, aby obejrzeć „Palec Boży“. Jest to góra stożkowa, w jakie obfitują okolice Rio de Janeiro, która wskutek erozji przybrała kształt pięści z wyciągniętym ku niebu palcem wskazującym.

W miejscu tem od strony południowej łańcuch górski kończy się, opadając dość stromo wdół i roztacza się przepiękny widok na zatokę i rozległe Rio de Janeiro, oczywiście o ile powietrze jest przejrzyste.

Było koło południa. Stałem z p. Małą na zboczu góry, patrząc na południe... naraz wszystko pokręciło mi się w głowie: — patrzę w południe i na południe, a słońce grzeje mnie w plecy. Wyraziłem głośno zdumienie, ale zaraz zawstydziłem się, że dopiero, gdy miałem wracać do Europy zauważyłem, że ze słońcem jest inaczej, niż w Europie, gdyż przechodzi w porze zimowej przez północną część nieboskłonu.

W powrotnej drodze z Terezopolis, jak również przedtem w Paranie, widziałem spore stada krów. Niektóre okazy były ładne z wielkimi rogami i o śmiesznie krótkich nogach. Prostu nie chciało mi się wierzyć, że kosztują one po 6000 milrejsów (około 3.000 zł.) i więcej, a w Argentynie jeszcze drożej. Najwięcej poszukiwane są krowy rasy szwajcarskiej. Cały inwentarz domowy pasie się i nocuje w stepie. Bydłu rogatemu towarzyszą stale ptaki-przyjaciele, które, siedząc na grzbiecie krów, tępią dokuczliwe pasożyty, których wiele żyje w gęstej sierści.

Kiedy wróciłem z wycieczki, hrabia (p. Chołoniewski) zbeszał mnie nieco, że zaniedbuję biuro. Tak się bowiem zżyliśmy z całym personelem poselstwa — codzień siedziałem przy innym biurku i komu innemu przeszkadzałem w pracy — że brakło im tego przeszkadzania podczas krótkiej wycieczki.

Mimo „gorączki podróźnej“ czas w tak przemiłej atmosferze

upływał bardzo prędko. Wieczorami „trzech muszkieterów“ (panna Mała, dr. Wagner i ja) chodziło do kina. Niekiedy towarzyszył nam min. Grabowski, a również p. Stypułkowski lub hrabia Chołojewski.

Zagląдалиśmy również i do kasyna, aby bawić się minami hazardowiczów, grających w ruletkę. Jedni z nich to poważni weterani i profesorowie gry, którzy zęby i majątki zjedli, próbując przeróżnych systemów i każdy z nich teraz gra własnym systemem, który oczywiście uważa za najlepszy. Reszta (przeważnie kobiety) — to lekkoduchy, kierujące się chwilowym kaprysem. Skaczą z numerka na numerek bez żadnego planu i metody. Nazywam ich „ogrodnikami“, gdyż, pragnąc cośkolwiek wygrać, obsiewają fiszkami całe grządki numerów. W rezultacie, jak przy wszystkich hazardowych grach — jedynym naprawdę wygrywającym jest kasyno.

Jednego wieczora poszedłem pożegnać zacnego p. Koszarowskiego, który mieszka na kawalerce z p. Fidlingiem z poselstwa i kpt. rez. Bobakiem. Ponieważ było to po koncercie p. Korytko-Domaniewskiej zabrali się z nami i pp. Domaniewscy.

Pocziwy Koszarosio, jako że w prerji wiele bywał, nie przeraził się niespodziewanym najazdem i zabrał się energicznie i ze znanstwem do ugotowania kolacji. Coraz jednak przybiegał z kuchni i ciągle wtykał mi coś na pamiątkę — to lapis lazulli i inne kamienie, które sam szlifował, to grzechotkę węża „grzechotnika“, to naszyjniki indyjskie, to amulet z kostnej narośli w łbie ryby, jaka trafia się bardzo rzadko.

W niedzielę dnia 9 maja byliśmy na śniadaniu u pp. Soncheinów, którzy mieszkają na dwunastym piętrze drapacza nieba, nad najładniejszą częścią plaży. Dzięki przemiłej gospodyni nastrój był bardzo wesoły i bezceremonjalny.



W „Botafogo-Club” w gronie członków poselstwa, p. Parczyńskiej  
i gen. Strzemieńskiego.



Kpt. Skarżyński po powrocie do Rio de Janeiro  
składa na lotniisku sprawozdanie p. marszałkowi Raczkiewiczowi.

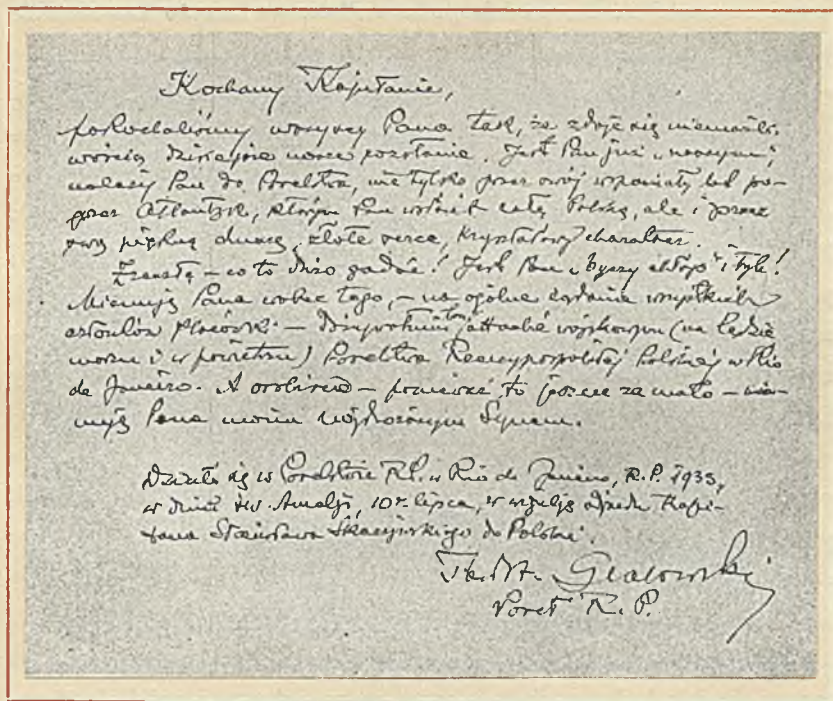


W Petropolis. Od prawej: k.p.r. Skarżyński, marsz. Raczkiewicz, min. Grabowski.



Rio. Bankiet w Rotary-Club.

Dnia 10 lipca odbyło się w poselstwie pożegnalne śniadanie w gronie ściśle rodzinnem t. j. personelu poselstwa wraz z świeżo przybyłą z M. S. Z. z Warszawy p. Boczkowską. Od p. Mali, (która tego dnia była solenizantką), otrzymałem piękną srebrną tacę staroparagwajską, a od p. ministra Grabowskiego album z fotografjami i z następującą dedykacją:



I czy nie warto było przylecieć do Brazylii?

Przecież takie kochane słowa są najlepszą nagrodą za największe trudy, jakie człowiek może ponieść.

Pożegnalne przemówienie p. Ministra było utrzymane w tym samym duchu, co i dedykacja, a dr. Wagner, rozczulając się (słusznie) nad dobrem sercem panny Mali, nie zapomniał wytknąć mi,



że opisałem w gazecie jego nieco przydługie nogi (ze względu na frak, który od niego pożyczalem).

Tego samego dnia wieczorem odbyła się w poselstwie dekoracja oficerów-lotników brazylijskich. Odznaczenia otrzymali: minister wojny gen. Cardoso Wielką Wstęgę orderu Polonia Restituta, płk. Braga (jeden z najlepszych lotników brazylijskich), — krzyż oficerski P. R., dwóch pułkowników — krzyże kawalerskie P. R. a kilku niższych oficerów — krzyże zasługi. Pozatem dyrektor Aeropostale'u i p. Bojarski otrzymali srebrne krzyże zasługi.

Pojechałem z inż. Soncheinem na lotnisko, aby udzielić wskazówek przy demontażu maszyny. Zabraliśmy ze sobą p. Izmajłowicza: artystę-malarza i p. Reicha (nadwornego fotografa poselstwa). P. Izmajłowicz — emigrant rosyjski — zaofiarował się zrobić mój portret na tle samolotu i chciał obejrzeć maszynę zbliska. P. Reich natomiast chciał zrobić „ostatnie“ moje zdjęcie, również na tle samolotu. „Nadworny fotograf“ jest przekomiczną figurą — okrągły jak „pączek i ziwy jak śrebło“ — jest jednak doskonałym fachowcem, ale ponieważ wie o tem, nabrał manier wszechwładnego reżysera filmowego. Przy wykonywaniu swych czynności jest tak przejęty, że żaden minister czy inny dygnitarz nic dla niego nie znaczy. Jeżeli mu kto przeszkadza to tylko psyknie i rączką daje znak: — jazda stąd nabok!

Dał mi tego dnia szkołę! Pędzał mnie naokoło samolotu, sam tocząc się jak kula, z głową okrytą czarną chustą i ociekającą potem. Mechaników, którzy szykowali maszynę do rozbiórki, uważał za swych pomocników, i tak nimi komenderował, że musiałem kilkakrotnie mitygować jego władcze zapędy.

Pilnujący zawsze skrupulatnie protokołu p. Minister nie darował wizyt pożegnalnych. Byliśmy u ministra spraw zagranicznych, ministra wojny, komunikacji i w kancelarji prezydenta.

# POWRÓT DO KRAJU



**N**ADSZEDŁ DZIEŃ ODJAZDU. NA DROGĘ MUSAŁEM zaopatrzyć się w szereg niezbędnych rzeczy, a przede wszystkim w wielką walizę (gdyż nie wypadało paradować w drodze na okręt z szeregiem teczek i smokingiem w ręku) oraz w letnie ubranie, gdyż udawałem się na północ — do ciepłych krajów, uciekając od zimy brazylijskiej.

W ekwipowaniu się pomagał zawsze uczynny p. Stypułkowski, a w tajniki iście chińskiego ceremonjału okrętowego wprowadził mnie dr. Wagner.

Sprawę kłopotów ubraniowych w wielkim stopniu rozwiązałby mundur, gdybym go miał ze sobą. Ma on jednak odwrotną stronę medalu — archaiczny kołnierz, który zniknął już z mundurów wszystkich armij europejskich i pozaeuropejskich, które mają frence otwarte. Miałbym też pewnie przykrości z salutowaniem — tak jak w Rumunji, gdzie jeden z generałów zwrócił mi uwagę, że tak wysokiej szarży nie powinienem lekceważyć i salutować całą ręką, a nie dwoma palcami.

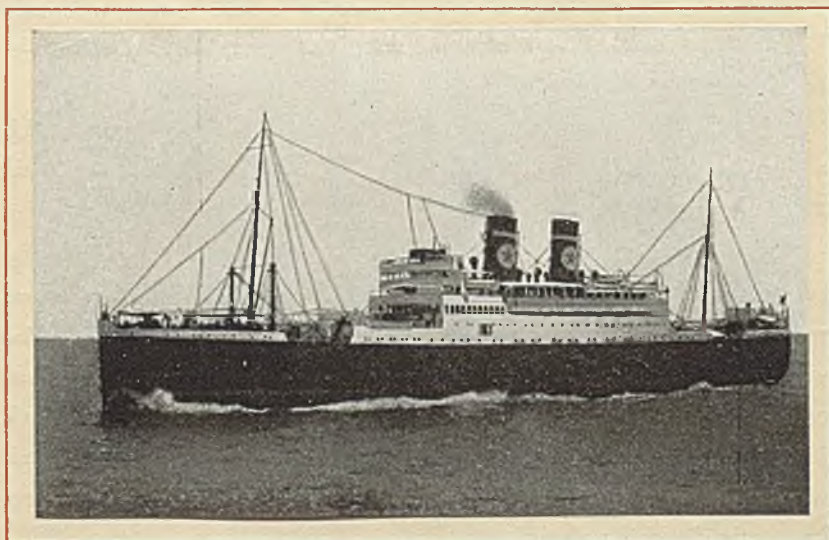
Przetransportowaniem samolotu zajął się p. Sonchein, a ma-

rynarze owinęli jeszcze paki płachtami, osznurowali i przymocowali do pokładu, tak że nie pozostało mi nic innego, jak przyglądać się tej pracy.

„Gorączka podróżna“ okazała się zupełnie niepotrzebna: — godzinę odjazdu przesunięto z 15-ej na 21-ą, a w końcu okręt odszedł o g. 23.30.

Na pokładzie zebrała się spora gromadka odprowadzających, a więc całe poselstwo z min. Grabowskim i p. Małą na czele, patron Koszarowski, pp. Domaniewscy, p. Czaplińska, prezes Nowicki z żoną, kpt. rez. Bobak, adjutant min. wojny, wojskowy adjutant min. spraw zagranicznych, mjr. Brazil, p. inż. Sonchein, p. Rosenzweig z towarzystwa Żydów polskich i jeszcze sporo znajomych.

Pożegnanie było tak rozczułające, że wycalowaliśmy się serdecznie, a gdy okręt opuszczał najpiękniejszą zatokę świata i światła Rio de Janeiro zniknęły w dali, ciągle jeszcze miałem przed



„Avila Star”.

oczami grupkę żegnających i w tej chwili zrozumiałem prawdę francuskiego przysłowia, że „*partir—c'est mourir un peu*“. Zosta-  
widem tu w Ameryce Południowej, jak w Brazylii tak i w Argentynie kawał swojego serca.

Kabinę otrzymałem bardzo wygodną — dwuosobową i prze-  
wiewną. „Avila Star“ nie należy do olbrzymów transoceanicznych, ale jest urządzona luksusowo i zawiera przeróżne salony, bary, dan-  
cingi, baseny kąpielowe, sale gimnastyczne i t. p.

Kapitan okrętu R. J. Thomas oraz oficerowie bardzo sympatyczni, uczynni i prości. Niestety, zarówno ku ich jak i mojemu  
żalowi władali tylko językiem angielskim, tak że przy rozmowach  
służył nam za tłumacza maître d'hôtel, bądź też obsługujący mnie  
kelner.

Musiałem powiedzieć im o przelocie oceanu, wzamian za co  
zapoznali mnie z zasadami prowadzenia okrętu. Rozkład dnia  
na okręcie był następujący: godz. 7 min. 15 herbata do łóżka, g. 7  
m. 30 kąpiel, g. 8 m. 30 pierwsze śniadanie, g. 13 drugie śniadanie,  
g. 16 podwieczorek, g. 19 m. 30 obiad, a potem dancing, albo zabawy.

Jak z tego widać najistotniejszą sprawą na okręcie jest kwestja  
częstego i obfitego odżywiania się. Te uroczyście celebrowane ce-  
remonje na cześć Jego Wysokości Żołądka była dla mnie największą  
plagą podróży morskiej. Spędza się i przepycha jakoś czas od ko-  
rytka do korytka.

Gdy przyszedłem po raz pierwszy do jadalni (na 1-sze śniada-  
nie) maître d'hôtel posadził mnie obok dwóch pań, wybitnie nie-  
grzeszących pięknnością, tak iż, aby sobie nie psuć apetytu, przez  
pół godziny patrzyłem tylko w talerz.

Widocznie maître d'hotel zauważył moje przygnębienie, bo  
choć tłumaczył mi później, że te panie mówią również po nie-  
miecku, to jednak zaproponował mi oddzielny stół.

Stolik ten mieścił się w najdalszym rogu sali, miałem przeto wyborny punkt obserwacyjny. W najbliższej odległości znajdowała się młoda para z teściową. Towarzystwo to nie pochodziło z Europy, a więc chciało imponować wszystkim. Młody człowiek usiłował się zachowywać z wytworną nonszalancją, a obie panie zadziwiały wszystkich ilością szminki i farb na swych twarzach. Wszyscy troje mieli również wykwintne upodobania gastronomiczne i wymyślali niezwykle potrawy, które maître d'hôtel wykańczał przy ich stoliku, wyczyniając przytem kuglarskie sztuczki.

Dalszy stolik okupuje dwóch panów. Obaj wysocy, w rogowych okularach, sprawiają wrażenie plantatorów... cykorji. Na każdym posiedzeniu spożywają razem pieczoną kurę i „uskrzydleni“ w ten prosty sposób patrzą na wszystkich z bardzo wysoka. Za nimi siedzi wysoki dżentelmen, zawsze bardzo starannie wyprasowany. Jest „właścicielem“, małej, przystojnej brunetki — włoszki, bądź też córki jakichś jeszcze bardziej na południe wysuniętych krain. Przechodzi ona przez salę zawsze bardzo szybkim, energicznym krokiem z mocno zaciśniętymi piąstkami. To musi być charakterek!

Nieco na lewo młoda para, lub też rodzeństwo. Pani mimo wysokiego wzrostu zgrabna i dobrze zbudowana, podobała mi się tak długo, dopóki nie zobaczyłem jej oczu, z których każde patrzy jednocześnie w inny kąt sali.

Nieco dalej znajdował się okrągły stół, zajmowany przez same panie, reprezentujące wszystkie pokolenia, jakie mogą się zmieścić w okresie 70 lat. Jedna z nich (dobrze przekwitły Balzak — kiedyś była może ładna, sądząc po wdzięcznych uśmiezkach, jakie hojnie rozdaje na prawo i lewo) — „podlotek“ podrastający (co prawda bardziej wszerek niż wzdłuż) — robi królową, prawdopodobnie dlatego, że pochodzi z bardzo wysuniętych na południe

krain i że jest biała, o co zresztą nietrudno przy coraz niższych cenach mąki.

Wogóle w Południowej Ameryce „białość“ jest tak bardzo modna, że widziałem na plaży liczne panie w kostjumach kąpielowych zapiętych pod szyję i wyposażonych w długie rękawy.

Najwięcej kłopotu miałem z jadłospisem. Patrzałem jak sroka w gnat i nie wiedziałem, co z tym fantem robić.

Rozwiązałem sprawę po sienkiewiczowsku, oddając głos przeznaczeniu. Ponieważ każde danie składało się z kilku potraw ujętych w trzy kolumny — wybierałem jednego dnia prawą, drugiego lewą, a trzeciego środkową. Spoczątku szło jako tako, ale gdy pewnego dnia los zaczął mnie zmuszać do spożywania wyjątkowych świąstwow — pozbawiłem go władzy nad swem podniebieniem i oddałem je w dużo godniejsze, a mniej złośliwe ręce kelnera.

Postanowiłem od samego początku trwać w „splendid isolation“ i znalazłem sobie świetne legowisko na górnym pokładzie przed mostkiem kapitańskim.

Jednak kapitan ciągle czynił zamachy na moją osobę. Twierdził, że to honor dla jego okrętu i chciałby, abym spędził czas jak najprzyjemniej. Zrobił mnie wiceprezesem komitetu sportowo-rozrywkowego (tytuł na szczęście honorowy) i poznał mnie z pp. Bergamali (Argentyńczycy ormiańskiego pochodzenia), a ci znowu z dwiema pannami i w ten sposób „wspaniałe odosobnienie“ stało się wkrótce mitem.

Jeden z pasażerów „obchodził“ mnie od dłuższego czasu nokoło, kręcił się stale koło mnie i można było odrazu domyśleć się, że chciał się czegoś dowiedzieć.

Trzymałem się w rezerwie, ale mimo to podszedł wreszcie, przedstawił się i zapytał:

— Jestem bardzo ciekawy... może mi pan wyjaśni... gdy tak

przelatujecie Atlantyk, tyle godzin w powietrzu, a szczególnie jak pan — samotnie, jak wtedy dajecie sobie radę?...

— Aha!... pomyślałem: — Jakiś miłośnik lotnictwa!... i od razu poczułem do niego sympatię, poczem zacząłem go szeroko i poważnie objaśniać, jak się odbywa taki lot.

Przerwał mi wkrótce:

— Właściwie nie o to mi chodzi! Specjalnie interesuję mnie kwestja, jak pan sobie radzi w czasie tak długiego przelotu z... żołądkiem!...

Tylko tyle chciał wiedzieć o przelocie transatlantycznym! Zaste skromność niezwykła, zarówno jak i rodzaj zainteresowania. Ale cóż! Można interesować się lotnictwem i od tej strony.

Dnia 16 lipca o godz. 10 min. 45 przejechaliśmy przez równik, ale odbyło się bez zwykłych szopek okrętowych, prawdopodobnie dlatego, że była niedziela i o 11-ej kapitan odprawiał nabożeństwo.

W dwa dni później rozpoczął się ulewny deszcz, który trwał przez całą noc. Minęła dopiero połowa podróży, a zaczęły się już nudy. Odwykłem od tak powolnej komunikacji i marzyłem o tem, żeby można było chociaż łowić ryby (udając się w podróż zawsze zabieram ze sobą wędki). Ale nic z tych marzeń. Mogłem widzieć tylko stada ryb latających, jak zrywały się przed okrętem i dokonywały skoków niekiedy kilkudziesięciometrowych.

21 lipca został zapowiedziany „karnawał“. Usiłowałem się od tej zabawy wykręcić, ale maître przyszedł z poselstwem od towarzystwa angielskiego (w szczególności od bardzo miłych pań Brougham), ażebym wieczorem usiadł razem z nimi do wspólnego stołu. Cóż było robić. Z rozpazą ubrałem się w swoje pogrzebowe chołmąto (smoking) i powlokłem do sali jadalnej. Tu rozczarowałem się bardzo przyjemnie — tak beztroskiej i wesołej zabawy nie widziałem już dawno i pewnie nie zobaczę.

Był to bal kostjumowy. Wsadzono mi na głowę jakąś czapkę, dano gwizdek i trąbkę dziecinną i bawiłem się wraz z innymi, pomimo minimalnego użycia alkoholu. Od tego balu moje odosobnienie przestało istnieć ostatecznie, gdyż poznałem prawie całe towarzystwo angielskie. Na dobranoc wycałowałem się ze wszystkimi, żegnającemi mnie paniami. Widzę z tego, że albo nie uważają mnie za mężczyznę, albo też zaczynam mieć powodzenie.

Gdy nazajutrz w Tenerife przyglądaliśmy się wsiadającym na okręt pięknościom p. Bergamali powiedział złośliwie:

— Szkoda, że nie wsiadły wczoraj! Miałyby pan więcej pań do całowania!

Do brzegu w Tenerife (jedna z wysp kanaryjskich) przybiliśmy o godz. 10-ej wieczorem, tak że niewiele można było zobaczyć, przy objeździe miasta taksówką. Domy stanowią zadziwiające nagromadzenie najróżnorodniejszych stylów — mieszanina wpływów hiszpańskich, maurytańskich, arabskich, francuskich i włoskich.

Zwiedzanie Tenerife zaaranżował dr. Walter Pfund (Szwajcar). Prowadziłem z nim wiele długich i interesujących rozmów, ponieważ zna historję Polski i orjentuje się w naszych stosunkach, dzięki współpracy na gruncie międzynarodowym, szczególnie w dziale obrony przeciwlotniczej.

Nazajutrz 22 lipca przyплыliśmy do Madery, ale okręt zatrzymał się tylko na półtorej godziny i zdala od brzegu, tak że nie mogłem zwiedzić wyspy. Podplynęły zaraz łódki z łowcami monet w wodzie, ale nie będę opisywał ich wyczynów, gdyż czynią to wszyscy, którzy kiedykolwiek jechali okrętem i przypadkowo wzięli do ręki pióro.

Nadeszła druga niedziela, dnia 23 lipca. Nie przespałem nabożeństwa, jak poprzedniej niedzieli. Polegało ono na śpiewach z towarzyszeniem orkiestry, odmawianiu psalmów i czytaniu ewan-



gelji przez kapitana lub pierwszego oficera. Nic nie rozumiałem i modliłem się po swojemu. Mój sąsiad przy śpiewaniu pobrzękiwał kieszenią pełną monet — widocznie błagał w tych momentach Boga o pomnożenie fortuny.

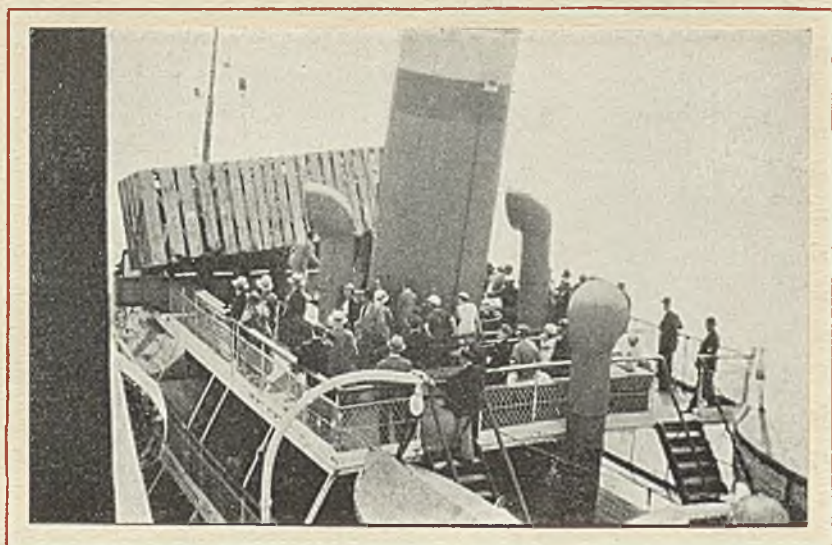
Wieczorem p. N. B. T. Olivier podejmował *coctaiem* prawie całe towarzystwo angielskie. Zaproszono również i mnie. P. H. G. Nordaby, najstarszy wiekiem z zebranych, wstał i po krótkim przemówieniu wznosił toast za zdrowie mojej żony i moje.

Rano 24 lipca mieliśmy być w Lizbonie, ale gdy się obudziłem, okręt ledwo się poruszał i co chwila ryczała pełnym gardłem syrena. Morze było zasnutę gęstą mgłą i obawiano się możliwości zderzenia z innym okrętem. Przy brzegu w Lizbonie mgła zniknęła, ale gdy odплыliśmy na pełne morze, znowu rozpostarł się tuman mgły i trzymał w swych objęciach aż do godz. 16-ej dnia następnego. Okręt przez ten czas posuwał się z minimalną szybkością. Mgła leżała bardzo nisko, przebijało przez nią słońce, tak że można było się wygrzewać, ale naokoło nie było nic widać.

Niecierpliwiłem się ogromnie i już straciłem nadzieję, że dojedziemy kiedykolwiek do Boulogne, ale od północy wypogodziło się i „Avila Star“ ruszyła naprzód pełną parą, nadrabiając stracony czas.

Przez cały dzień 26 lipca mieliśmy śliczną pogodę i okręt walał całą parą naprzód. Ale im bliżej było końca podróży, tem bardziej traciłem cierpliwość i nie mogłem sobie znaleźć ani miejsca, ani roboty. Zabrałem z Rio de Janeiro książkę i trzy gazety z Polski, ostatnia z dnia 24 czerwca. Przeczytałem je trzykrotnie, od deski do deski, wraz z ogłoszeniami, telefonami redakcji, warunkami prenumeraty i podpisem radaktora i wydawcy. Umialem je niemal na pamięć.

Panie Brougham i pan Nordaby, widząc moje niecierpliwe



Przeładowanie samolotu w Boulogne.

wałęsanie się po statku, namówili mnie na amerykańskiego bridge'a. Tak jakoś zabiło się czas.

Przed pożegnaniem obiadem panie Brougham urządziły *coctail-party*. Rozochociliśmy się wszyscy. Najweselszy z całego towarzystwa p. Stubbs postawił szampana, a p. Oliver likiery. Na ostatni obiad zostałem zaproszony do stołu pań Brougham i Williams, a że byłem jedynym mężczyzną na cztery panie, więc stałe zmieniałem miejsce dokoła okrągłego stołu.

Nadszedł wreszcie dzień przyjazdu do Boulogne.

Tu mały nawias dla miłośników kabalistyki cyfr: wyleciałem z Warszawy 27 kwietnia, wylądowałem w Rio 11 maja, wyjechałem z Rio 11 lipca, przybyłem do Boulogne 27 lipca. Nadto miałem numer kabiny 27.

Kiedy podpływaliśmy do portu moje zdenerwowanie dosięgło

zenitu. Zdaleka oczami szukałem małego statku, który miał zabrać pasażerów i bagaże, bowiem „Avila Star“ nie wpływał do portu.

Wśród grupy osób na pokładzie tego statku dostrzegłem dwa mundury polskie: mjr. Niewęglowskiego, zastępcy attachè wojkowego w Paryżu i kpt. Jarzębińskiego, attachè lotniczego. Obok nich ujrzałem p. Niewęglowską. Nikogo więcej. A spodziewałem się, że i żona z Erwudziakami przyjedzie na moje spotkanie. Dowiedziałem się później, że jest wprawdzie nad morzem, ale... aż w Jastarni.

Razem z pp. Niewęglowskimi (serdeczni przyjaciele żony i moi jeszcze z Warszawy) i kpt. Jarzębińskim przybyła również na moje spotkanie liczna delegacja francuskiego Aeroklubu w Boulogne, z piękną panną na czele, która wręczyła mi bukiet kwiatów.

Pozatem przyjechał z Lille sekretarz naszego konsula oraz redaktor „Wiarusa Polskiego“.

Następnego dnia wieczorem Aeroklub w Boulogne wydał bankiet na moją cześć.

Samolot przewieziono nazajutrz z portu na lotnisko St. Inglevert (22 km. od Boulogne). Dzięki Aeroklubowi, a zwłaszcza p. Tanziedzie transport poszedł gładko i możliwie szybko.

P. Cieński, kierownik montażu warsztatów RWD, który przyjechał specjalnie z Warszawy, przystąpił ostro do roboty, a pomagali mu wszyscy obecni na lotnisku, nie wyłączając urzędnika celnego i szofera taksówki.

Lotnicy brazylijscy opakowali maszynę tak dokładnie i tak wysmarowali wszystkie części metalowe wazeliną, że przy jej odpakowywaniu i odczyszczeniu, było dużo roboty, ale zato odbyła podróż morską bez najmniejszego zadraśnięcia.

Zastanawiałem się w jaki sposób dostać się pocichu do kraju i spędzić parę dni w towarzystwie żony i najbliższych przyjaciół.

Wiadomość jaką mi przywiózł z Warszawy od Erwudziaków i Aeroklubu R. P. p. Cieński zbiegała się z memi pragnieniami — miałem przylecieć do Warszawy dnia 2 sierpnia o godz. 16 min. 30, a więc było kilka dni wolnych do rozporządzenia. Postanowiłem skorzystać z tego i przedostać się jaknajprędzej do Polski. Rozchodziło się tylko o wybór odpowiedniego lotniska, aby cała historia nie została przedwcześnie rozgłoszona.

Jako schronienie wybrałem Lublinek pod Łodzią, gdyż było to lotnisko położone najbliżej stolicy od strony Francji, a zajęte przez obóz P. W. Lotniczego dawało pełną gwarancję zachowania tajemnicy.

Miałem tylko kłopot, co zrobić z korespondentem P. A. T., który codziennie telefonował do mnie z Paryża o wywiady i dopytywał się o dzień odlotu.

Zrażony domyślnością korespondenta z Dakaru nie chciałem narażać się ponownie na przedwczesne zdradzenie tajemnicy.

Pomógł mi chwalebny zwyczaj „week-end’ów“. W rozmowie telefonicznej z korespondentem, przeprowadzonej w sobotę dnia 29 lipca, dowiedziałem się, że wyjeżdża on na niedzielę „na trawkę“ i wróci dopiero w poniedziałek, dn. 30 lipca. Zapewniłem więc, że wystartuję dnia 1 sierpnia i zanocuję w Berlinie, aby być w oznaczonym terminie w Warszawie.

Dn. 29 lipca zakończyliśmy pracę przy maszynie i nazajutrz o godzinie 9 min. 35, żegnany przez kpt. pil. Jarzębińskiego, p. Cieńskiego, przedstawicieli Aeroklubu w Boulogne i personel lotniska, wystartowałem do Polski.

Ażeby nie być zależnym od pogody wybrałem drogę nad nizinami na Antwerpję—Hanower—Berlin—Zbąszyń—Kalisz i Wartę do Łodzi — razem 1300 km.

Do Zbąszynia miałem pogodę dobrą, choć miejscami porządnie

rzucało spowodu słońca i chmur. Od Zbąszynia aż do Łodzi niski pułap chmur i drobny deszcz, wobec czego musiałem lecieć nisko. Nie sprawiało mi to jednak przykrości — przeciwnie niski lot nad własnym krajem po trzyniesięcznej rozłące sprawiał prawdziwą rozkosz.

Przeleciałem tuż ponad dachami Warty — mego rodzinnego miasta, a ponieważ dzięki pomyślnemu wiatrowi miałem szybkość 200 km./godz., nikt z ziomków nie zorientował się, jaki samolot przeleciał.

Wylądowałem na lotnisku w Łodzi o godz. 16 min. 5 i zdziwiły mnie zupełne pustki. Pytam szeregowca, który zbliżył się do samolotu — czy jest kto z Warszawy? — Nikogo. Kpt. Witakowski (komendant obozu i ośrodka P. W. Lotn.) i p. Woźnicki (sekretarz L. O. P. P.) na wyścigach, podoficerowie rozjechali się — tylko on jest „najstarszy“.

Zapytuję o miejsce w hangarze — okazuje się, że pełno Hauriotów. Każę więc prędko zrobić miejsce i schować maszynę (nie tyle ze względu na deszcz, ile dla ukrycia przylotu przed niepowołanymi). Żołnierz spojrział zdumiony, że jakiś cywil chce nim rządzić i odparł, wzruszając lekceważąco ramionami:

— Może pan sobie równie dobrze trzymać maszynę na deszczu, nie jej nie będzie!

Nie było rady — musiałem wziąć go na bok i pod sekretem wtajemniczyć, skąd przybywam i w jakim celu. Zdawał się niezbyt mi dowierzać, ale jednak na wszelki wypadek umieścił samolot w hangarze.

Wkrótce przybył sierżant szef i zrobił się ruch. Wysłał żołnierza z wiadomością do kpt. Witakowskiego, połączył mnie telefonicznie z mieszkaniem w Warszawie i nakarmił.

Gdy przez telefon zacząłem robić żonie wymówki, dlaczego

nie czekała na mnie w Łodzi — nie chciała wierzyć, że jestem w kraju i była przekonana, że telefonuję z Boulogne. Obliczano bowiem, że przylecę do Polski najwcześniej dnia 1 sierpnia i żona dopiero tego samego dnia rano (30 lipca) wróciła z nad morza do Warszawy.

Jak zaskoczyłem wszystkich swym przylotem dowodzi najlepiej fakt, że zastępca komendanta obozu P. W. Lotn., który mnie dawniej znał, chodził ze mną przez godzinę po lotnisku, tytułując kapitanem i pokazując obóz i zupełnie nie orjentował się w sytuacji. Dopiero gdy przyjechał kpt. Witakowski z p. Woźnickim, oraz przylecieli samolotem ppłk. Kwieciński, dyr. Wędrychowski i por. Pronaszko — rozjaśniło mu się w głowie i przyszedł do mnie z bukietem kwiatów i życzeniami.

Pojechaliśmy zaraz do „Graudki“ (Grand Hotel), gdzie wkrótce przybyli samochodem: żona z mojami siostrami i pp. inż. Rogalscy. Jakie było powitanie — zbyteczne chyba opisywać. W gabinecie zrobił się gwar — każdy chciał opowiedzieć jakąś nowinę, lub zapytać o coś, a tymczasem co chwila wchodził kelner i trzeba było zmieniać temat rozmowy.

Zamieszkaliśmy z żoną na lotnisku w gościnnym domu pp. Woźnickich, obstawieni niczem na froncie posterunkami i wartą honorową P. W. Lotniczego.

Codziennie przylatywał jeden lub więcej samolotów z Warszawy, wyładowany Erwudziakami i przyjaciółmi.

Bawiło mnie, gdy jeżdżąc w biały dzień do miasta i załatwiając sprawunki, słyszałem okrzyki gazeciarzy, że „już, już są na moim tropie“.

Chodziłem sobie spokojnie po ulicach tuż pod bokiem redakcyj, kiedy dziennikarze głowili się nad tem, gdzie też mogę być.

Jednego dnia wskutek „nawalenia kichy“ zmienialiśmy koło

u samochodu na ulicy. Naturalnie zaraz zebrał się tłum gapiów przyglądając się temu, a ja tymczasem stałem obok, czytając gazetę z sążnistymi artykułami pod tytułem: „Gdzie jest kapitan Skarżyński?”.

W Łodzi mogłem już zrobić zestawienie kosztów jakie pociągnął za sobą mój lot. Ponieważ samolot powrócił — cena jego w rachubę nie wchodzi. Taksamo nie liczę kosztów benzyny, gdyż latając w kraju jako pilot na maszynie wojskowej zużyłbym w ciągu tej samej ilości godzin lotu o wiele więcej materiałów pędnych. Może więc być mowa tylko o wydatkach efektywnych, które wyniosły 1403 dolary, w co wchodzi już dość kosztowny przejazd okrętem, koszty załadowania i wyładowania samolotu z okrętu, wydatki techniczne na obsługę maszyny i wydatki reprezentacyjne.

Pieniądze na lot otrzymałem z Ministerstwa Komunikacji, Departamentu Aeronautyki i z Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przynasobienia Wojskowego.

Nadszedł wreszcie 2 sierpnia 1933 r. dzień odlotu do Warszawy.

Przedtem dowiedział się o moim pobycie dowódca O. K. Łódź, gen. Małachowski, w którego brygadzie służyłem w czasie wojny. Zgniewał się na Boga ducha winnego kpt. Witakowskiego i zapowiedział, że przynajmniej odlot musi się odbyć z hukiem.

W myśl tego polecenia odlot z lotniska w Lublinku odbył się uroczyście. Przybył wojewoda łódzki, p. Hauke-Nowak dowódca dywizji gen. Olszyna-Wilczyński i szereg dostojników oraz sporo publiczności.

Po zapuszczeniu silnika grzałem go na małym gazie przez kilka minut. Orkiestra, przypuszczając że już startuję, zagrała hymn. Aby nie robić zamieszania, zaryzykowałem start na niedogrzanym silniku — przy mniejszem od normalnego — ciśnieniu oliwy. Poszło na szczęście dobrze.



Łódź – lotnisko.  
W ukryciu pod opieką P. W. Lotniczego przebywał tu kpt. Skarżyński  
przez trzy dni.





Lódź. Zaszczytna, lecz niezbyt wygodna podróż.



Lódź. „Amerykanka” ubrana kwiatami.



Łódź. W otoczeniu rodziny i przyjaciół.



Łódź. Odlot odbył się uroczyście...



Eskadra myśliwska, lecąca na spotkanie kpt.-pil. Skarżyńskiego.



Warszawa. Przedstawiciele władz w chwili przelotu RWD 5 nad lotniskiem.

Nad Żyrardowem ujrzałem potężny i wspaniały rój samolotów myśliwskich eskorty honorowej. Rosło mi w piersiach serce z radości na myśl, że te, jedne z najlepszych na świecie maszyn pościgowych — to również dzieło polskiego konstruktora i polskiego robotnika, że nareszcie mamy swoje własne i potężne skrzydła.

A potem lotnisko mokotowskie — tłumy publiczności. Zataczam rundę — przyległe ulice są także przepełnione. I znowu ogarnia mnie uczucie radości. Nie, że to na moje powitanie ale, że serce stolicy i całego kraju zostało zdobyte dla idei lotnictwa, że praca i ofiara tylu kolegów-lotników, że ofiarna krew mjr. Idzikowskiego, Żwirki i Wigury nie poszły na marne...

A potem powitanie na lotnisku, jazda ulicami miasta, „lampka wina“ w Aeroklubie!... Tyle radości, tyle serca...

---

W zakończeniu sprawozdania o locie na RWD-5 przez Atlantyk pozwolę sobie jeszcze raz złożyć najserdeczniejsze podziękowanie tym wszystkim, którzy przyczynili się do zorganizowania i powodzeniu lotu i tym niezliczonym rzeszom rodaków zamieszkałych na obu półkulach świata, którzy okazali mi tyle serca, za to, że wypełniłem swój obowiązek, obowiązek polskiego lotnika.

# Wyciąg z „Dziennika podróży” samolotu SP – AJU.

Data	E t a p	Odległość w km	Godzina		Czas	Szybkość przeciętna w km/godz.	Uwagi
			start	lądowanie			
27.IV.33	Warszawa – Lyon	1500	8.05	16.45	8 h 40	173,1	
30.IV.33	Lyon – Perpignan	400	7.15	10.15	3 h	133,5	W tem 1/2 g. krążenia spowodu mgły.
1.V.33	Perpignan – Casablanca	1625	8.50	19.30	10 h 40	152,3	
3.V.33	Casablanca – Port Etienne	1950	7.15	18.20	11 h 05	175,9	
4.V.33	Port Etienne – St. Louis	650	8.15	11.15	3 h	216,5	
7.V.33 – 8.V.33	St. Louis – Maceio	3640	23.00	19.30	20 h 30	177,6	
10.V.33	Maceio – Caravellas	1300	7.30	15.00	7 h 30	173,3	
11.V.33	Caravellas – Rio de Janeiro	800	7.45	12.50	5 h 05	157,4	
29.V.33	Rio de Janeiro – Kurytyba	720	9.50	14.15	4 h 25	163,0	
9.VI.33	Kurytyba – Porto Alegre	680	10.10	14.15	4 h 05	166,5	
11.VI.33	Porto Alegre – Buenos Aires	1120	9.50	16.05	6 h 15	179,2	
22.VI.33	Buenos Aires – Porto Alegre	1120	10.15	15.30	5 h 15	213,3	
23.VI.33	Porto Alegre – Santos	1020	9.50	15.40	5 h 50	174,9	W tem 120 km wsku- tek zawró- cenia.
24.VI.33	Santos – Rio de Janeiro	360	12.00	14.00	2 h	180,0	
30.VII.33	Boulogne – Łódź	1300	9.35	16.06	6 h 30	200,0	
2.VIII.33	Łódź – Warszawa	120	15.50	16.40	0 h 50	144,0	
R a z e m .		18305	–	–	104 h 40	174,9	

# TRASA LOTU KPT. SKARŻYŃSKIEGO.

E T A P	Odległość w km
Warszawa – Lyon . . . . .	1500
Lyon – Perpignan . . . . .	400
Perpignan – Casablanca . . . . .	1625
Casablanca – Port Etienne . . . . .	1950
Port Etienne – St. Louis . . . . .	650
St. Louis – Maceio . . . . .	3640
Maceio – Caravellas . . . . .	1300
Caravellas – Rio de Janeiro . . . . .	800
Rio de Janeiro – Kurytyba . . . . .	720
Kurytyba – Porto Alegre . . . . .	680
Porto Alegre – Buenos Aires . . . . .	1120
Buenos Aires – Porto Alegre . . . . .	1120
Porto Alegre – Santos . . . . .	1020
Santos – Rio de Janeiro . . . . .	360
Boulogne – Łódź . . . . .	1300
Łódź – Warszawa . . . . .	120



# S A M O L O T R W D 5



**R**OZWÓJ LOTNICTWA UWARUNKOWANY JEST w pierwszym rzędzie postęпом w dziedzinie konstrukcji samolotów. Właściwości ich, a więc przede wszystkim — nośność, szybkość i zasięg umożliwiają dokonywanie coraz wspanialszych wyczynów. Z tych względów uważam za

konieczne poświęcić oddzielny, krótki rozdział samolotowi, na którym dokonałem lotu przez Atlantyck, oraz wytwórni, która ten samolot zbudowała — Doświadczalnym Warsztatom Lotniczym.

Powstanie Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych łączy się ściśle z działalnością Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej. Grupka członków Sekcji Lotniczej już w roku 1921—1922 przystąpiła do pracy, budując początkowo szybowce. Następnie po uzyskaniu w r. 1925 pomieszczeń w podziemiach Politechniki Warszawskiej przystąpiono do budowy samolotów turystycznych, wypuszczając kolejno płatowce J. D. 2. (inż. J. Drzewiecki), R. W. 1. (inż. Rogalski i inż. Wigura) P. S. 1. (St. Prauss), oraz RWD 1 (Rogalski, Wigura, Drzewiecki) — dwumiejscowy górnopłat o wolnonośnem skrzydle.

W dalszej ewolucji samolotu RWD 1 powstają kolejno typy RWD 2, RWD 3, i RWD 4, a po przeniesieniu w r. 1930 warsztatów na Okęcie (do pomieszczeń wybudowanych z funduszków L. O. P. P.) — RWD 5 i RWD 7, a potem RWD 6 i RWD 8 (szkolny).

Samoloty RWD, dzięki niezmiernie pracowitej pracy konstruktorów i dyrektora inż. Wędrychowskiego zapisały sobie chlubną kartę



Powitanie przez robotników wytwórni RWD.



w dziejach lotnictwa sportowego, zdobywając piękne sukcesy, a mianowicie:

pierwsze nagrody w 8-iu konkursach krajowych,  
nagrody w 5-ciu konkursach międzynarodowych (w tem 3 pierwsze),

5 rekordów międzynarodowych, oraz  
szereg zagranicznych lotów turystycznych.

Z zawodów międzynarodowych wystarczy przypomnieć piękne zwycięstwo Żwirki i Wigury w Challenge de Tourisme Internationale w r. 1932, którzy zdobyli przy bardzo ciężkiej konkurencji pierwsze miejsce na samolocie RWD 6.

Obecnie Sekcja Lotnicza K. M. Stud. Polit. Warsz. zmieniła nazwę na — Doświadczalne Warsztaty Lotnicze na Okęciu i rozbudowując się stale jest głównem źródłem samolotów dla naszego lotnictwa sportowego.

Pierwsze typy samolotów RWD były konstrukcji całkowicie drewnianej, dopiero przy samolocie RWD 5 (r. 1931) zastosowano po raz pierwszy konstrukcję mieszaną — kadłub spawany z rur stalowych, a skrzydła drewniane. Typ ten był przeznaczony do dalekich lotów turystycznych, a prototyp w czasie 300 wylatanych godzin, stwierdził swą wysoką wartość użytkową. Posiada on wygodną dwumiejscową kabinę, osłoniętą od wiatru i wpływów atmosferycznych szybami celuloidowymi. Dzięki umieszczeniu skrzydła ponad kabiną, oraz zastosowaniu silnika odwróconego uzyskano bardzo dobrą widoczność, zarówno ku górze jak i w kierunku lotu.

Samolot RWD 5 został przystosowany do lotu rekordowego w ten sposób, że na miejsce pasażera wbudowano aluminiowy zbiornik benzyny o pojemności 300 ltr., a w skrzydła jeszcze dwa dodatkowe à 113 ltr. każdy, czyli samolot zabierał benzyny:

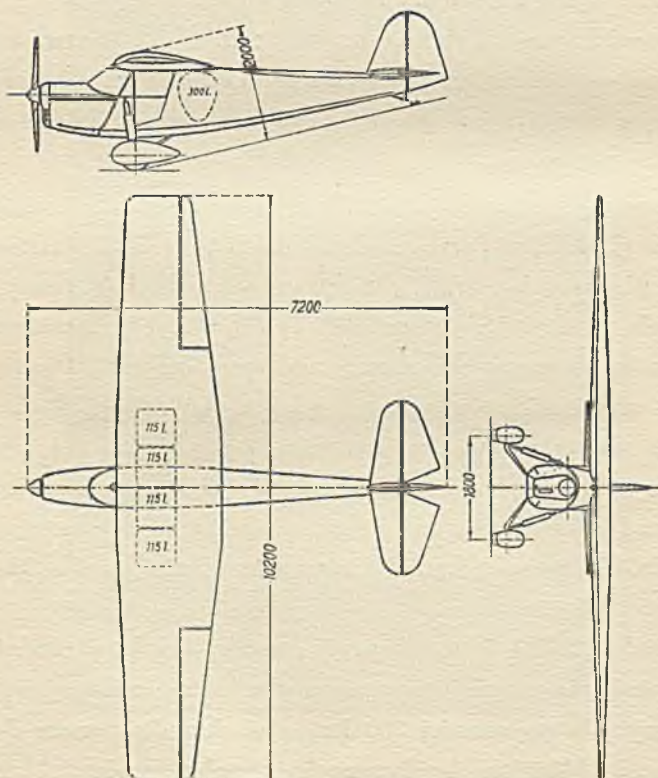
w skrzydłach (4 zbiorniki) 452 ltr.

w kadłubie (1 zbiornik) 300 „

Razem 752 ltr.,

a oliwy: 1 zbiornik 36 ltr., co przy przeciętnym zużyciu 26 ltr. benzyny na godzinę i przy przeciętnej szybkości podróży 170—175 km/godz. daje zasięg samolotu na 28—29 godzin lotu i 4800—5000 km. odległości.

Zasilanie silnika benzyną, systemem opadowym, oraz przepompowywanie benzyny ze zbiornika kadłubowego do zbiorników skrzydłowych pompą ręczną zastosowano dla pewności.





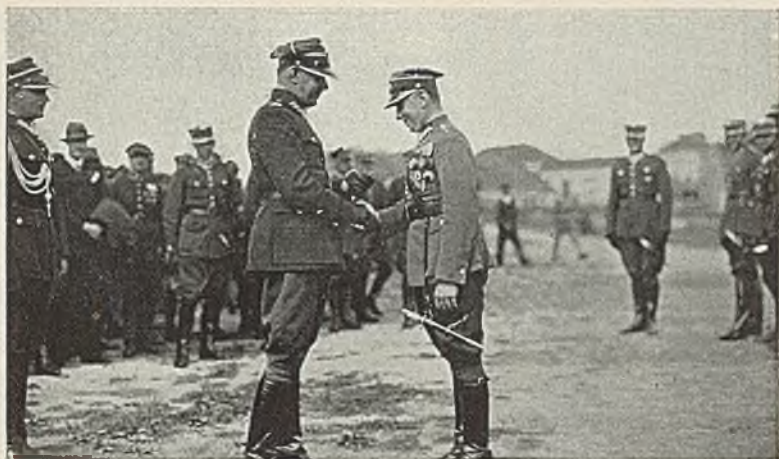
Warszawa. Powitanie na lornisku w obecności premiera Jędrzejewicza, min. Butkiewicza, wicemin. gen. Fabrycego, wicemin. Szembeka, gen. Orlicz-Dreszera, gen. Gąsiorowskiego, gen. Osińskiego, przedstaw. Francji, Brazylii i Argentyny.



Warszawa. Część trybun na lotnisku.



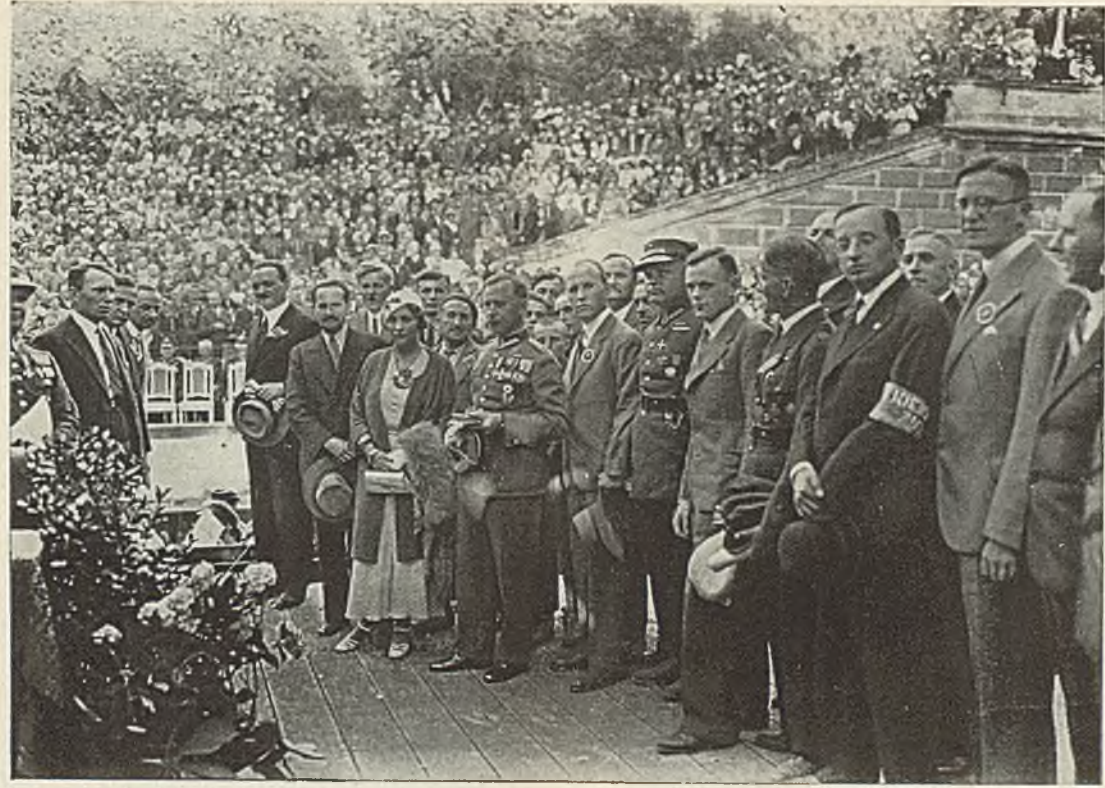
Warszawa. W drodze do Belwederu i na Zamek.



Warszawa. Kpt.-pil. Skarżyński melduje się u dowódcy 1-go pułku lotn. pplk.-pil. Kalkusa.



Warszawa. Owacje podoficerów 1-go pułku lotn.



Warszawa. Kapitan-pilot Skarżyński na zjeździe legionistów  
w Łazienkach.

Pozatem wprowadzono szereg drobnych udogodnień, koniecznych przy dłuższych lotach, jak: obszerniejsze siedzenie z gumowymi poduszkami, wypełnionymi powietrzem, podpórki pod łokcie i stopy (na orczyku) i t. p.

Silnik wybraliśmy Gipsy Major 120 KM., znany jako jeden z najlepszych silników, używanych do samolotów turystycznych.

Oświetlenie wnętrza kabiny zostało rozwiązane (jak już o tem wspominałem w innym miejscu) według pomysłu pp. Kurca i Zawistowskiego w sposób bardzo prosty, wygodny i niezawodny.

Charakterystyka samolotu RWD 5 bis:

Rozpiętość 10,2 mtr.

Długość 7,2 mtr.

Wysokość 2,0 mtr.

Powierzchnia nośna 15,5 mtr.<sup>2</sup>

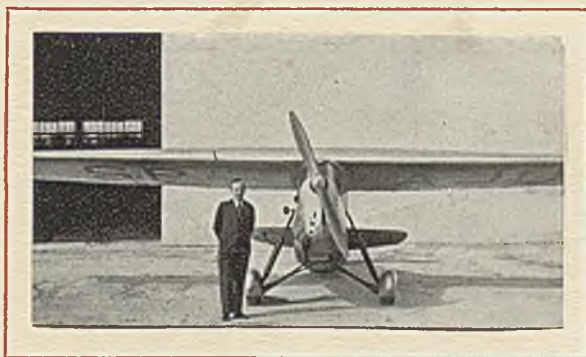
Waga próżnego samolotu 446 kg.

Waga z pełnem obciążeniem 1100 kg.

Szybkość maksymalna 210 km/godz.

Szybkość podróżna 175 km/godz.

Zasięg 4800—5000 km.



## SPIS RZECZY.

	Str.
Przedmowa Aeroklubu R. P. . . . .	7
Przedmowa Prezesa Rady Organizacyjnej Polaków Zagranicą, Marszałka Senatu Władysława Raczkiewicza . . . . .	8
Zamiast przedmowy. List Prezesa Ligi Morskiej i Kolonjalnej, Inspek- tora armji, gen. Gustawa Orlicz-Dreszera . . . . .	10
Przedmowa Szefa Departamentu Aeronautyki pulk. inż. Ludomiła Rayskiego	14
Przedmowa Kierownika Departamentu Lotnictwa Cywilnego ppłk. inż. Czesława Filipowicza . . . . .	15
Przedmowa Prezesa Aeroklubu R. P. ks. Janusza Radziwiłła . . . . .	16
Od autora . . . . .	17
Przygotowania . . . . .	21
Warszawa — St. Louis . . . . .	33
Nad Atlantykiem . . . . .	59
Maceio — Rio de Janeiro . . . . .	73
Parana i Rio Grande do Sul . . . . .	99
Buenos Aires . . . . .	125
Spowrotem w Rio de Janeiro . . . . .	143
Powrót do kraju . . . . .	163
Wyciąg z „Dziennika Podróży“ . . . . .	182
Samolot R. W. D. 5 . . . . .	183

## ERRATA.

Str. 33, wiersz 10 od góry, zamiast: ppłk. Engler, powinno być ppłk. Engel





